Universidad de La Salle
Ciencia Unisalle

Arquitectura | Facultad de Ciencias del Hábitat

1-1-2006

Transbordador Interdepartamental Saravena Arauca 2006

Edwin Alberto Morales Morales

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

Citación recomendada

Morales Morales, E. A. (2006). Transbordador Interdepartamental Saravena Arauca 2006. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/arquitectura/498

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Ciencias del Hábitat 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.

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

PROYECTO FINAL DE CARRERA

EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CÓDIGO:70011042

PORTAFOLIO DE CARRERA

El Portafolio es un documento personal indispensable para la presentación de un profesional en la materia.

El Portafolio de Carrera es una carpeta gráfica, personal y dinámica donde el estudiante realizó una compilación metódica de aquellos proyectos de diseño más significativos a lo largo de su vida académica, organizada con un proyecto por cada uno de los diez semestres de duración de la carrera.

El documento es personal porque contiene sus trabajos de diseño en los que él ha sido participante activo. Este documento permaneció en manos del estudiante durante toda su vida académica.

El documento es dinámico porque los trabajos no se presentan tal y como quedaron el día de la última sustentación, sino que debieron incluir las observaciones corregidas indicadas por el Jurado de cada una de las entregas finales.

Aprobado mediante resolución numero 014 de Oct. 04 de 2001

INFORMACION GENERAL DEL PORTAFOLIO DE CARRERA

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

FACULTAD DE ARQUITECTURA

DECANO FACULTAD

ARQ. **LILIANA GIRALDO ARIAS**

SECRETARIO ACADEMICO

ARQ. **CLAUDIA JIMENA SANCHEZ RUEDA**

DIRECTOR DE PORTAFOLIO DE CARRERA

ARQ. **ALFONSO GUZMÁN**

NOMBRE :

EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

CÓDIGO : 70011042

FECHA : ENERO 30 DE 2006

E-MAIL : arquiedwin100@gmail.com

PLAN DE ESTUDIOS PROGRAMA DE ARQUITECTURA 2005

CICLO 1	CICLO 2	CICLO 3
FUNDAMENTACION	**PROFESIONAL**	**PROFUNDIZACIÓN**
SEMESTRE I	SEMESTRE VII	SEMESTRE X
SEMESTRE II	SEMESTRE VIII	
SEMESTRE III	SEMESTRE IX	
SEMESTRE IV		
SEMESTRE V		
SEMESTRE VI		

ARQ. LILIANA GIRALDO ARIAS
DECANO

ARQ. CARLOS VANEGAS
ASESOR

ARQ. JOSÉ BURBANO
JURADO

ARQ. CLAUDIA JIMENA SÁNCHEZ RUEDA
SECRETARIO ACADÉMICO

ARQ. JAIRO CORONADO
JURADO

ARQ. NELCY ECHAVARRIA
JURADO

ARQ. ALFONSO GUZMÁN
DIRECTOR PORTAFOLIO DE CARRERA

ARQ. ALFONSO GUZMÁN
JURADO

DEDICATORIA

GRACIAS A DIOS DUEÑO DE LA VIDA POR PERMITIRNOS ALCANZAR UNA META, CON SACRIFICIO, RESPONSABILIDAD Y EXCELENTES RESULTADOS.

AGRADECER A MIS PADRES POR EL APOYO INCONDICIONAL QUE ME BRINDARON AL ASUMIR ESTE RETO QUE LOGRAMOS SACAR ADELANTE YA QUE SIN ELLOS NO HUBIESE SIDO POSIBLE, A MIS HERMANOS Y A MI CUÑADO EDWARD POR SU APOYO Y VOZ DE ALIENTO A CADA INSTANTE, A MIS MAESTROS POR SU PACIENCIA DURANTE EL APRENDIZAJE Y GRAN APORTE A MI FORMACIÓN COMO PROFESIONAL Y A MIS COMPAÑEROS POR LA TOLERANCIA Y APOYO EN LOS MOMENTOS DIFÍCILES. A TODOS ELLOS GRACIAS.

NI LA UNIVERSIDAD, NI EL ASESOR, NI EL JURADO CALIFICADOR SON RESPONSABLES DE LAS IDEAS EXPUESTAS POR EL GRADUANDO.

ART 97 DEL CODIGO ESTUDIANTIL

ÍNDICE

		PG
SEMESTRE I	GALERÍA ARTESANAL	11
SEMESTRE II	VIVIENDA TRANSITORIA	13
SEMESTRE III	CENTRO CULTURAL	15
SEMESTRE IV	VIVIENDA DE ALTOS INGRESOS	17
SEMESTRE V	VIVIENDA SOCIAL	19
SEMESTRE VI	MUSEO DE CIENCIAS NATURALES	21
SEMESTRE VII	RENOVACIÓN URBANA	23
SEMESTRE VIII	COLISEO DE GIMNASIA OLÍMPICA	25
SEMESTRE IX	MUSEO DE HISTORIA NACIONAL	27
SEMESTRE X	TERMINAL DE TRANSPORTE	29

INVESTIGACIÓN PROYECTO FINAL

PROYECTO FINAL DE CARRERA

BIBLIOGRAFÍA

SÍNTESIS GENERALES DE LOS PROYECTOS

DISEÑO I

PROFESOR : ARQ ALFREDO IZQUIERDO
FECHA : I CICLO DE 2001
LOCALIZACIÓN: CARRERA 4 CALLE 11
TEMA : GALERÍA ARTESANAL
MEMORIAS : LOCALIZACIÓN Y ANÁLISIS FORMAL
GRUPO CONFORMADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

COMPOSICIÓN GEOMÉTRICA

OBJETIVO MATERIA

ANALIZAR, CONOCER Y COMPRENDER LOS FUNDAMENTOS DE LA COMPOSICIÓN Y EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO A TRAVÉS DEL ESTUDIO DE UN OBJETO TRIDIMENSIONAL REFERIDO A UN ENTORNO INMEDIATO, BUSCANDO IDENTIFICAR SUS COMPONENTES CONSTRUCTIVAS, MORFOLÓGICAS, ESTÉTICAS Y DEMÁS PRINCIPIOS ORDENADORES.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO

ES UN TALLER DE DISEÑO QUE LE TRANSMITE AL ALUMNO LA FORMA DE APROXIMARSE A LA COMPRENSIÓN DEL HECHO ARQUITECTÓNICO Y SUS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS. EN UN COMIENZO SE TRABAJA CONCEPTUALMENTE CON ELEMENTOS GEOMÉTRICOS PARA COMPRENDER LAS FORMAS Y SUS COMPONENTES ESTÉTICAS. LUEGO SE TRATARÁ DE ENTENDER QUE LAS FORMAS NO SOLO INCLUYEN Y CONTIENEN ESPACIOS PROPIOS, SINO QUE ESTÁN AFECTADAS POR UN ENTORNO INMEDIATO.
IGUALMENTE, SE DEBERÁ COMPRENDER QUE TIENEN DIMENSIONES Y QUE CONTIENEN ASPECTOS TÉCNICOS. TAMBIÉN, QUE PUEDEN ESTAR RELACIONADOS CON EL SER HUMANO.

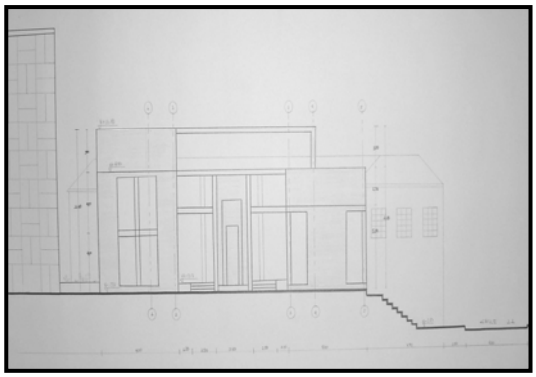
COMPETENCIAS PARA:

RECONOCER LA EXISTENCIA DE LO ABSTRACTO EN EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO.
RESOLVER PROBLEMAS DE PERCEPCIÓN DE LA ESPECIALIDAD Y SUS RELACIONES RECÍPROCAS.
CONTEXTUALIZAR LA PROPUESTA COMPOSITIVA EN TÉRMINOS DEL ESPACIO Y EL OBJETO
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS SURGIDOS DE LA GEOMETRÍA DE LOS OBJETOS BI Y TRIDIMENSIONALES.
COMBINAR Y RESOLVER LAS RELACIONES ENTRE EL OBJETO Y SU ENTORNO, CONTEXTUALIZANDO LA PROPUESTA COMPOSITIVA.
ENTENDER LA PERTINENCIA Y APLICABILIDAD DE LOS ELEMENTOS BÁSICOS DEL DISEÑO.

CONTENIDO:
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
AXONOMETRÍA

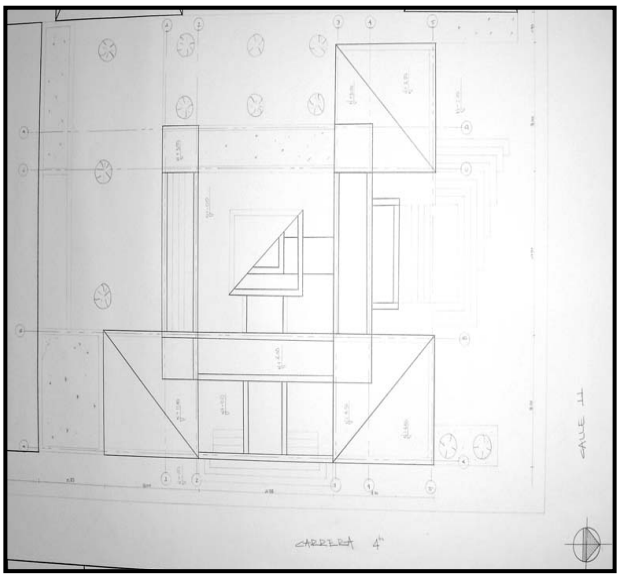
GALERÍA ARTESANAL

FACHADA ORIENTAL

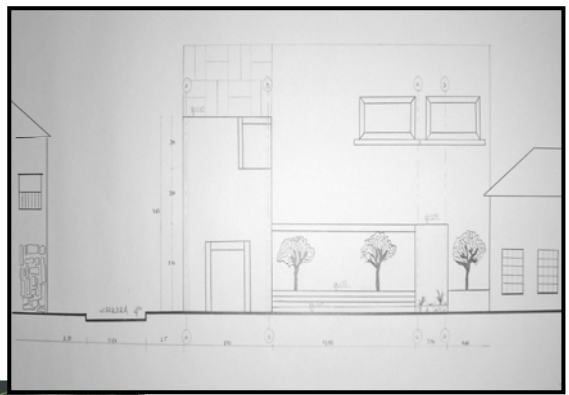


FACHADA PRINCIPAL

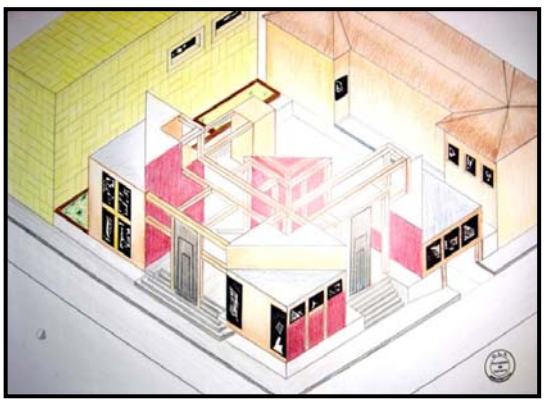
PLANTA PRIMER NIVEL



CORTE A-----A'



AXONOMETRÍA



DISEÑO II

PROFESOR: ARQ. GILDA TORO
DISEÑO II
COMPOSICION Y DETERMINANTES

OBJETIVO
ENTENDER Y RESOLVER, MEDIANTE EL ANÁLISIS CRÍTICO, LAS PROBLEMÁTICAS INHERENTES A UN HECHO ARQUITECTÓNICO Y SU RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO, MEDIANTE LA APLICACIÓN DE LOS CONCEPTOS Y PRINCIPIOS DE LA COMPOSICIÓN, ASÍ COMO DE OTRAS DETERMINANTES QUE INTERVIENEN EN FORMA PRELIMINAR.

DESCRIPCION DEL CURSO
EN ESTE NIVEL SE TRABAJA UN ELEMENTO ARQUITECTÓNICO SIMPLE CON EL FIN DE APRENDER A MANEJAR TODOS SUS COMPONENTES FUNCIONALES, ESTÉTICOS, FORMALES, VIVÉNCIALES , TÉCNICOS, DE USOS E HISTÓRICOS, HACIENDO ÉNFASIS EN LA RELACIÓN ESPACIO-TEMPORAL.
EL ALCANCE SE LIMITARÁ EXCLUSIVAMENTE A LA COMPRENSIÓN Y MANEJO DE DICHO ELEMENTO ARQUITECTÓNICO, ASÍ COMO A LA COMPRENSIÓN DEL ENTORNO INMEDIATO.

COMPETENCIAS PARA:

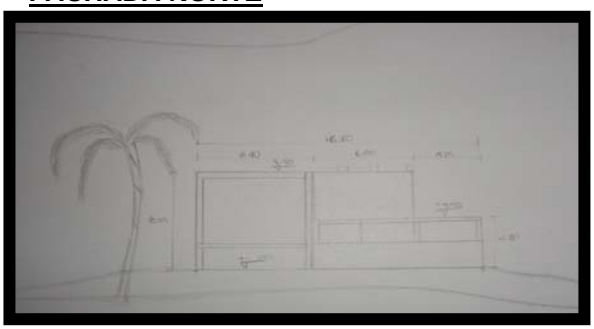
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO RELACIONADOS CON LA INTERPRETACIÓN DE LAS DETERMINANTES FÍSICO-NATURALES DE UN LUGAR.
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO FUNDAMENTAL, BASADOS EN LAS REGLAS DE LA COMPOSICIÓN Y EN SU APLICACIÓN PRÁCTICA AL OBJETO PROYECTUAL.
ASIMILAR LA RELACIÓN INTERIOR-EXTERIOR DE TODO OBJETO ARQUITECTÓNICO Y LA RESPUESTA A UN ÚNICO PROBLEMA GENERADA POR LA MISMA.
CAPTAR LAS NECESIDADES FUNDAMENTALES DEL SER HUMANO DENTRO DE UN OBJETO ARQUITECTÓNICO SIMPLE Y DAR RESPUESTAS A ELLAS A TRAVÉS DE LA ARQUITECTURA.
DISTINGUIR LAS JERARQUÍAS ESPACIALES DENTRO DEL ELEMENTO ARQUITECTÓNICO Y RESOLVER EQUILIBRADAMENTE SUS REQUERIMIENTOS EN CUANTO A DIMENSIONES Y AMOBLAMIENTO.

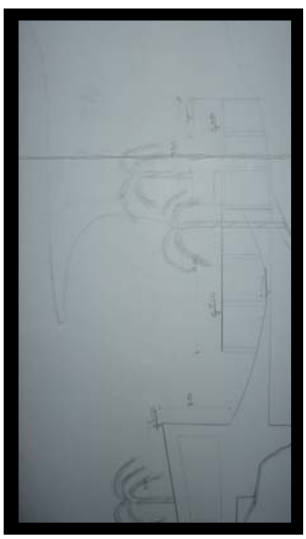
FECHA : II CICLO DE 2001
LOCALIZACIÓN: ABSTRACTA
TEMA : VIVIENDA TRANSITORIA
MEMORIAS
CONTENIDOS :
CONFORMADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CONTENIDO
LOCALIZACIÓN – ANÁLISIS
ANÁLISIS DE DETERMINANTES
IMPLANTACIÓN
PLANTAS Y ALZADOS

VIVIENDA TRANSITORIA PARA UN POETA

AXONOMETRIA

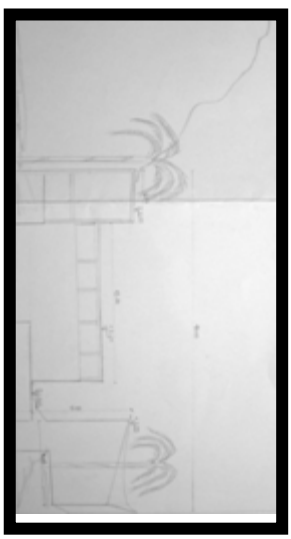
FACHADA NORTE



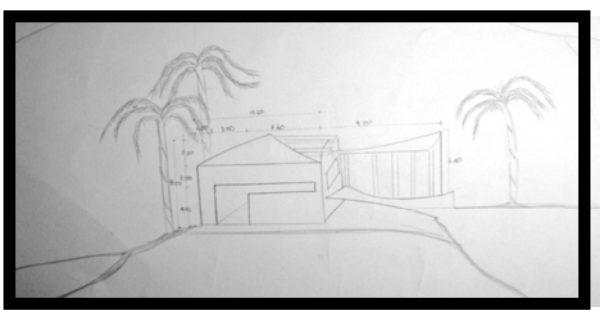


CORTE A-------A'

PLANTA ARQUITECTÓNICA



CORTE B----B'



FACHADA POSTERIOR

DISEÑO III

PROFESOR: ARQ. MAURICIO ACHURY

ELEMENTOS COMUNALES DE BARRIO Y VECINDARIO

OBJETIVO

LOGRAR QUE EL ESTUDIANTE COMPRENDA Y DESARROLLE ADECUADAMENTE PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS RELACIONADOS CON LA ESCALA DEL HÁBITAT INMEDIATO A NIVEL URBANO (BARRIO, VECINDARIO), COMO UNA PRIMERA APROXIMACIÓN AL PROBLEMA QUE PROPONE EL ENTORNO URBANO FRENTE A LAS NECESIDADES DE LA COMUNIDAD, MEDIANTE EL ANÁLISIS Y MANEJO DE LAS VARIABLES QUE A ESA ESCALA INTERVIENEN..

DESCRIPCION DEL CURSO

SE TRATA DE UN TALLER DONDE EL ALUMNO SE ENFRENTA AL MANEJO DE PROBLEMAS SIMPLES DE ARQUITECTURA, SURGIDOS DE AQUELLAS NECESIDADES COMUNITARIAS DEL BARRIO O EL VECINDARIO.

EL ALUMNO ANALIZARÁ Y APRENDERÁ A PLANTEAR UN PROBLEMA ESPECÍFICO, A LA LUZ DE LOS ASPECTOS HISTÓRICOS, AMBIENTALES, TÉCNICOS QUE SURGEN DE LA ESCALA URBANA MENCIONADA.

LOS PROBLEMAS SE RELACIONARÁN CON LA VIVIENDA Y SUS SERVICIOS COMUNALES O INSTITUCIONALES.

COMPETENCIAS PARA:

ANALIZAR, COMPRENDER Y RESOLVER PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS SURGIDOS DE LA DIMENSIÓN URBANA EN LA ESCALA DEL BARRIO O EL VECINDARIO.

DESARROLLO DE LA CAPACIDAD PARA CONJUGAR LAS VARIABLES DE PEQUEÑA Y MEDIANA COMPLEJIDAD QUE INTERVIENEN EN ESTA ESCALA.

ENTENDER Y RESOLVER EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO QUE SE DERIVA DE UNA NECESIDAD COMUNITARIA, APLICANDO LOS PRINCIPIOS DE LA COMPOSICIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS DEL DISEÑO.

DESARROLLAR UNA CAPACIDAD DE SÍNTESIS EN EL CONOCIMIENTO DE LOS PROBLEMAS CONEXOS CON LA ARQUITECTURA (PAISAJE, MEDIO AMBIENTE, FORMA, PLÁSTICA, VIVENCIAS, HISTORIA, ETC.)

COMPRENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE ARQUITECTURA RELACIONADOS CON LA INSTITUCIONALIDAD Y LOS EDIFICIOS QUE ELLA GENERA.

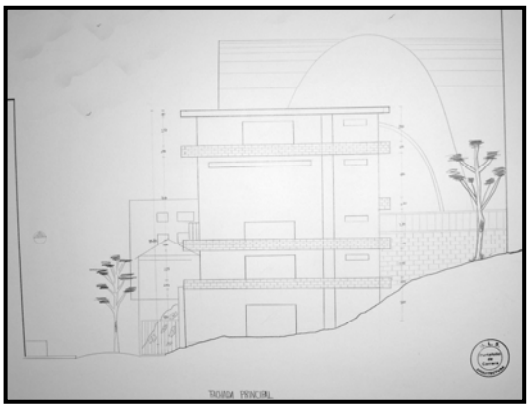
RESOLVER LOS PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS CON UN CIERTO GRADO DE BÚSQUEDA EN LO ESTÉTICO, LO FORMAL Y LO FUNCIONAL.

CONTENIDO:

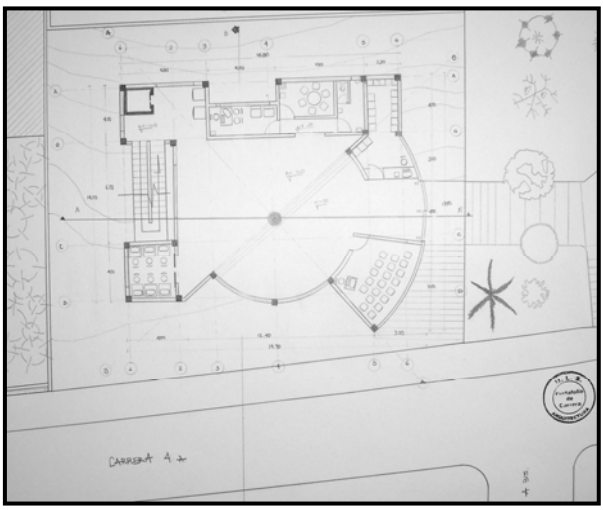
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
PERSPECTIVA CÓNICA
AXONOMETRÍAS

AXONOMETRÍA

FACHADA PRINCIPAL

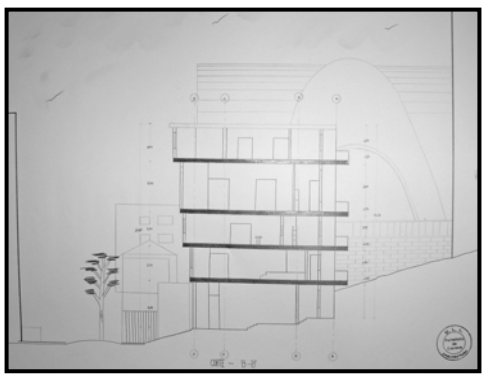


PLANTA PRIMER PISO

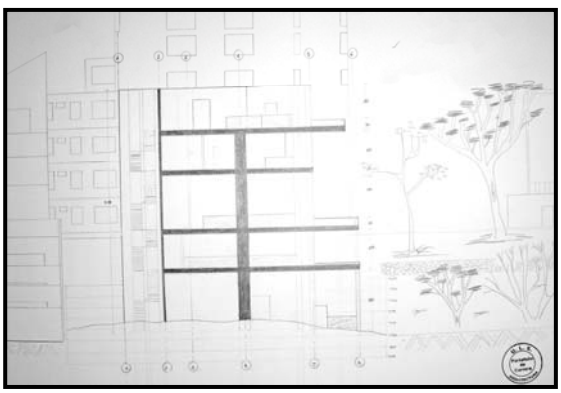


FACHADA LATERAL

CORTE B-----B'



CORTE A------A'



DISEÑO IV

PROFESOR: ARQ. FLAVIO SANTAMARÍA

DISEÑO IV
EL HABITAT, VIVIENDA PARA INGRESOS MEDIOS Y ALTOS

OBJETIVO
ABORDAR EL PROBLEMA DE LA DEMANDA DE VIVIENDA EN ESTRATOS MEDIOS Y ALTOS, EN ÁREAS DESARROLLADAS O SIN DESARROLLAR, TENIENDO COMO PARÁMETROS LA REALIDAD SOCIAL DEL PAÍS, ASÍ COMO LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LAS AGRUPACIONES URBANAS, Y CON UNA VISIÓN PROSPECTIVA DEL PROBLEMA.

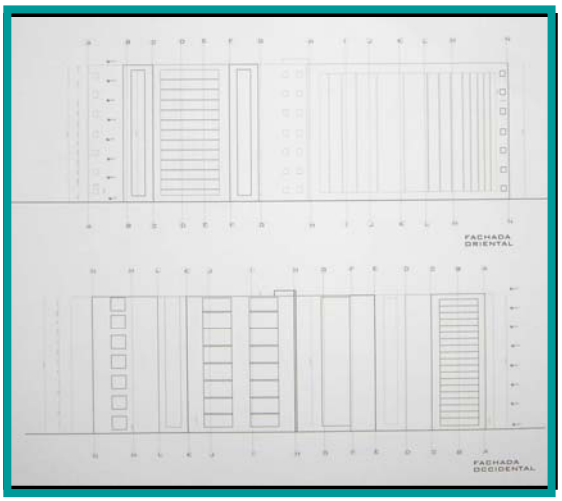
DESCRIPCION DEL CURSO
EN ESTE TALLER DE DISEÑO, EL ESTUDIANTE SE ENFRENTARÁ A PROBLEMAS HABITACIONALES PARA GRUPOS HUMANOS DE INGRESOS MEDIOS Y ALTOS, TRATANDO DE ABARCAR TODA LA GAMA DE SOLUCIONES POSIBLES, DESDE LA VIVIENDA UNIFAMILIAR HASTA LAS AGRUPACIONES DE ALTA O MEDIA DENSIDAD.
DEBERÁ SER RIGUROSO EN LA IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE ESTE TIPO DE VIVIENDA, CONCEPTUALIZANDO SOBRE ASPECTOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS, ASÍ COMO SOBRE DENSIDADES DESEABLES, SISTEMAS CONSTRUCTIVOS, COSTOS BÁSICOS Y ASPECTOS FORMALES, PLÁSTICOS, ESTÉTICOS Y OTROS.

COMPETENCIAS PARA:
RESOLVER PROBLEMAS DE VIVIENDA EN ESTRATOS CON DISPONIBILIDAD ECONÓMICA, PARA ENTENDER LOS REQUERIMIENTOS DE ESPACIO, ÁREAS Y DEMÁS NECESIDADES DE ESTOS GRUPOS HUMANOS.

ENTENDER Y DAR RESPUESTA A LOS PROBLEMAS CUALITATIVOS DE LA VIVIENDA PARA ESTRATOS MEDIOS Y ALTOS, CON UNA VISIÓN PROSPECTIVA.
DEFINIR Y DAR RESPUESTA ADECUADA EN LOS ASPECTOS TECNOLÓGICOS QUE EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA CONLLEVA.
ENTENDER Y RESPONDER AL PROBLEMA URBANO QUE INTERACTÚA CON LA VIVIENDA, CUANDO ESTA SE DESARROLLA EN FORMA PUNTUAL O GRUPAL.
RESOLVER LOS PROBLEMAS CONEXOS, TALES COMO LOS DEL MEDIO AMBIENTE, MOVILIDAD URBANA, ZONAS DE CESIÓN, NORMATIVIDAD URBANA, PAISAJISMO, DENSIDAD, HABITABILIDAD, ETC.
DESARROLLAR UN ESPÍRITU INVESTIGATIVO ALREDEDOR DEL TEMA DE LA VIVIENDA, POR TRATARSE DE UNO DE LOS PROBLEMAS A LOS QUE EL ARQUITECTO SE ENFRENTA CON MAYOR FRECUENCIA.
COMUNICAR Y REPRESENTAR EL PROYECTO ADECUADAMENTE.

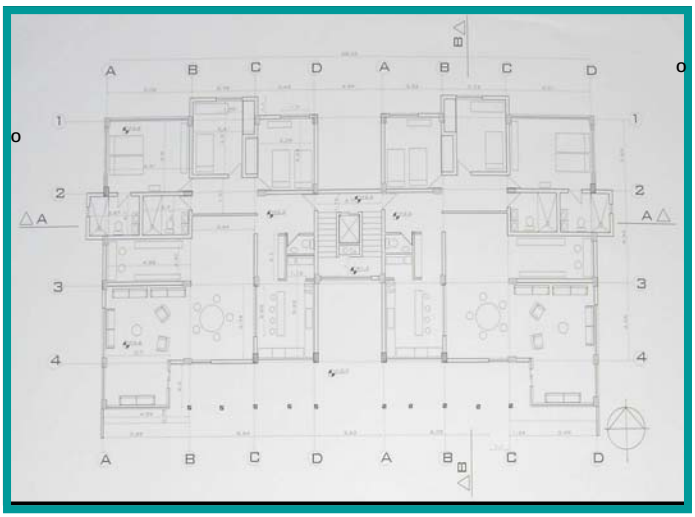
CONTENIDO:
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
PERSPECTIVA CÓNICA
AXONOMETRÍAS

MODULO DE VIVIENDA - A

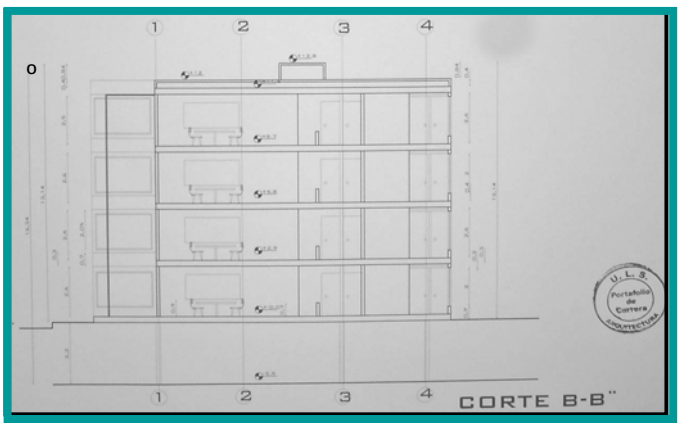


PLANTA TIPO

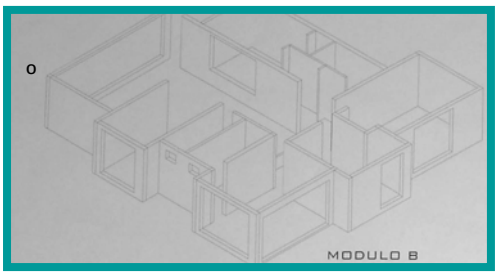
FACHADA ORIENTAL Y OCCIDENTAL



CORTE B-----B'



AXONOMETRÍA EXPLOTADA MODULO---A



DISEÑO V

PROFESOR: ARQ. LUÍS EDUARDO BARBOSA
DISEÑO V
EL HABITAT POPULAR (VIVIENDA PARA BAJOS INGRESOS)

OBJETIVO
ABORDAR EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA PARA ESTRATOS DE BAJOS RECURSOS ECONÓMICOS FORMULANDO SOLUCIONES ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS ADECUADAS AL MEDIO SOCIAL AL QUE SE DIRIJAN, CON EL FIN DE CONSTRUIR UN CONOCIMIENTO PERMANENTE Y PROGRESIVO QUE PROCURE DAR RESPUESTA AL DÉFICIT CUALITATIVO Y CUANTITATIVO DE LA VIVIENDA EN NUESTRO PAÍS.
SE HARÁN CONCURRIR SIMULTÁNEAMENTE LAS VARIABLES TÉCNICAS, SOCIALES, ECONÓMICAS, LEGALES(NORMATIVAS), URBANÍSTICAS , DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD, ETC., PARA LOGRAR PROYECTOS REALES Y VIABLES.

DESCRIPCION DEL CURSO
EN ESTE TALLER DE DISEÑO, EL ALUMNO SE ENFRENTARÁ A PROBLEMAS DE DISEÑO DE VIVIENDA PARA BAJOS INGRESOS, TALES COMO LA V.I.S (VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL), O VIVIENDA PARA DESPLAZADOS, O VIVIENDA DE EMERGENCIA Y OTRAS POR EL ESTILO.
DEBERÁ CONCEPTUALIZAR SOBRE POLÍTICAS DE ESTADO, SITUACIONES SOCIOLÓGICAS Y PROBLEMAS ECONÓMICOS, ENTRE OTROS, QUE GENERAN EL PROBLEMA DEL DÉFICIT PARA ESTOS GRUPOS HUMANOS. ASÍ MISMO, ESTUDIARÁ SOLUCIONES TECNOLÓGICAS ADECUADAS, NORMAS MÍNIMAS DE DIGNIDAD Y CALIDAD DE LA VIVIENDA, FORMAS DE AGRUPACIÓN URBANA, Y OTRAS VARIABLES COLATERALES QUE ESTE PROBLEMA ENGENDRA.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO Y URBANÍSTICO RELATIVOS A LA VIVIENDA PARA ESTRATOS DE BAJOS INGRESOS ECONÓMICOS.

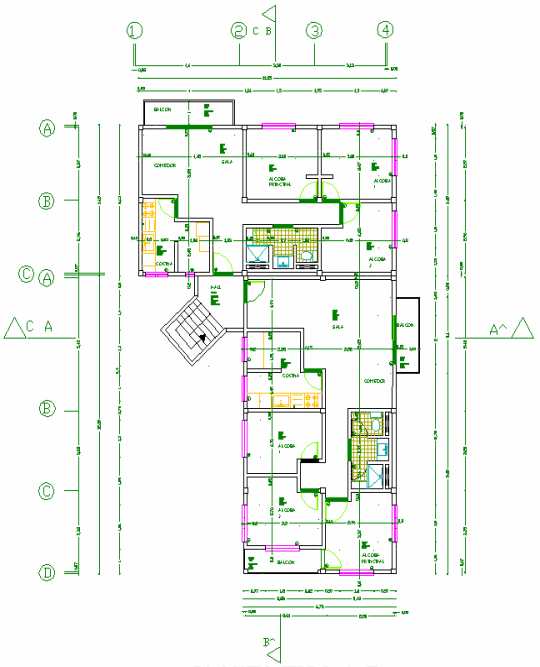
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS TECNOLÓGICOS QUE CONTRIBUYAN A LA DISMINUCIÓN DE LOS COSTOS DE ESTE TIPO DE VIVIENDA.

CONSIDERAR Y RESOLVER LOS PROBLEMAS COLATERALES DE LA TEMÁTICA PRINCIPAL, TALES COMO EL DISEÑO URBANO, PAISAJÍSTICO, AMBIENTAL, ESTÉTICO, FORMAL, ETC.

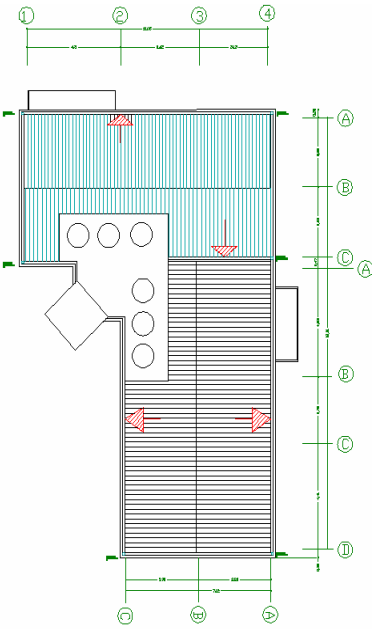
VER CON OJOS PROSPECTIVOS ESTE PROBLEMA, CON EL FIN DE PENSAR EN LAS SOLUCIONES QUE REQUIERE EN EL FUTURO.

GENERAR UN ESPÍRITU INVESTIGATIVO PERMANENTE SOBRE ESTA PROBLEMÁTICA, COMO UNA DE LAS MÁS GRAVES DE NUESTRA REALIDAD NACIONAL Y A LA CUAL EL ARQUITECTO DEBERÁ RESPONDER DESDE SU PROFESIÓN.

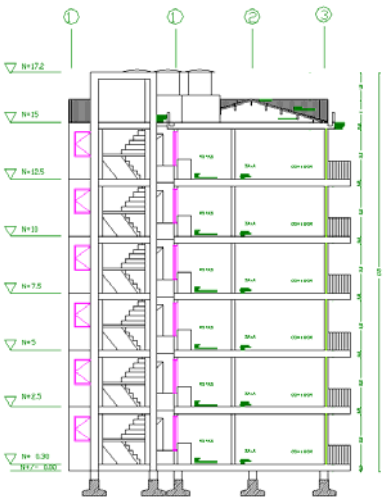
CONTENIDO:
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
AXONOMETRÍAS



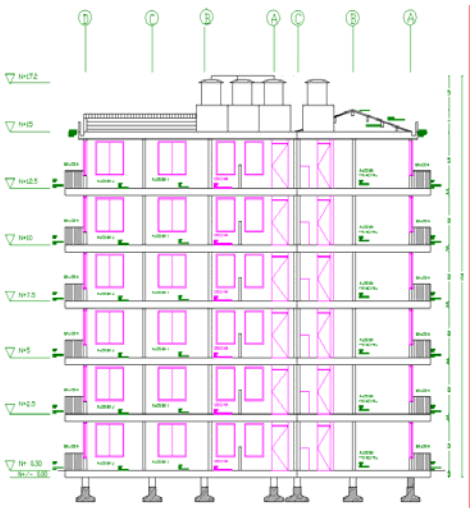
PLANTA TIPO 1-5



PLANTA DE CUBIERTAS



CORTE A-A´



CORTE B-B´

FACHADA ORIENTE

DISEÑO VI

PROFESOR: ARQ. PATRICIA NAVAS

DISEÑO VI
SERVICIOS DE MEDIANA COMPLEJIDAD

OBJETIVO

ANALIZAR, COMPRENDER Y DAR SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LOS SERVICIOS COMUNITARIOS E INSTITUCIONALES PRODUCIDOS POR LA JERARQUÍA URBANA DENOMINADA SECTOR.

SE ABORDARÁN LOS GRANDES PROBLEMAS COMO LA SALUD, LA RECREACIÓN, LA MOVILIDAD, EL TRABAJO, EL COMERCIO, EL CULTO, LA INDUSTRIA, ETC., QUE SERÁN LOS GENERADORES DE LOS PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS, TODO ELLO CON MIRAS A INCREMENTAR EL NIVEL DE VIDA DE LA COMUNIDAD.

DESCRIPCION DEL CURSO

ES UN TALLER DONDE EL ESTUDIANTE SE ENFRENTA A PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE MEDIANA COMPLEJIDAD, CONTENIDOS DENTRO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y LAS NECESIDADES COMUNITARIAS E INSTITUCIONALES QUE SE DERIVAN DE PORCIONES DE CIUDAD (SECTORES).

LAS EXIGENCIAS QUE EL CIUDADANO LE PLANTEA A LA CIUDAD, DE ORDEN FÍSICO, SICOLÓGICO Y SOCIOLÓGICO, SERÁN EL PUNTO DE PARTIDA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS PARTICULARES POR RESOLVER. INTERVENDRÁN LAS VARIABLES HISTÓRICAS, ESTÉTICAS, AMBIENTALES, URBANAS, TÉCNICAS, DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD. EN ESTE NIVEL DE CARRERA, LA PARTE PROPOSITIVA EMPIEZA A DESEMPEÑAR UN PAPEL IMPORTANTE.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE MEDIANA COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA, DENTRO DE CONTEXTOS URBANOS CON JERARQUÍA SECTORIAL.

ENTENDER EL GRADO DE COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA DE LOS PROYECTOS, BASADOS EN EL PROGRAMA DE ÁREAS Y NECESIDADES, CUBRIMIENTO POBLACIONAL, RADIO DE ALCANCE DE LOS SERVICIOS, NECESIDADES A LAS QUE RESPONDE, ETC.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA ADECUADA A LOS ASPECTOS TECNOLÓGICOS Y CONSTRUCTIVOS DE UN PROYECTO DE ESTA COMPLEJIDAD.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA A LAS DEMÁS VARIABLES QUE INTERVIENEN EN LA CORRECTA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

EXPLORAR NUEVAS CALIDADES ESPACIALES, ESTÉTICAS, FORMALES Y FUNCIONALES EN LOS PROYECTOS.

DAR CORRECTA EXPRESIÓN GRÁFICA, VOLUMÉTRICA, ESCRITA Y ORAL AL PROYECTO.

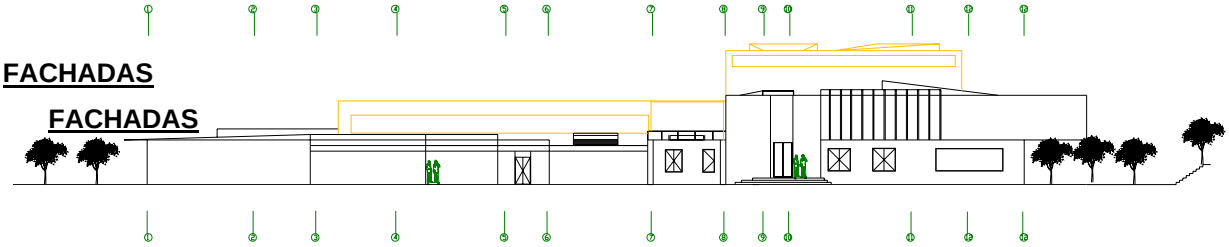
EQUILIBRAR LA RELACIÓN DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO CON EL ENTORNO URBANO EN EL QUE SE INSERTA.

CONTENIDO:

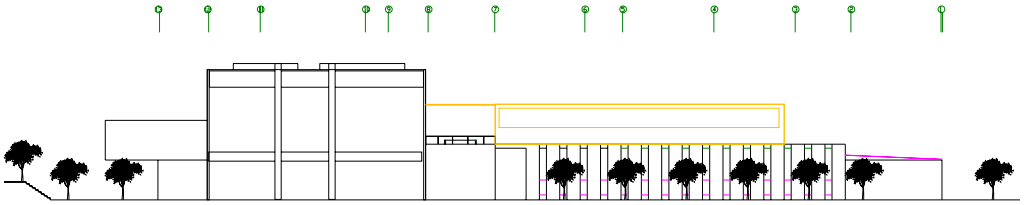
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
AXONOMETRÍAS

FACHADAS

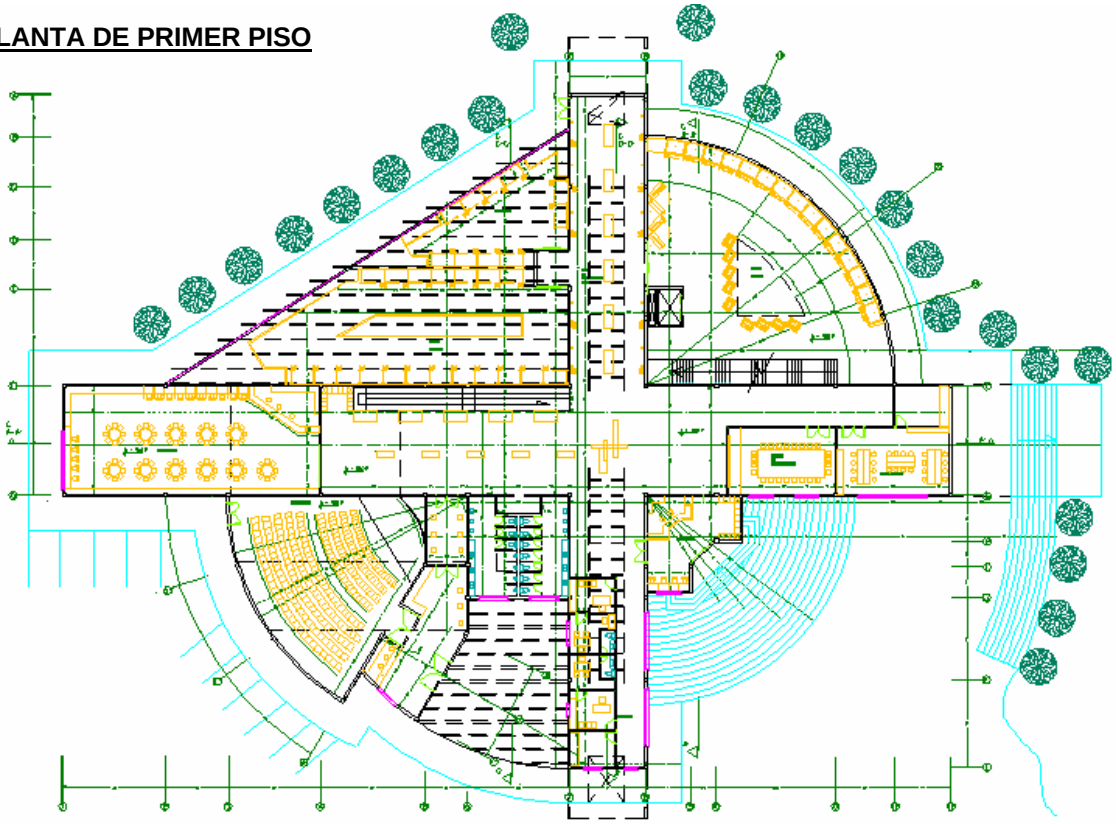
FACHADAS



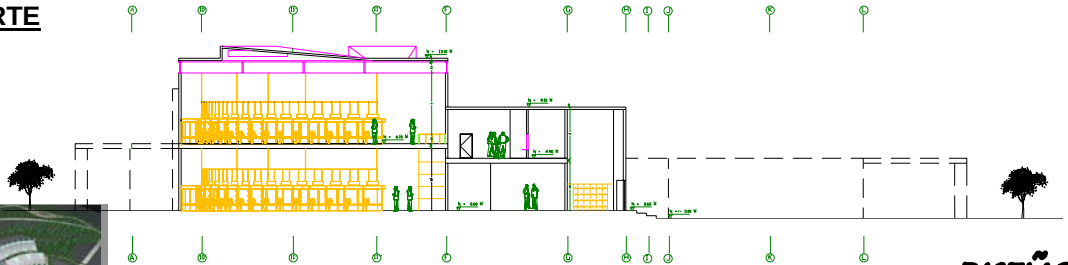
FACHADA PRINCIPAL



PLANTA DE PRIMER PISO



CORTE



CORTE B-B´

DISEÑO VII

PROFESOR: Arq. DAVID MENESES

DISEÑO VI

SERVICIOS DE MEDIANA COMPLEJIDAD

OBJETIVO

ANALIZAR, COMPRENDER Y DAR SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LOS SERVICIOS COMUNITARIOS E INSTITUCIONALES PRODUCIDOS POR LA JERARQUÍA URBANA DENOMINADA SECTOR.

SE ABORDARÁN LOS GRANDES PROBLEMAS COMO LA SALUD, LA RECREACIÓN, LA MOVILIDAD, EL TRABAJO, EL COMERCIO, EL CULTO, LA INDUSTRIA, ETC., QUE SERÁN LOS GENERADORES DE LOS PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS, TODO ELLO CON MIRAS A INCREMENTAR EL NIVEL DE VIDA DE LA COMUNIDAD.

DESCRIPCION DEL CURSO

ES UN TALLER DONDE EL ESTUDIANTE SE ENFRENTA A PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE MEDIANA COMPLEJIDAD, CONTENIDOS DENTRO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y LAS NECESIDADES COMUNITARIAS E INSTITUCIONALES QUE SE DERIVAN DE PORCIONES DE CIUDAD (SECTORES).

LAS EXIGENCIAS QUE EL CIUDADANO LE PLANTEA A LA CIUDAD, DE ORDEN FÍSICO, PSICOLÓGICO Y SOCIOLÓGICO, SERÁN EL PUNTO DE PARTIDA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS PARTICULARES POR RESOLVER. INTERVENDRÁN LAS VARIABLES HISTÓRICAS, ESTÉTICAS, AMBIENTALES, URBANAS, TÉCNICAS, DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD. EN ESTE NIVEL DE CARRERA, LA PARTE PREPOSITIVA EMPIEZA A DESEMPEÑAR UN PAPEL IMPORTANTE.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE MEDIANA COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA, DENTRO DE CONTEXTOS URBANOS CON JERARQUÍA SECTORIAL.

ENTENDER EL GRADO DE COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA DE LOS PROYECTOS, BASADOS EN EL PROGRAMA DE ÁREAS Y NECESIDADES, CUBRIMIENTO POBLACIONAL, RADIO DE ALCANCE DE LOS SERVICIOS, NECESIDADES A LAS QUE RESPONDE, ETC.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA ADECUADA A LOS ASPECTOS TECNOLÓGICOS Y CONSTRUCTIVOS DE UN PROYECTO DE ESTA COMPLEJIDAD.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA A LAS DEMÁS VARIABLES QUE INTERVIENEN EN LA CORRECTA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

EXPLORAR NUEVAS CALIDADES ESPACIALES, ESTÉTICAS, FORMALES Y FUNCIONALES EN LOS PROYECTOS.

DAR CORRECTA EXPRESIÓN GRÁFICA, VOLUMÉTRICA, ESCRITA Y ORAL AL PROYECTO.

CONTENIDO:

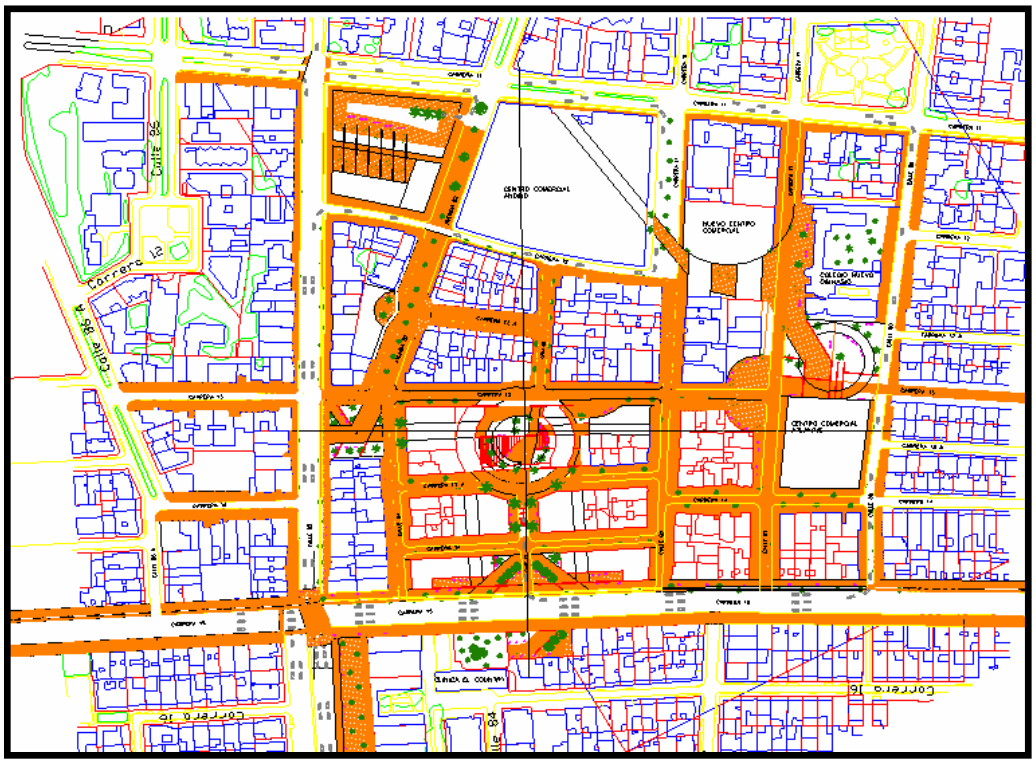
LOCALIZACIÓN

PLANTA

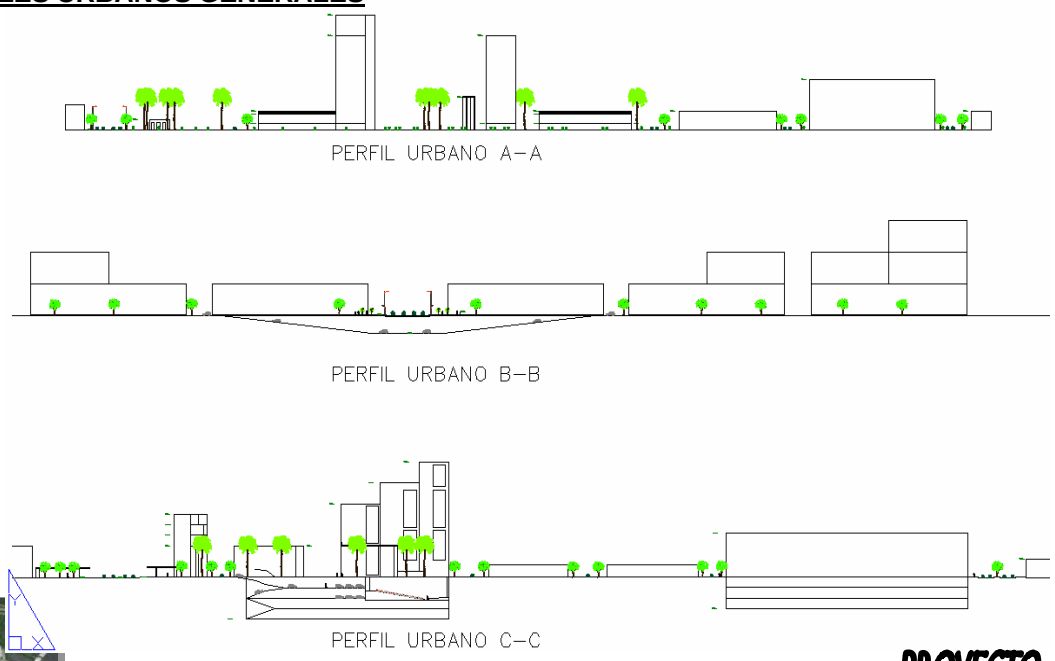
CORTE URBANOS

AXONOMETRÍAS

PLANTA GENERAL DE PROPUESTA



PERFILES URBANOS GENERALES



DISEÑO VIII

PROFESOR: ARQ.

PROYECTO B
PROYECTOS DE ALTA COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA

OBJETIVO

DESARROLLAR EN EL ESTUDIANTE LA CAPACIDAD PARA ENFRENTAR Y RESOLVER PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS DE ALTA COMPLEJIDAD, SURGIDOS DE NECESIDADES URBANO-REGIONALES, CON ÉNFASIS EN PROYECTOS QUE CUBRAN REQUERIMIENTOS METROPOLITANOS DE GRAN ESCALA.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO

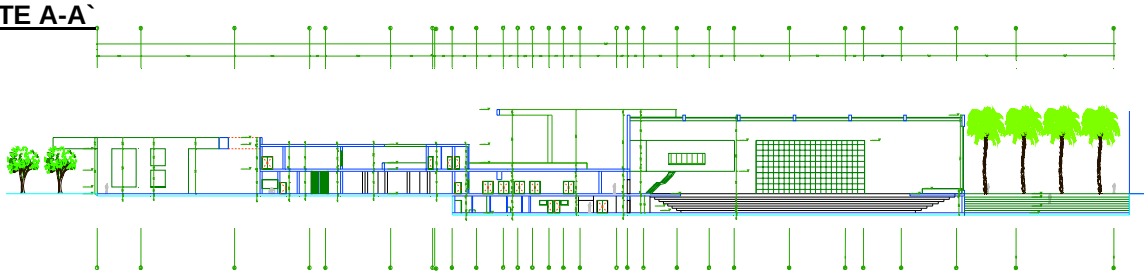
SE TRATA DE UN TALLER DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE ALTA COMPLEJIDAD, DONDE LOS TEMAS SON PRODUCTO DE NECESIDADES DE CIUDAD Y DE REGIÓN, EN LOS GRANDES PROBLEMAS DE LA SALUD, LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE, LA RECREACIÓN METROPOLITANA, LAS INSTITUCIONES CÍVICAS Y GUBERNAMENTALES, ASÍ COMO RELIGIOSAS, MILITARES Y POLÍTICAS.
SE DEBERÁN CONSIDERAR INTEGRALMENTE LAS VARIABLES DE COMPLEJIDAD PROPIAS DE ESTOS PROYECTOS.

COMPETENCIAS PARA:

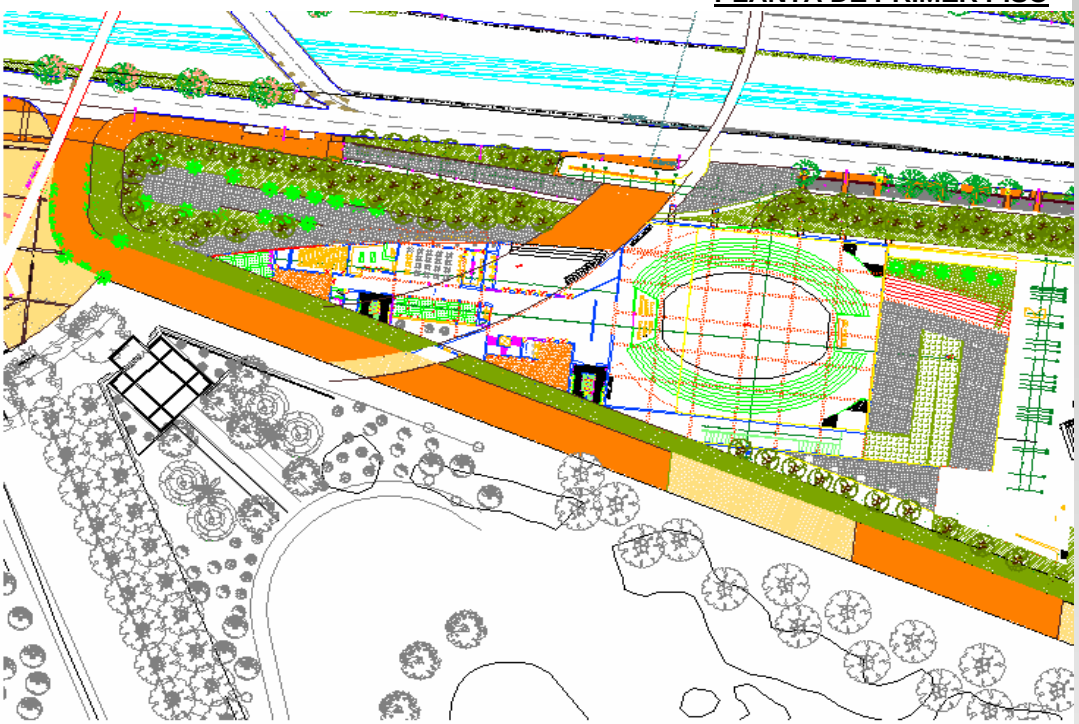
RESOLVER PROBLEMAS DE ARQUITECTURA DE GRAN COMPLEJIDAD, SURGIDOS DE LA RELACIÓN CIUDAD-REGIÓN.
INTEGRAR ADECUADAMENTE LAS VARIABLES HISTÓRICAS, TÉCNICAS, ESTÉTICAS, AMBIENTALES, SOSTENIBLES, ECONÓMICAS, SOCIALES, VIVÉNCIALES Y OTRAS.
ENTENDER Y RESOLVER LOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA DINÁMICA GENERADA ENTRE LA CIUDAD Y LA REGIÓN QUE LA SOPORTA.
CONSIDERAR Y RESOLVER LOS PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS QUE NACEN DE LAS GRANDES NECESIDADES INSTITUCIONALES, SOCIALES, ECONÓMICAS Y POLÍTICAS DE ESTA ESCALA DE COMPLEJIDAD.
GENERAR UN ESPÍRITU CRÍTICO Y ANALÍTICO PERMANENTE SOBRE EL TEMA.
REPRESENTAR Y EXPRESAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, LLEGANDO A UN GRADO DE DETALLE MUY PROFUNDO.

CONTENIDO:
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE URBANOS
AXONOMETRÍAS

CORTE A-A`

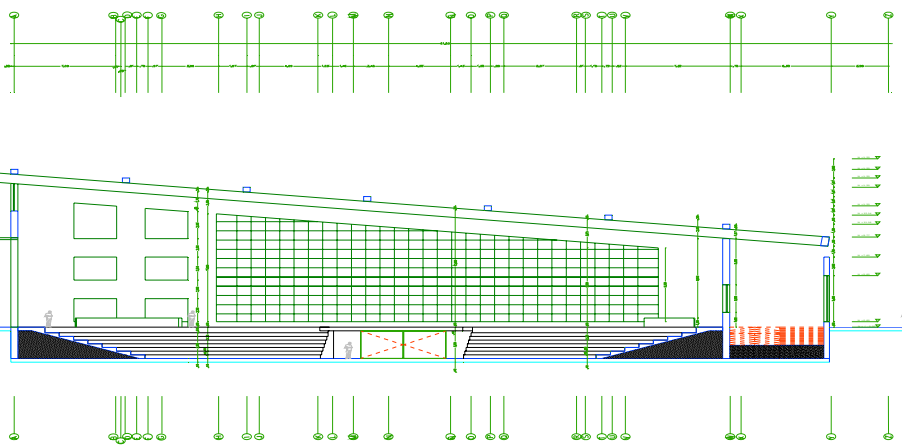


PLANTA DE PRIMER PISO



PERSPECTIVAS

CORTE B-B`



DISEÑO IX

PROFESOR: Arq.
PROYECTO C
RESTAURO URBANO

OBJETIVO

DESARROLLAR EN EL ESTUDIANTE LA CAPACIDAD PARA RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO DONDE EL TEMA DE LA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO SEA LA DETERMINANTE PRINCIPAL QUE INTERVIENE, TENIENDO COMO BASE EL CONCEPTO DE QUE LA CIUDAD ES UN BIEN CULTURAL..

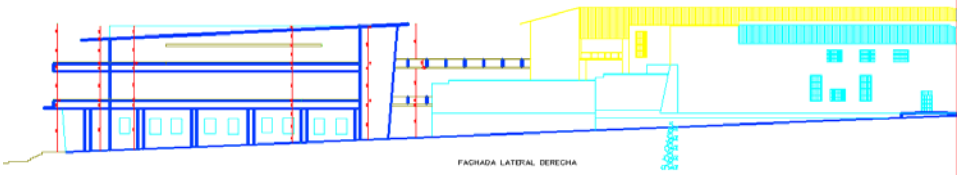
DESCRIPCION DEL CURSO

SE TRATA DE UN TALLER DE DISEÑO URBANO-ARQUITECTÓNICO QUE IDENTIFICA PROBLEMAS EN ÁREAS CON VALORES HISTÓRICOS, TÉCNICOS Y ESTÉTICOS Y BUSCA DAR SOLUCIONES TENDIENTES A LA REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y EDIFICIOS EN DETERIORO, APLICANDO LAS NORMAS EXISTENTES SOBRE VALORACIÓN, CALIFICACIÓN, CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN , ENTRE OTRAS.

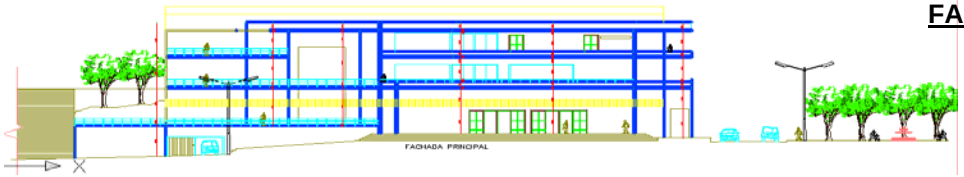
COMPETENCIAS PARA :

RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO COMPLEJOS EN EL CAMPO DE LA RESTAURACIÓN Y LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANO-ARQUITECTÓNICO.
ENTENDER Y RESOLVER ADECUADAMENTE LO RELATIVO A LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.
COMPRENDER Y APLICAR LAS DISPOSICIONES NACIONALES E INTERNACIONALES QUE REGULAN LA MATERIA.
ENFRENTAR SOLUCIONES COMBINADAS DE ARQUITECTURA ACTUAL FRENTE Y JUNTO A LA PATRIMONIAL.
DAR ADECUADA RESPUESTA A LOS FACTORES HISTÓRICOS, ESTÉTICOS , AMBIENTALES, VIVÉNCIALES, SOCIALES, URBANOS, ETC. , DE LOS SITIOS Y SECTORES DONDE SE ACTÚA EN EL CAMPO ESPECÍFICO DEL PATRIMONIO.
EXPRESAR Y REPRESENTAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, EN TODOS SUS ASPECTOS.
GENERAR ESPÍRITU INVESTIGATIVO ALREDEDOR DE ESTE TEMA, QUE SE CONSTITUYE COMO UNA POSIBLE ESPECIALIZACIÓN PARA EL ARQUITECTO.

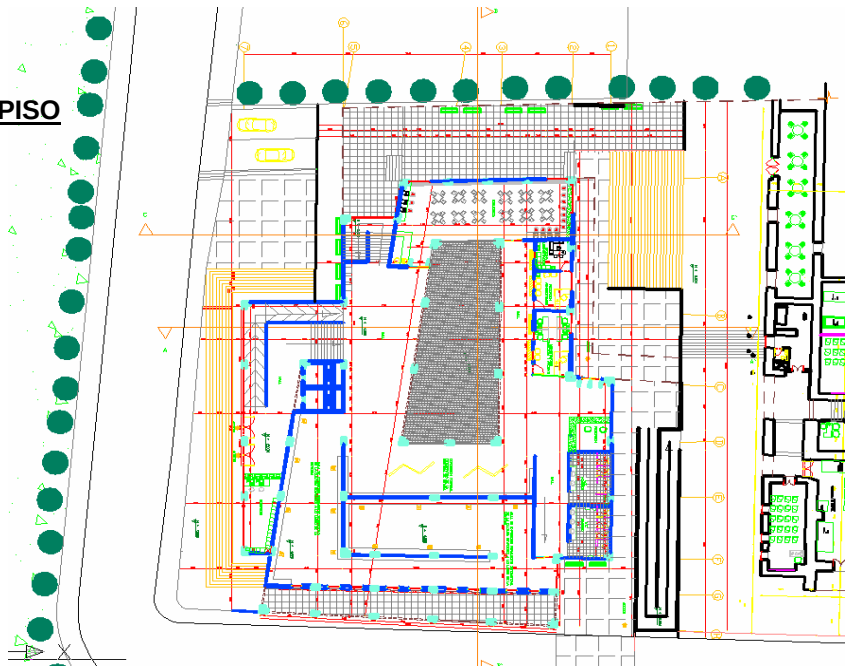
CONTENIDO:
LOCALIZACIÓN
PLANTA
CORTE URBANOS
AXONOMETRÍAS



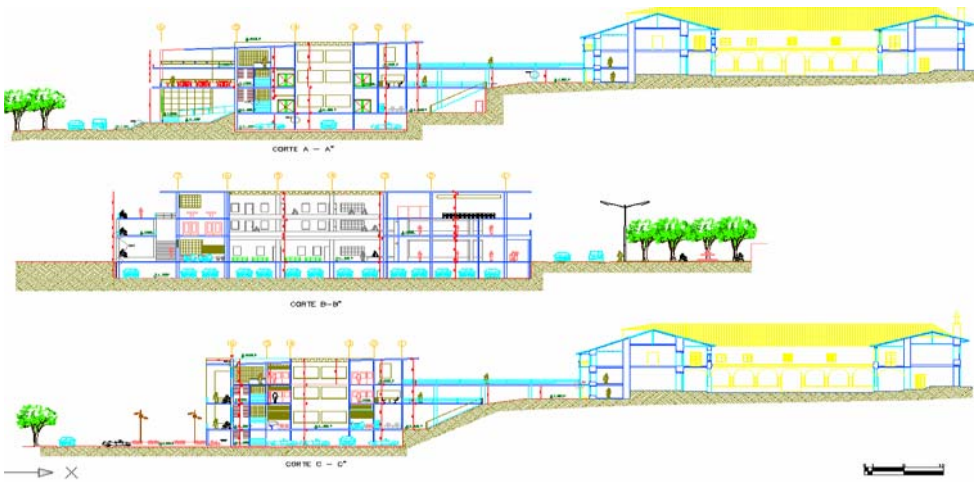
FACHADAS



PLANTA PRIMER PISO



CORTES



PROYECTO C

DISEÑO X

PROFESOR: ARQ. CARLOS VANEGAS

PROYECTO FINAL DE CARRERA
ARQUITECTURA PARA LA GLOBALIZACIÓN

OBJETIVO

ENFRENTAR AL ESTUDIANTE A PROBLEMAS COMPLEJOS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO SURGIDOS DE LAS NECESIDADES DE REGIÓN-PAÍS , CON MIRAS A DAR SOLUCIONES PARA LA INFRAESTRUCTURA QUE SE REQUIERE PARA LA APERTURA Y LA GLOBALIZACIÓN.

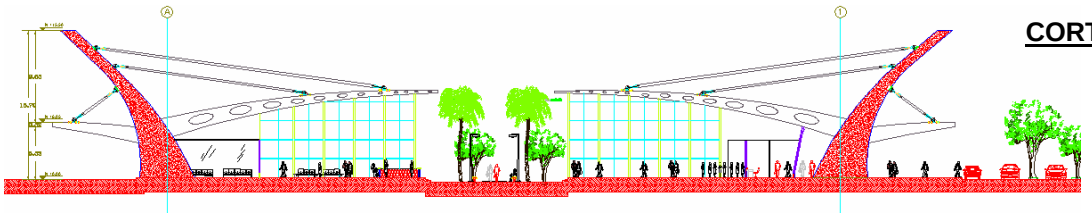
DESCRIPCIÓN DEL CURSO

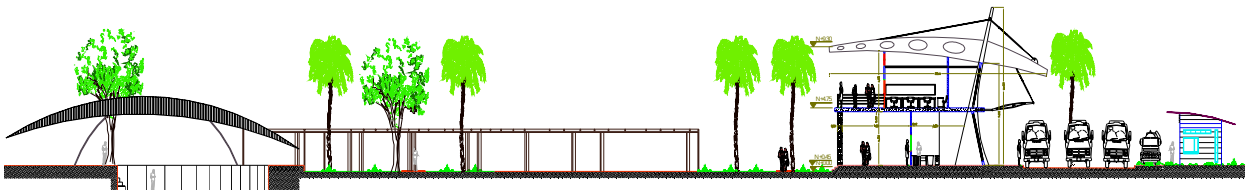
A PARTIR DE LA RELACIÓN CIUDAD-REGIÓN-PAÍS, ASÍ COMO DE SU RELACIÓN CON LOS FENÓMENOS DE LA GLOBALIZACIÓN Y LA APERTURA DE MERCADOS, EL ESTUDIANTE ENTRARÁ A ANALIZAR Y COMPRENDER LOS PROBLEMAS ESPECÍFICOS DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO QUE SURGEN DE ESTA REALIDAD.
EN ESTE NIVEL, SE HARÁN CONCURRIR TODAS LAS VARIABLES EN EL GRADO DE COMPLEJIDAD QUE EL PROYECTO AMERITA.

COMPETENCIAS PARA:

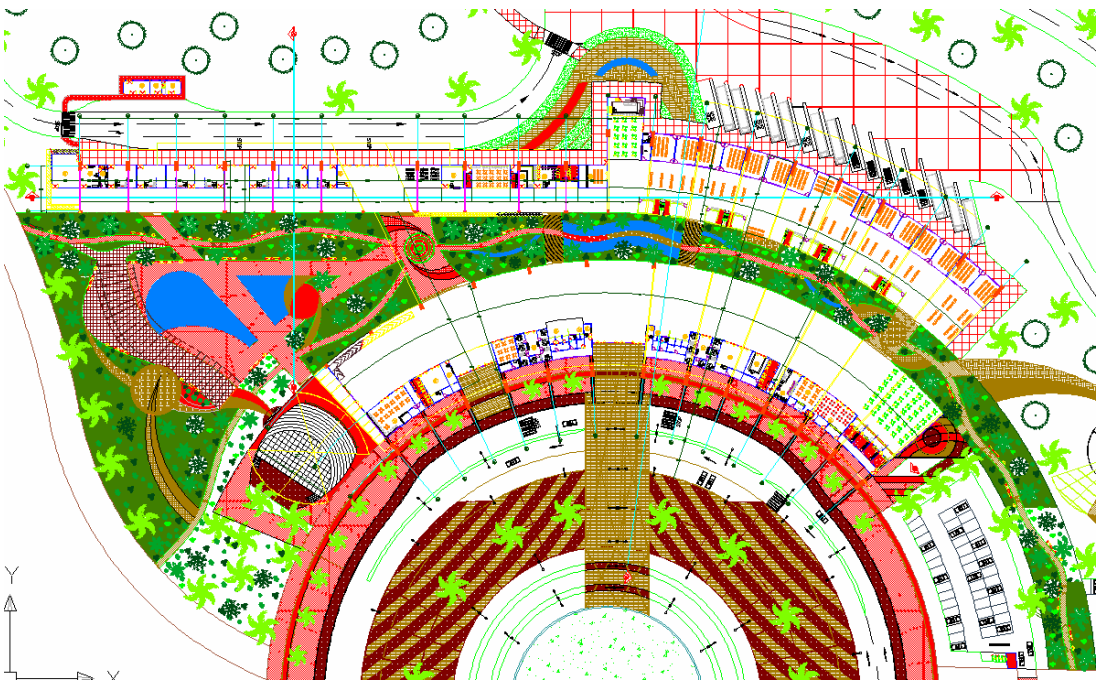
RESOLVER PROYECTOS DE ARQUITECTURA DE GRAN COMPLEJIDAD , SURGIDOS DE LAS NECESIDADES DEL PAÍS.
ENTENDER, CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA A TODAS LAS VARIABLES TECNOLÓGICAS DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.
CONTEMPLAR LAS DEMÁS VARIABLES (ESTÉTICAS, AMBIENTALES, HISTÓRICAS, DE GESTIÓN, SOCIALES, POLÍTICAS, URBANAS, ETC.), QUE INTERVIENEN.
EXPRESAR, COMUNICAR Y REPRESENTAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, EN UN NIVEL PROFESIONAL.
CONCEPTUAR, SINTETIZAR Y ANALIZAR TODOS LOS COMPONENTES DE UN PROBLEMA DE ALTA COMPLEJIDAD, LLEGANDO A UN GRADO DE DETALLE EN CONCORDANCIA CON LA ESCALA DEL TEMA.
GENERAR UNA CAPACIDAD DE INVESTIGACIÓN PERMANENTE.
EXPONER Y COMUNICAR UN PROYECTO ANTE DISTINTAS INSTANCIAS.

CORTES

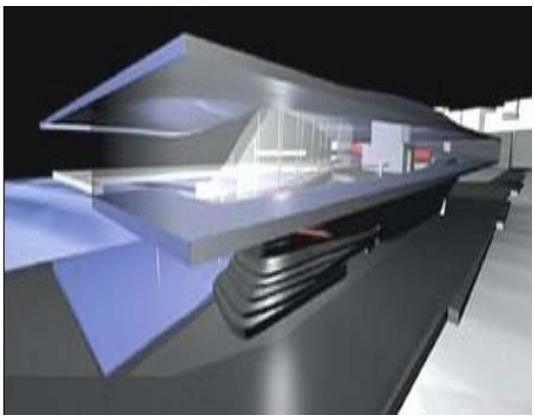


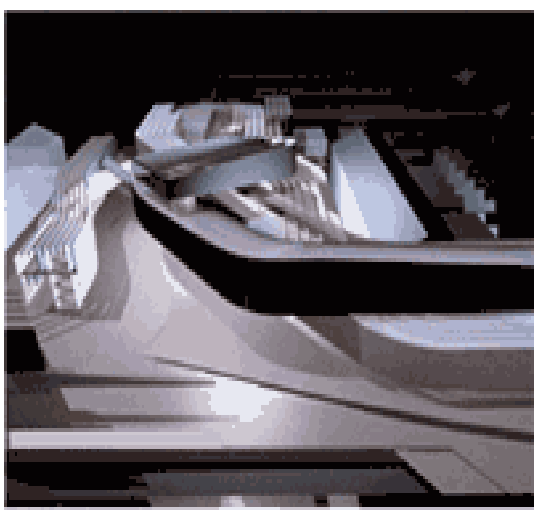


PLANTA DE PRIMER PISO



FACHADAS RENDERIZADAS





TERMINAL ECOTURISTICO

TERMINAL ECOTURISTICO

EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

ASESOR: ARQUITECTO CARLOS VANEGAS

TRANSBORDADOR INTERDEPARTAMENTAL

TERMINAL ECOTURISTICO

PRESENTADO PO:

EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

CODIGO: 70011042

ASESOR:
ARQ. CARLOS VANEGAS

PRESENTADO PO:
EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CODIGO: 70011042
ASESOR:
ARQ. CARLOS VANEGAS

UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTAD DE ARQUITECTURA
INVESTIGACION PROYECTO FINAL
II SEMESTRE DE 2005

TABLA DE CONTENIDO

	PG
1. CONTEXTO GENERAL	35
1.1 TITULO	36
1.2 SUBTITULO	36
1.3 TEMA	36
1.4 PROBLEMÁTICA	37
1.5 OBJETIVO GENERAL	40
1.6 OBJETIVOS ESPECIFICOS	40
1.7 ALCANCES Y LIMITES	41
1.8 JUSTIFICACION	42
1.9 PREGUNTAS DE INVESTIGACION	42
1.10 HIPOTESIS DE TRABAJO	43
1.10.1 DIAGNOSTICO	43
1.10.2 PRONOSTICO	43
1.10.3 CONTROL	44
1.11 METODOLOGIA	45
1.12 CRONOGRAMA	46
2 ESTADO DEL ARTE	48
2.1 GLOSARIO DE CONCEPTOS	52
2.2 PLATAFORMA COCEPTUAL	53
2.3 MATRIZ DE REFERENTES	55
2.3.1 REFERENTES	56
3 MARCO REAL	58
3.1 LOCALIZACION GEOGRAFICA	58
3.2 DEFINICION DEL AREA DE ESTUDIO	59
3.2.1 NIVEL SECTORIAL	59
3.2.2 NIVEL MUNICIPAL	59
3.2.3. NIVEL REGIONAL	60
3.2.4. NIVEL NACIONAL	60
3.3 DIAGNOSTICO DE PROBLEMÁTICA MUNICIPAL	61
3.3.1 POTENCIALES NIVEL MUNICIPAL	62
3.3.2. SISTEMA DE ACCESIBILIDAD	63
3.3.3 HIPOTESIS DE PRONOSTICO MUNICIPAL	64
3.3.4. HIPOTESIS DE CONTROL	64
3.4 DIAGNOSTICO DE PROBLEMÁTICA REGIONAL	65
3.4.1 POTENCIALES A NIVEL REGIONAL	66
3.5 DIANOSTICO DE PROBLEMÁTICA NACIONAL	67
3.5.1 POTENCIALES A NIVEL NACIONAL	68
3.6 RELACION DE DISTANCIAS A NIVEL REGIONAL	69
3.6.1 RELACION DE DISTANCIAS A NIVEL NACIONAL	70
3.7 SELECCIÓN DEL LOTE	72
3.7.1. ANALISIS DEL LOTE	73
3.8 PROPUESTA URBANA MUNICIPAL	76
3.9. IMÁGENES PROPUESTA URBANA	77
4. BIBLIOGRAFIA	78

1. CONTEXTO GENERAL

MARCO TEORICO

INTRODUCCIÓN

EL PROPOSITO DE ESTE TRABAJO ES DAR A CONOCER LA IMPORTANCIA EN EL DISEÑO DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE Y EL PAPEL QUE ESTAS JUEGAN EN LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO DE LAS CIUDADES.

DURANTE EL DESARROLLO DE ESTA INVESTIGACION SE PUEDEN VER CLARAMENTE CADA UNO DE LOS PROCESOS QUE SE DEBEN TENER ENCUENTA PARA VER LAS DIVERSAS AFECTACIONES QUE SE PRESENTAN EN LAS CIUDADES POR CAUSA DEL TRANSPORTE PUBLICO Y LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN COMO POSIBLES SOLUCIONES PARA QUE ESTAS CONTRIBUYAN AL DESARROLLO DE LAS CIUDADES Y AL ORDENAMIENTO DEL ESPACIO PUBLICO QUE ES EL QUE SUFRE LAS CONCECUENCIAS DEL DESORDEN QUE SE PRESENTA POR LA INEXISTENCIA DE LOS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE. EN LAS CIUDADES.

1.1. TITULO: **MARCO TEORICO**

TRANSBORDADOR INTERDEPARTAMENTAL

1.2. SUBTITULO:

TERMINAL ECO TURÍSTICO

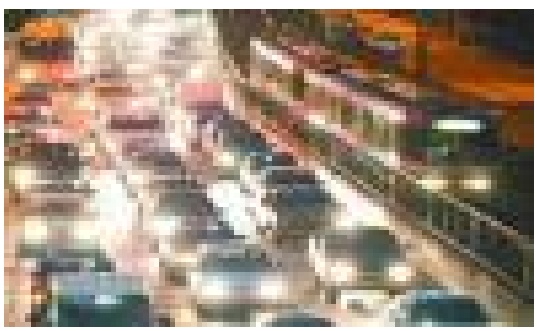
1.3. TEMA:

LA MOVILIDAD EN NUESTRO PAIS AL IGUAL QUE EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA NO A SIDO PLANIFICADA GLOBALMENTE SINO QUE SE HACEN PLANTEAMIENTOS A ESCALAS REGIONALES SIN TENER EN CUENTA LAS PROYECCIONES A FUTURO Y POR QUE NO CON LA REPÚBLICA DE VENEZUELA PARA BRINDAR MEJORES ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD GENERADAS POR UN INTERCAMBIO COMERCIAL Y CULTURAL DE CARACTER REGIONAL E INTERNACIONAL.

ACTUALMENTE DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA HAY VIGENTES TRES TIPOS DE TRANSPORTE ENTRE LAS QUE SE ENCUENTRAN :FLUVIAL, AEREA Y TERRESTRE; ESTA ULTIMA PRESENTANDO LA MAYOR DEMANDA A NIVEL NACIONAL CON UN 80 / DE COBERTURA DE SERVICIO FRENTE A UN 20 / DE COBERTURA ENTRE LOS OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

SI OBSERVAMOS EN TODAS LAS CIUDADES DEL MUNDO EL TRANSPORTE PUBLICO SE A CONVERTIDO EN UN PROBLEMA GRANDE POR EL CRECIMIENTO EXHAUSTIVO DE LAS CIUDADES QUE POR FACTORES DE DESPLAZAMIENTO DEL CAMPESINADO ALAS CIUDADES BIEN SEA POR ORDEN PUBLICO O EN BUSCA DE OTRAS OPORTUNIDADES DE EMPLEO QUE SUPLA SUS NECESIDADES YA QUE LA INDUSTRIA Y LA TECNOLOGIA HAN REMPLAZADO LAS LABORES DESARROLLADAS POR ESTA CLASE OBRERA QUE HOY EN DIA SE ENCUENTRA EN LAS GRANDES CIUDADES Y LA MOVILIDAD SE VE AFECTADA EN LA EMPLEACION DEL VEHICULO EL CUAL A LLEVADO A LOS GOBERNANTES DE LAS CIUDADES A BUSCAR UN PLANTEAMIENTO POSITIVO PARA BRINDAR UNA MEJOR MOVILIDAD EN EL PRESENTE Y EN EL FUTURO.

LA UTILIZACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA, INTERURBANA E INTER DEPARTAMENTAL POR PARTE DEL TRANSPORTE PUBLICO Y PARTICULAR ESTA GENERANDO DIVERSAS PROBLEMÁTICAS COMO LA SUBUTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO POR LA FALTA DE CONTROL, PLANTEAMIENTOS URBANOS Y EQUIPAMIENTOS QUE NOS PERMITAN BRINDAR UNA ALTERNATIVA A LA POBLACIÓN.



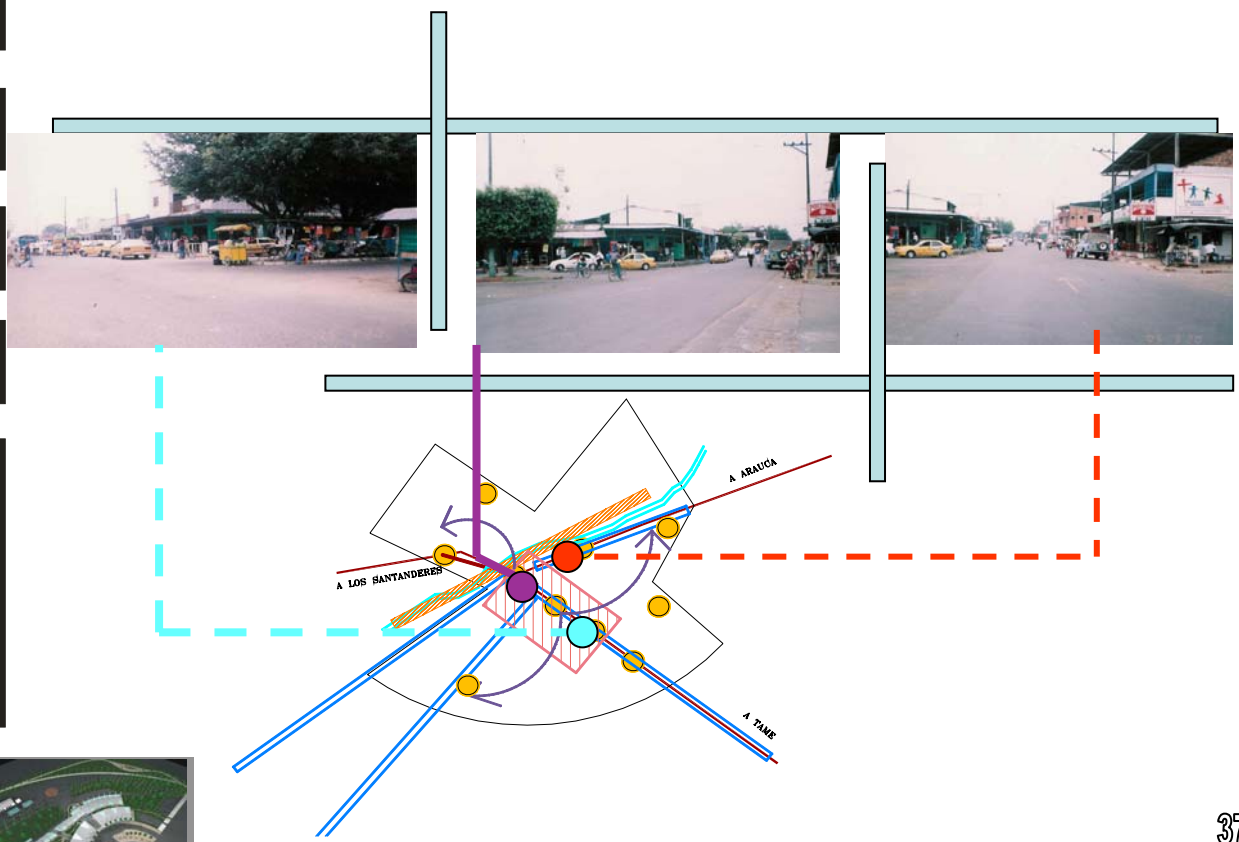
MARCO TEORICO

1.4. PROBLEMA

EL MUNICIPIO DE SARAVENA A PRESENTADO UN CRECIMIENTO Y UN DESARROLLO ACELERADO DEBIDO A SU UBICA CIÓN ESTRATÉGICA COMO PUNTO CONECTOR ENTRE LOS DEPARTAMENTOS DE SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, BOYACA Y LA REPÚBLICA DE VENEZUELA CON EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA; ADEMAS QUE ESTE SE ENCUENTRA UBICADO ENTRE DOS CAMPOS PETROLEROS COMO CAÑO LIMON (ARAUCA) Y GIBRALTAR (NORTE DE SANTANDER).

ESTOS FACTORES HAN GENERADO COMO CONSECUENCIA EL DESARROLLO DE UN SIN NUMERO DE ACTIVIDADES TANTO ECONÓMICAS, FINANCIERAS E INDUSTRIALES QUE HAN CONTRIBUIDO A LA FORMACIÓN DE FOCOS DE DESARROLLO LA CUAL A CONTRIBUIDO A UN AUMENTO CONSIDERABLE DE LA POBLACIÓN LA CUAL AUTOMÁTICAMENTE AUMENTA LA DEMANDA DE TRANSPORTE PUBLICO TRAYENDO CONSIGO PROBLEMAS COMO SUBUTILIZACION DE ESPACIO PUBLICO, CAMBIO DE USOS , DETERIORO DE LA MALLA VIAL Y POR ENDE EL MISMO TRANSPORTE PUBLICO.

ESTA PROBLEMÁTICA SE HACE EVIDENTE POR LA FALTA DE EQUIPAMIENTOS Y ELEMENTOS ARTICULADORES PARA QUE AYUDEN A MEJORAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACCESO AL MUNICIPIO PARA EVITAR QUE EL ESPACIO PUBLICO SEA INVADIDO POR LOS VEHÍCULOS Y SE DE EL DESPLAZAMIENTO DEL PEATON COMO HASTA EL MOMENTO SE HA HECHO, ESTAS VARIABLES SE PRODUCEN POR NO HABERCE PLANIFICADO EL DESARROLLO DE UNA ESTRUCTURA URBANA ORDENADORA EN FUNCION DEL TRANSPORTE Y EL ESPACIO PUBLICO COMO RESULTADO DE LA RELACION INADECUADA Y CONCLUCIONAL.



MARCO TEORICO

FACTOR TECNICO

ACCION * LOS APROXIMADOS 450 VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO QUE INGRESAN DIARIAMENTE AL MUNICIPIO	REACCIÓN * DETERIORAN LA MALLA VIAL YA QUE ESTA NO FUE DISEÑADA PARA SOPORTAR LA SOBRE DEMANDA DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE PRESENTA ACTUALMENTE. * ESTAN BUSCANDO COMO ALTERNATIVAS PARA INGRESAR AL MUNICIPIO LAS VIAS DE LAS ZONAS RESIDENCIALES ROMPIENDO CON LAS CARACTERISTICAS DEL SECTOR
FACTOR URBANO * LA DEMANDA DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO QUE PRESENTA EL MUNICIPIO	*ESTÁN GENERANDO CONGESTION EN LA ZONA CÉNTRICA DE MUNICIPIO PRESENTADNDO A SU VEZ UN ALTO GRADO DE POLUCION Y RUIDO. *ESTA GENERANDO ACENTAMIENTOS DE COMERCIO EN DIFERENTES PUNTOS INCLUYENDO LAS ZONAS RESIDENCIALES. * GENERAN PUNTOS DE CONFLICTO YA QUE LOS VEHICULOS RECOGEN Y DEJAN PASAJEROS EN DIFERENTES PUNTOS NO REGLAMENTADOS.
*LAS VIAS DE TRANSPORTE PUBLICO CON LAS QUE CUENTA EL MUNICIPIO	*SON INSUFICIENTES E INADECUADAS LAS CUALES GENERAN SUBUTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO
*LOS ANDENES COMO ESPACIO PUBLICO	* ESTÁN SIENDO INVADIDOS POR LOS VENDEDORES AMBULANTES EN DIFERENTES PUNTOS A CAUSA DE LA UBICACIÓN DE PARADEROS SATÉLITES GENERADOS POR LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE UNA FORMA IRREGULAR QUE TRAE CONSIGO EL AUMENTO DE LA POBLACIÓN FLOTANTE

MARCO TEORICO

FACTOR ARQUITECTÓNICO
*LA VIVIENDA UBICADA EN LA ZONA CÉNTRICA DEL MUNICIPIO.

* ESTÁN SIENDO INVADIDOS POR LOS VENDEDORES AMBULANTES EN DIFERENTES PUNTOS A CAUSA DE LA UBICACIÓN DE PARADEROS SATÉLITES GENERADOS POR LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE UNA FORMA IRREGULAR QUE TRAE CONSIGO EL AUMENTO DE LA POBLACIÓN FLOTANTE

* ESTÁN SUFRIENDO MODIFICACIONES PARA ADAPTARLAS A USO COMERCIAL DE ABARROTES, TALLERES DE MECÁNICA Y VENTA DE MOTOCICLETAS, ENTRE OTROS.
* SON TOMADAS EN ARRIENDO POR LAS DIFERENTES EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA PONER EN FUNCIONAMIENTO EN SUS OFICINAS.
* NO POSEE UNA ARQUITECTURA QUE DE IDENTIDAD LA CUAL LA HACE MAS FAVORABLE PARA SUFRIR MODIFICACIONES CONSTANTEMENTE

FACTOR SOCIAL
*LOS ESPACIOS UTILIZADOS POR LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS PARA DESARROLLAR SUS FUNCIONES .

* SON INADECUADOS PARA EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES QUE IMPLICAN EL ORIGEN DE UN VIAJE
* CARECEN DE USOS COMPLEMENTARIOS QUE SATISFACEN LAS NECESIDADES DEL USUARIO.
* SON INSEGURAS POR QUE NO CUENTAN CON EL SERVICIO DE PLATAFORMAS DE ASCENSO Y DESCENSO QUE PERMITEN BRINDAR MAS SEGURIDAD AL USUARIO SIN NECESIDAD DE PONER EN RIEZGO SU INTEGRIDAD FISICA.

OBJETIVOS:

MARCO TEORICO

1.5. OBJETIVO GENERAL :

DISEÑAR EL ESPACIO URBANO Y ARQUITECTONICO DEL NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE SASRAVENA QUE CUMPLA LAS ESPECIFICACIONE QUE TIENE ENCUENTA EL PBOT PARA QUE ETE SUPLA LA DEMANDA DE LA POBLACION ACTUAL Y FUTURA A UN TERMINO DE 30 AÑOS

1.6. OBJETIVOS ESPECIFICOS:

•EJERCER UN CONTROL ESTRICTO DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PUBLICO .

*PROYECTAR VÍAS DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE ADAPTEN AL CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO PROYECTADO POR EL PBOT.

*RESTRINGIR EL PASO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PUBLICO COMO BUSES, MICROBUSES POR LA ZONA CENTRO DEL MUNICIPIO.

*TENER EN CUENTA LAS DETERMINANTES DEL ENTRONO DEL LUGAR PARA PROYECTARLAS Y TOMARLAS EN CUENTA PARA EL REFERENTE DEL DISEÑO.

*GENERAR UN PROYECTO ARQUITECTÓNICO QUE PERMITA UNA INTEGRACIÓN CON LA MALLA VIAL EXISTENTE AL IGUAL QUE CON LA PROYECTADA.

*INCORPORAR EQUIPAMIENTOS QUE NOS PERMITA DAR UN COMPLEMENTO A LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN DENTRO DEL ÁREA DE INFLUENCIA.

*CONOCER LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PUBLICO A NIVEL DEPARTAMENTAL PARA DESARROLLAR PLANTEAMIENTOS CONCRETOS

*ARTICULAR LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD DE MANERA RAPIDA Y EFICIENTE.

*PROYECTAR EQUIPAMENTOS COMPLEMENTARIOS QUE SUPLAN LAS NECESIDADES DE LOS USUARIOS

*CREAR CIRCULACIONES PEATONALES QUE NO TENGAN INTERFERENCIAS DIRECTAS CON LAS VIAS VEHICULARES.

1.7. ALCANCES Y LIMITES

PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO PRETENDE HACERCE UN PLANTEAMIENTO EL CUAL ESTARA DEFINIDO HASTA TRES ETAPAS CONSTRUCTIVAS DEL MISMO EN UN TERMINO DE 20 AÑOS. LOS RECURSOS A UTILIZAR PARA LA INVESTIGACIÓN DEL PROYECTO FUERA AQUELLAS DE ORDEN INSTITUCIONAL COMO EL DAPD, EL DANE, EL MINISTAERIO DE TRANSPORTE, EL INVIAS, ETC APORTANDO CADA UNO DE ELLOS LA INFORMACIÓN SOBRE LA CUAL SE BASARA Y SE FUNDAMENTARA LAS IDEAS QUE DURANTE LA INVESTIGACIÓN SURJAN. EL ALCANCE DEL PROYECTO ESTARA DETERMINANDO PARA UN GRUPO POBLACIONAL DEFINIDO Y AFECTADO POR LA RECUPERACIÓN DE LA RONDA DE RÍO LA PAVA, Y EN DONDE ESTA DETERMINARA EL REUBICACION DE ESTA FAMILIAS DE ESTRATO UNO., TAMBIÉN SE PIENSA GENERAR UNA CONTINUIDAD AMBIENTAL EN DONDE ESTA REMATARA CON UN SISTEMA DE ESPACIOS VEREDAS PLANTEADOS PARA LA PERMANENCIA Y LA RECREACIÓN DE LOS MISMOS USUARIOS.

ESTA TERMINAL ESTARA CARACTERIZADA POR UNA FUNCIONALIDAD DE CARACTER REGIONAL NACIONAL, LAS CUALES SE ADAPTARAN A TRAVES DE LAS ETAPAS, Y ASI MISMO LAS NECESIDADES Y LOS DEFICITS QUE SE PRESENTEN A TRAVES DE LA EVOLUCION Y CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO.

EL TERMINAL PARA EL MUNICIPIO DE SARAVENA ESTA CATALOGADO COMO TERMINAL DE PASO YA QUE POR ESTAR UBICADO EN UNA ZONA DE TRANSICION ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA, BOYACA, SANTANDER Y NORTE DE SANTANDER LAS RUTAS QUE VAN DIRECTAS ARAUCA CAPITAL ENTRARAN SOLO ALTERMINAL PARA DEJAR PASAJEROS Y CONTINUA EL VIAJE A SU DESTINO AL IGUAL QUE LAS RUTAS QUE VAN A LA CIUDAD DE TAME PROVENIENTES DE ESTOS DESTINOS LA CARACTERISTICA PRINCIPAL DE ESTOS TERMINALES ES LA "POCA" PERMANENCIA DE VEHICULOS DE TRANSPORTE YA QUE LOS DESTINOS ESTAN DIRECCIONADOS A LOS PUNTOS MAS DISTANTES DE LA REGION

MARCO TEORICO

1.8. JUSTIFICACIÓN

EL MUNICIPIO DE SARAVENA ES EL SEGUNDO EN IMPORTANCIA DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA; CUYO PAPEL DEL TRANSPORTE PUBLICO INFLUYE EN EL EQUILIBRIO URBANO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO; POR LO TANTO ES NECESARIO LA INVESTIGACIÓN SOBRE LO QUE COMPETE EL TRANSPORTE URBANO, INTERURBANO E INTERDEPARTAMENTAL, LA MALLA VIAL, EL SISTEMA DE OPERACIÓN DEL MISMO TRANSPORTE PUBLICO PARA TENER UNA BUENA INTEGRACIÓN CON EL CONTEXTO URBANO YA QUE UN PROYECTO DE ESTA MAGNITUD NOS AYUDA ARESOLVER PROBLEMAS NO SOLO ESPECÍFICOS SINO QUE TAMBIÉN ACTÚAN COMO UN ELEMENTO ESTRUCTURANTE .

EL MUNICIPIO NO CUENTA CON UNA TERMINAL DE TRANSPORTE QUE PERMITA LA UNIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS, LO QUE A LLEVADO A ESTAS A UTILIZAR LUGARES INAPROPIADOS PARA EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES; EL SISTEMA DE TRANSPORTE PRESENTA UNA SOBRE DEMANDA DEBIDO A SU ACELERADO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y SU POTENCIAL ECONÓMICO DE LA REGIÓN.

ESTOS FACTORES HAN GENERADO UNA VARIEDAD DE PROBLEMAS PRINCIPALMENTE LA CARENCIA DE ESPACIO PUBLICO YA QUE LAS VIAS POR DONDE ESTAN UBCADAS LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS ESTÁN SIENDO OCUPADAS POR LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE ESTACIONAN A LO LARGO DE LA VIA PROVOCANDO CONGESTIONES VEHICULARES DANDO COMO RESULTADO UNA PROBLEMÁTICA URBANA DENTRO DE LOS PUNTOS DE ACCESO AL MUNICIPIO.

1.9. PREGUNTAS DE INVESTIGACION:

•¿EL DESARROLLO DE UN PROYECTO DE ESTAS CARACTERISTICAS AYUDARA AL ORDENAMIENTO DE LAS CIUDADES EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD?

•¿QUE POSIBILIDADES EXISTEN QUE EN UN PROYECTO DE ESTAS CARACTERISTICAS SE PUEDA DESARROLLAR UN TIPO DE ARQUITECTURA MODERNA QUE BRINDE IDENTIDAD A UNA REGION?

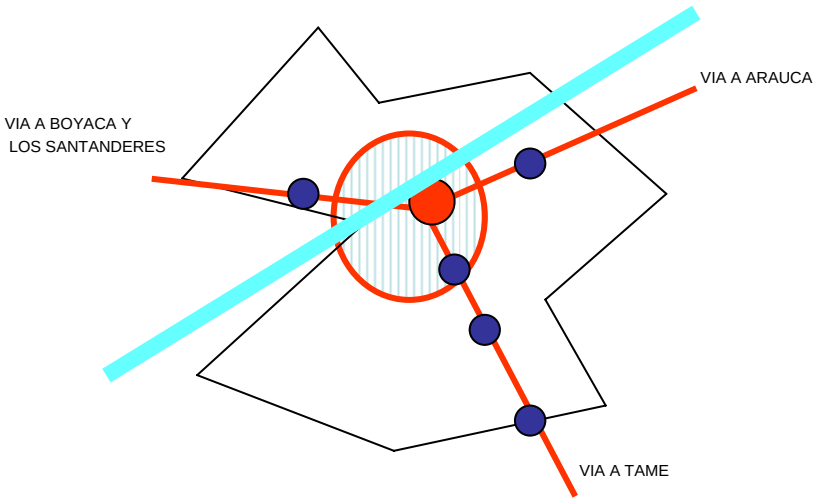
•¿LA AGRUPACION DEL TRANSPORTE PUBLICO EN UN SOLO LUGAR CUALES SERAN LAS CONCECUENCIAS QUE SUFRIRA EL COMERCIO QUE SE ENCUENTRA EN EL CENTRO DEL MUNICIPIO Y QUE SE ALIMENTA DEL TRANSPORTE SIN ORGANIZACION?

•¿UN TERMINAL DE TRANSPORTE AYUDARA AL REPLANTEO DE LOS USOS DEL SUELO EN LAS CIUDADES.?

MARCO TEORICO

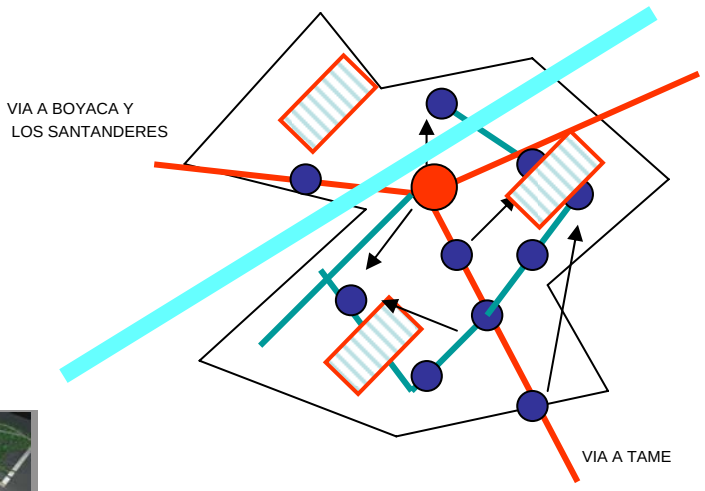
1.10. HIPÓTESIS DE TRABAJO:

1.10.1. DIAGNOSTICO: EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAGEROS NO ES PLANIFICADO ESTRATEGICAMENTE PENSANDO EN EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES SI NO QUE ESTE ES APLICADO PENSADO EN EL MOMENTO Y ESTO A GENERADO UNA DIVERSIDAD DE PROBLEMAS QUE SE PUEDEN VER CLARAMENTE EN LA CIUDAD DE BOGOTA QUE TIENE SU TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL CENTRO DE LA CIUDAD GENERANDO CONFLICTOS EN LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD.



1.10.2. PRONOSTICO:

SI NO TOMAMOS MEDIDAS EN LA PLANIFICACION DE PROYECTOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE PARA QUE ESTOS SE AGAN CON ESTUDIOS RIGUROSOS LA TENDENCIA ES AL DESARROLLO DE ESTOS CON FALLAS EN LO FUNCIONAL Y LA ARQUITECTURA QUE SE EMPLEA EN ESTA SERIA LA TRADICIONAL BASADAS EN EL PASADO Y NO EN EL PRESENTE QUE ES DONDE HAN SURGIDO LAS PAUTAS TECNICAS PARA EL DESARROLLO DE ESTOS.

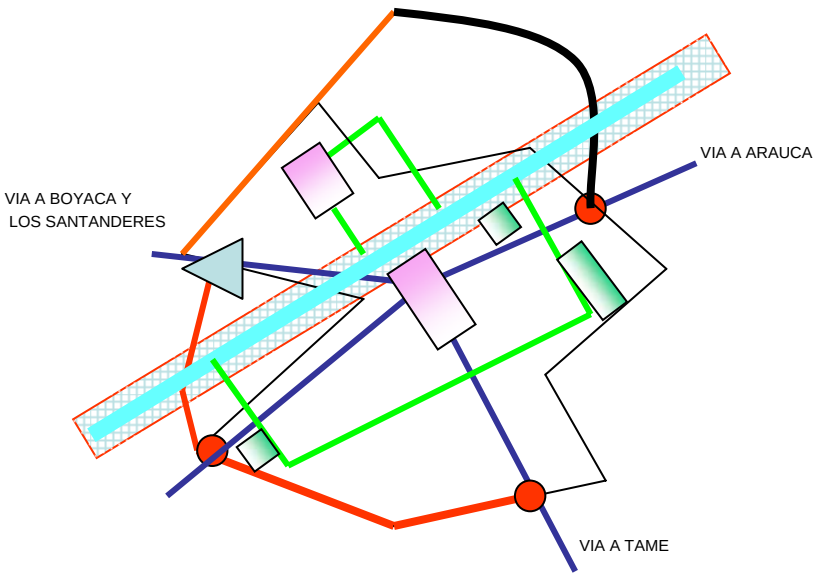


MARCO TEORICO

1.10.3. CONTROL:

DESARROLLANDO EL CONOCIMIENTO HA CERCA DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS SE PUEDEN ESTABLECER NORMATIVAS QUE SEAN ESTRICTAS PARA QUE ESTOS PROYECTOS SE DESARROLLEN CUMPLIENDO UNOS PARAMETROS QUE BRINDEN SOLUCION .

SE DEBE HACER UNA PLANIFICACION ESTRATEGICA QUE AYUDE A LA REGULACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO PARA QUE SE MEJOREN DE ALGUNA MANERA LOS FLUJOS Y EL TRAFICO DE LAS CIUDADES Y ESTO SE LOGRA ADAPTANDO LOS PROYECTOS A LA INFRAESTRUCTURA URBANA EXISTENTE Y A LA QUE ESTE PROYECTADA DE ACUERDO AL DESARROLLO QUE LAS CIUDADES VAN PRESENTANDO.



MARCO TEORICO

1.11. METODOLOGÍA

PARA EL DESARROLLO DE ESTE PROYECTO SE HARA UNA RECOPILACIÓN PRIMARIA DE DATOS PARA LA CUAL SERA NECESARIO EL CONTACTO DIRECTO CON LA OFICINA DE PLANEACION E INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL, ADEMAS DE LAS ENTREVISTAS QUE SERAN NECESARIAS CON LAS AUTORIDADES DE TRANSITO, GERENTES DE LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS Y REPRESENTANTES DE LA COMUNIDAD EN GENERAL PARA LLEGAR AL DESARROLLO DE UN PROYECTO QUE SUPLA LAS NECESIDADES DEL MUNICIPIO
.

COMO RECOPILACION DE DATOS SECUNDARIOS SE PROCEDERA AL ANALISIS DE LOS DATOS A ESCALAS REGIONAL Y NACIONAL PARA VER LOS PLANTEAMIENTOS Y PROYECCIONES ADEMAS DE LOS DOCUMENTOS BIBLIOGRÁFICOS DEL MUNICIPIOS DE SARAVENA PARA ASI ESTABLECER EL AREA DE INTERVENCION Y AL IGUAL DETERMINAR LA MAGNITUD DEL PROYECTO.

ADEMAS ES NECESARIA LA RECOLECCION DE INFORMACION ACERCA DE LAS TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA VER LA EVOLUCION A LO LARGO DE SU HISTORIA Y LA INFLUENCIA DE ALGUNOS DE LOS GRANDES ARQUITECTOS QUE HAN INTERVENIDO EN PROYECTOS DE ESTAS CARACTERISTICAS PARA ESTABLECER UN CRITERIO DE INTERVENCION.
ES FUNDAMENTAL EL ANALISIS DEL AREA DE TRABAJO CON EL ENTORNO INMEDIATO QUE AYUDARA A DAR LAS PAUTAS O CRITERIOS DE INTERVENCION PARA BRINDAR UNA SOLUCION QUE VALLA DE LA MANO CON EL DESARROLLO DEL MUNICIPIO PARA QUE ESTE NO PRESENTE PROBLEMATICAS A FUTURO.

POSTERIORMENTE SE DEFINIRAN LAS CARACTERISTICAS DEL PROYECTO EN CUANTO A USOS, USUARIOS Y CATEGORIA PARA EMPEZAR EL DISEÑO FINAL QUE NOSPERMITIRA HACER EL DESARROLLO DEL PROYECTO BIEN PLANIFICADO.

MARCO TEORICO

1.12. CRONOGRAMA :

PARA EL DESARROLLO DE LA IVESTIGACION SE TENDRAN ENCUENTA UNOS PARAMETROS LOS CUALES IRAN ACORDE A LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN DURANTE EL PERIODO LECTIVO.

SEMANA 1 A LA 4

SE DESARROLLARA LOS PLANTEAMIENTOS TEORICOS DURANTE EL CUAL ES NECESARIA LA RECOPILACION E INVESTIGACION DE CADA UNO DE LOS TEMAS PLANTEADOS Y DENTRO DE LACUAL SE DEBEN PROFUNDISAR PARA REVISAR LA EVOLUCION DE ESTOS AL RESPECTO.

SEMANA 5 Y 6

SE DESARROLLARAN LOS CORRECTIVOS QUE SURGEN DE LA PRIMERA FASE DE INVESTIGACION AL IGUAL QUE SE AVANSARA EN LA BUSQUEDA DE INFORMACIO DE PLANIMETRIA Y LA CARTOGRAFIA NECESARIA PARA DESARROLLAR LA INVESTIGACION BASADA EN EL MARCO REAL.

SEMANA 7, 8 Y 9

SE DESARROLLARA LA SEGUNDA FASE DEL PROCESO INVESTIGATIVO QUE CONSISTE EN LA RECOPILACION DEL MARCO TEORICO DONDE SE INDAGARA SOBRE EL TEMA PARA ESTABLECER LA EVOLUCION DEL MISMO Y LOS ARQUITECTOS QUE HAN HECHO APORTES AL TEMA DE REFERENCIA.

SEMANA 10 Y 11

SE DESARROLLARA EL PROCESO DE ANALISIS BASADO EN LA PLANIMETRIA DONDE SE ENCUENTRA EL LUGAR DE ESTUDIO Y DENTRO DEL CUAL SE HARAN LOS ANALISIS CORRESPONDIENTES PARA ESCOGER EL PUNTO EXACTO DONDE SE DESARROLLARA EL PROYECTO PUNUAL Y EL ENTORNO INMEDIATO PARA DESARROLLAR LA PROPUESTA URBANA LO CUAL HARA NECESARIO LA VISITA AL LUGAR DONDE SE DESARROLLARA LA PROPUESTA.

SEMANA 12, 13 Y 14

DURANTE ESTA TRES SEMANAS SE DESARROLLARA EL PLANTEAMIENTO URBANO DEL MUNICIPIO DONDE SE TENDRA ENUENTA EL CONCEPTO QUE SE QUIERE DESARROLLAR Y EL PLANTEAMIENTO URBANO DEL ENTORNO INMEDIATO DONDE SE UBICARA EL PROYECTO DENOMINADO TRANSBORDADOR INTERDEPARTAMENTAL.

MARCO TEORICO

1.12. CRONOGRAMA :

SEMANA 15 Y 16

SE PRESENTARA LA PROPUESTA URBANA MUNICIPAL Y SECTORIAL CON LOS CORRECTIVOS SUGERIDOS AL IGUAL QUE UNA PRIMERA APROXIMACION DEL PROGRAMA ARQUITECTONICO DEL PROYECTO.

SEMANA 17 Y 18

SE ENTREGARA LA PROPUESTA URBANA MUNICIPAL Y SERCTORIAL TERMINADA CON UN PROGRAMA ARQUITECTONICO COMPLETO PARA EMPEZAR HACER EL PLANTEAMIENTO DEL DISEÑO ARQUITECTONICO.

SEMANA 19 Y 20

SE DESARROLLARA LA PRIMERA APROXIMACION DEL DISEÑO ARQUITECTONICO CON EL DESARROLLO DE ESTE EN MAQUETA .

SEMANA 21, 22 Y 23

SE HARA UNA ENTRAGA DE LA PROPUESTA ARQUITECTONICA CON MAQUETA CORTES Y FACHADAS QUE INCLUYE LOS CORRECTIVOS QUE FUERO SUGERIDOS AL IGUAL QUE UNA REVISION DEL RPOGRAMA ARQUITECTONICO Y SU FUNCION.

SEMANA 24, 25 Y 26

EL TRABAJO ESTARA ENFOCADO AL DESARROLLO FUNCIONAL DE CADA UNO DE LOS ESPACIOS PLANTEADOS Y EL REPLANTEO DE ALGUNAS DE LAS OBSERVACIONES HECHAS POR EL DIRECTOR DEL PROYECTO.

SEMANA 27, 28 Y 29

DURANTE ESTAS TRES SEMANAS SE DESARROLLARA UNA PRIMERA ENTREGA QUE INCLUYE LA IVESTIGACION DEL PROCESO TECNICO QUE SE DESARROLLARA EN EL PROYECTO Y EL PLANTEAMIENTO DE ALGUNOS DETALLES CONSTRUCTIVOS.

SEMANA 30 Y 31

SE TRABAJARA EN EL DESARROLLO Y EVOLUCION DE LA MAQUETA QUE NOS AYUDARA A PROPORCIONAR LA IMAGEN QUE SE LE QUIERE DAR AL PROYECTO.

MARCO TEORICO

2. ESTADO DEL ARTE :

DURANTE SIGLOS, LOS MEDIOS TRADICIONALES DE TRANSPORTE, RESTRINGIDOS A MONTAR SOBRE ANIMALES, CARROS Y TRINEOS TIRADOS POR ANIMALES (VÉASE CARRUAJE; DILIGENCIA), RARAMENTE EXCEDÍAN DE UN PROMEDIO DE 16 KM/H. EL TRANSPORTE TERRESTRE MEJORÓ POCO HASTA 1820, AÑO EN EL QUE EL INGENIERO BRITÁNICO GEORGE STEPHENSON ADAPTÓ UN MOTOR DE VAPOR A UNA LOCOMOTORA E INICIÓ, ENTRE STOCKTON Y DARLINGTON, EN INGLATERRA, EL PRIMER FERROCARRIL DE VAPOR.
EN LAS TRECE COLONIAS AMERICANAS ORIGINALES, QUE SE EXTENDIERON HACIA EL OESTE HASTA EL RÍO MISSISSIPPI, EL PRINCIPAL MODO DE TRANSPORTE TERRESTRE ERA POR REATA DE ANIMALES DE CARGA Y POR CABALLOS SOBRE LOS SENDEROS DE LOS NATIVOS AMERICANOS. HACIA 1800 SE HICIERON CARRETERAS DE TIERRA QUITANDO LA MALEZA Y LOS ÁRBOLES DE ESTOS SENDEROS. MUCHAS DE ESAS CARRETERAS, SIN EMBARGO, SE HACÍAN CASI INTRANSITABLES DURANTE LOS PERIODOS DE MAL TIEMPO. EN 1820, LA MEJORA DE LAS CARRETERAS DENOMINADAS TURNPIKES (AUTOPISTAS), EN LAS QUE LAS EMPRESAS PRIVADAS COBRABAN UN PEAJE POR HABERLAS CONSTRUIDO, CONECTÓ TODAS LAS CIUDADES PRINCIPALES SUPERANDO AL RESTO DE CARRETERAS.
DESDE TIEMPOS DEL IMPERIO ROMANO, LA PENÍNSULA IBÉRICA CONTÓ CON UNA RED DE CALZADAS ROMANAS QUE HA TENIDO UNA ENORME IMPORTANCIA EN LA POSTERIOR CONFIGURACIÓN DEL MAPA GEOGRÁFICO Y ADMINISTRATIVO DE PORTUGAL Y ESPAÑA. DESPUÉS DE LA CAÍDA DEL IMPERIO ROMANO, LAS CALZADAS ROMANAS QUEDARON ABANDONADAS Y APENAS SE REALIZARON REPARACIONES NI OBRAS DE CONSERVACIÓN, QUEDANDO COMO EL ÚNICO SISTEMA VIARIO Y DE COMUNICACIÓN PENINSULAR DURANTE DIEZ SIGLOS. NO FUE HASTA LA LLEGADA DE LOS BORBONES Y LA PLANIFICACIÓN DE UNA RED VIARIA RADIAL ADAPTADA A LA ESTRUCTURA CENTRALIZADA DE SU ADMINISTRACIÓN CUANDO LAS VÍAS ROMANAS QUEDARON RELEGADAS AL DESUSO.
HA SIDO EN EL SIGLO XX CUANDO MÁS SE HA DESARROLLADO LA RED VIARIA EN ESPAÑA. SUCESIVOS GOBIERNOS HAN REALIZADO GRANDES INVERSIONES HASTA CONSEGUIR UNAS VÍAS BÁSICAS DE GRAN CAPACIDAD (AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS), QUE PERMITEN EL DESPLAZAMIENTO DE GRAN NÚMERO DE PERSONAS Y MERCANCÍAS POR EL TERRITORIO ESPAÑOL CON NIVELES DE MOTORIZACIÓN PRÓXIMOS A LOS GRANDES PAÍSES INDUSTRIALIZADOS.

LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS, DIA A DIA ENFRENTAN UNA CAÓTICA SITUACIÓN E N LO QUE SU CRECIMIENTO URBANO SE REFIER. LAS ALTAS TASAS DE INMIGRACION RURAL HACIA ZONAS URBANAS, POR EL DESALOJO DEL CAMPESINADO, A CAUSA DE LA UTILIZACIÓN DE MODERNAS TECNOLOGIAS DE PRODUCCIÓN, Y LA CONSIGUIENTE DESCOMPOSICION DE LAS FORMAS TRADICIONALES DE EXPLOTACIÓN RURAL , SON APENAS ALGUNOS DE LOS FACTORES QUE INCIDEN SOBRE EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES Y, POR ENDE , EL LOGRAR LA RACIONALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE A NIVEL URBANO.

JORGE ACEVEDO, REVISTA JAVERIANA
DE 1995

MARCO TEORICO

DE ESTA MANERA Y VIENDO LA CIUDAD COMO UN ESPACIO ECONOMICO, YA QUE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN ELLA SON INDUSTRIALES, COMERCIALES O FINANCIERAS , EL ANALISIS DE LA CIRCULACIÓN URBANA SE DEBIERA REALIZAR DENTRO DE UNA TEORÍA MAS GENERAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS DIFERENTES COMPONENTES DEL SISTEMA URBANO. DENTRO DE ESTE CONCEPTO, LA CIUDAD SE CONFORMARA COMO UN SITIO DE VIVIENDA, MERCADO Y PRODUCCIÓN DE MERCANCÍAS QUE REQUIERE, PARA SU DESARROLLO, LA CONFORMACIÓN DE UN SISTEMA QUE PERMITA REALIZAR LAS POSIBLES TRANSFERENCIAS EN EL INTERIOR DE LA ESTRUCTURA URBANA; LO QUE QUIERE DECIR, MAS CLARAMENTE, QUE LA ESTRUCTURA DE UNA RED DE VIAS EN UNA CIUDAD CORRESPONDE A LA NECESIDAD DE MOVILIZAR, DE UNA MANERA EFICIENTE LA FUERZA DE TRABAJO, LAS MATERIAS PRIMAS Y LAS MERCANCÍAS YA ELABORADAS.

EL TRANSPORTE SE CARACTERIZA COMO AQUELLA PARTE DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA QUE PERMITE REALIZAR TRANSFERENCIAS ENTRE DISTINTOS PUNTOS DE LA URBE; O SEA, SE HA ENTENDIDO EL TRANSPORTE COMO UN LAZO DE UNIÓN QUE EXIGE LA CONFORMACIÓN DE UN CAPITAL FIJO EN INFRAESTRUCTURA.

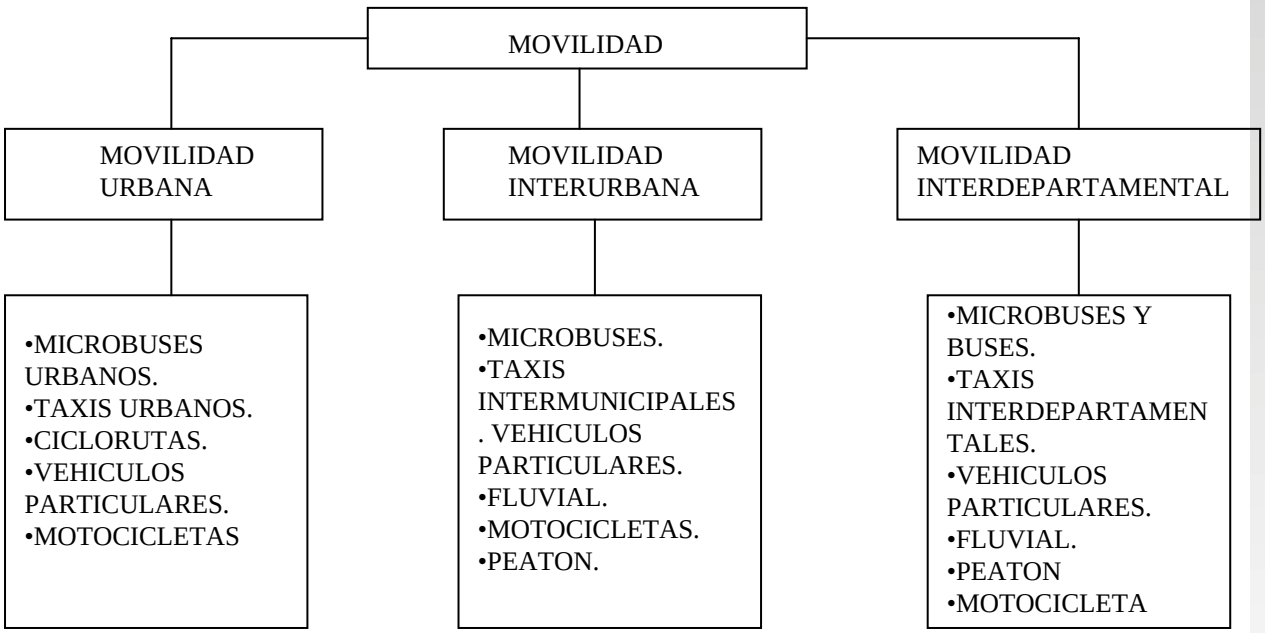
DISTINGUIENDO LOS COMPONENTES LA ESTRUCTURA URBANA Y LA MIVILIDAD EN CUATRO ELEMENTOS, LA PRODUCCIÓN, EL CONSUMO, EL INTERCAMBIO Y LA GESTIÓN (APARATO JURIDICO-POLITICO QUE SE MANIFIESTA COMO LA AUTORIDAD URBANA, ES POSIBLE ENTRAR A CARACTERIZAR EL MODO COMO SE HA DETERMINADO LA ESTRUCTURA DE CIRCULACIÓN Y LAS LLAMADAS LINEAS DE DESEO DE LOS VIAJES QUE SE REALIZAN DENTRO DE DICHA ESTRUCTURA. AsÍ, POR EJEMPLO, SE PUEDE OBSERVAR COMO LAS TRANSFERENCIAS ENTRE UNIDADES DE CONSUMO (VIVIENDA) Y DE PRODUCCIÓN O GESTIÓN (TRABAJO) REPRESENTAN LAS CANTIDADES DE VIAJES MAS IMPORTANTES Y POR LO TANTO, SON LAS MAS FRECUENTES UTILIZADAS PARA EFECTOS ESTADÍSTICOS O PARA LA ELABORACIÓN DE MODELOS ANALÍTICOS DE TRANSPORTE; A SU VEZ, ESTE TIPO DE TRANSFERENCIAS A CAUSA DE CONCENTRACIÓN EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO, SON LAS QUE DAN SENTIDO A LA FORMULACIÓN DE PARÁMETROS TALES COMO CAPACIDAD, VELOCIDAD, SEGURIDAD Y COMODIDAD, COMO MEDIDAS DE LA EFICIENCIA DE UNA INFRAESTRUCTURA VIAL EN TERMINOS ECONÓMICOS (POR EJEMPLO, RELACIONES BENEFICIO /COSTO). EL PUNTO DE COLECCIÓN ENTRE LA MALLA VIAL Y LA URBANA REGIONAL A NIVEL DE TRANSPORTE PUBLICO ESTA DADA POR LOS TERMINALES DE TRANSPORTE.

LOS TIPOS PREDOMINANTES DE MOVIMIENTOS QUE AFECTAN UN PROYECTO DE TERMINALES SE CLASIFICAN COMO REGIONALES , SUBURBANOS Y URBANOS. EL MOVIMIENTO REGIONAL TIENE COMO FUNCIÓN LIGAR A LA CIUDAD CON ORIGEN Y DESTINOS IMPORTANTES DE LA REGIÓN DERIVADOS DE UNA ACTIVIDAD PRODUCTORA DE MATERIAS PRIMAS, INSUMOS AGRÍCOLAS INDUSTRIALES; POR LAS CARACTERÍSTICAS DE ESTE MOVIMIENTO, COMPUESTO BÁSICAMENTE POR TRAFICO DE PASO, REQUIERE QUE SU SEDE SEA PROTEGIDA PARA QUE LA FUNCIÓN ASIGNADA SE CUMPLA CORRECTAMENTE.

JORGE ACEVEDO, REVISTA JAVERIANA DE 1995

MARCO TEORICO

ENTENDIENDOSE LOS SUBURBIOS COMO LAS ZONAS DE CONTACTO ENTRE LA REGIÓN Y LA CIUDAD, EL MOVIMIENTO PRODUCIDO SOBRE ELLOS SE PUEDE CLASIFICAR EN: PRIMERO: DE PASO CON RESPECTO A LA CIUDAD O INTERURBANO, EL CUAL SE DEBE PROTEGER EN LA ZONA SUBURBANA DE CUALQUIER TIPO DE INTERFERENCIAS MEDIANTE UN SEVERO CONTROL URBANÍSTICO; Y SEGUNDO: EL GENERADO PROPIAMENTE EN LA REGIÓN SUBURBANA, EL CUAL DEBE CONTAR CON UNA RED COLECTORA DE TIPO LOCAL QUE PERMITA EL MOVIMIENTO INTERNO DEL SUBURBIO, LA CUAL SE DEBE CONECTAR A SU VEZ CON REDES PRINCIPALES QUE LO INTEGREN A LA CIUDAD. EL MANEJO INADECUADO DE ESTE TIPO DE MOVIMIENTOS ES EN GRAN PARTE RESPONSABLE DEL CRECIMIENTO RADIAL E INCONTROLADO DE NUESTRAS CIUDADES GENERANDO ASENTAMIENTOS ESPONTANEOS A LO LARGO DE LAS VÍAS E IMPIDIENDO MANTENER LA VOCACION AGRICOLA DE LAS AMPLIAS AREAS QUE LA RODEAN. EL MOVIMIENTO URBANO SE CARACTERIZA POR UNA CONCENTRACIÓN DE VOLÚMENES EN EL TIEMPO Y EN EL ESPACIO (HORAS PICO) Y TIENEN COMO FUNCION PRINCIPAL LA DE UNIR LA TERMINAL CON LAS ZONAS DE VIVIENDA, RECREACION Y TRABAJO.



JORGE ACEVEDO, REVISTA JAVERIANA DE 1995

MARCO TEORICO

2.1. GLOSARIO DE CONCEPTOS:

AUTOR	CONCEPTO	DEFINICION
PEDRO MORALES	PASAJE PARA PEATONES	PARA LOS INTERIORES SE BASSRAON EN EL PASAJE PARA PEATONES, EN DONDE DESDE EL VEHICULO APARTADO HASTA EL VESTIBULO DE ENTRADA Y DESDE EL VESTIBULO HASTA LOS ASIENTOS A TRAVES DE UN CAMINO EXPRESADO DINAMICAMENTE
MEHRDAD MILE DALAKI	EL MOVIMIENTO	LAS SENSACIONES DEL MOVIMIENTO GENERADOS POR LOS MUROS QUE BLOQUEAN EL SOL DE PONIENTE SIGUIENDO EL EJEMPLO DE LOS MUROS CURVILINEOS, EL MOVIMIENTO DE LA IGLESIA VUOKSENNISKA DE ALTO.
ALBERTO ESTRADA PULIDO	POLO DE ATRACCION URBANA	CONSISTE EN AGRUPAR TODO EL SISTEMA DE TRANSPORTE, GENERANDO UN POLO DE ATRACCION QUE A LA VEZ EL ELEMENTO DE IDENTIDAD A LA CIUDAD
EDUARDO ANGULO	MOVIMIENTO	EL MOVIMIENTO AL CUAL HACE REFERENCIA EL AUTOR SE MANIFIESTA A NIVEL URBANO TENIENDO ESTE COMO CARACTETIRISTICA LA ARTICULACION ENTRE GRANDES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS AL PROYECTO. A NIVEL DE FLUJOS DE ACTIVIDADES MULTIPLES.
SANTIAGO CALATRAVA	INTEGRACION DE LA ESTRUCTURA OSEA DEL CUERPO HUMANO A LA ARQUITECTURA COMO FORMA Y ESPACIO.	EL CONSIDERA EL PRINCIPIO DE SUS ESTRUCTURAS A NIVEL ESPACIAL, EL DE COMO PERCIBIR EL CUERPO HUMANO A TRAVÉS DE GRANDES ESPACIOS EN DONDE LA INTEGRACIÓN DE LA FORMA Y LAS ESTRUCTURAS DAN COMO RESULTADO LA SENSACIÓN DE ESTAR CONTENIDO EN EL .
FRANCOIS ASHER	MOVILIDAD URBANA	ES UNA MOVILIDAD QUE NO SOLO SE REDUCE SOLAMENTE AL DESPLAZAMIENTO DEL ESPACIO. ES PROCESO CONTINUO, EMPEZANDO POR LAS ESTRUCTURAS DE LA ECONOMIA Y CABANDO POR LAS RELACIONES SOCIALES. DE HECHO DESDE LOS ORIGENES DE LA MHUMANIDAD EL CRECIMIENTO URBANO Y LAS TECNICAS DE COMUNICACION E INTERCAMBIO SSIEMPREN HAN IDO A LA PAR. .

MARCO TEORICO

2.1. GLOSARIO DE CONCEPTOS:

AUTOR	CONCEPTO	DEFINICION
FENTRESS	IMAGEN	SE BUSCA LA CREACION DE UN PROYECTO QUE PROPORCIONE IDENTIDAD A LA POBLACION Y QUE ESTE A SU VEZ SEA DE FACIL RECONOCIMIENTO Y QUE ACTUE COMO ITO ARQUITECTONICO.
SABINE KRAFT	DISOLUCIÓN	LAS CIUDADES TRADICIONALES SE HAN DISUELTO EN EL PAISAJE URBANO ABIERTO. EN ESTE PROCESO A ESCALA MUNDIAL, EN EL QUE LA CIUDAD A DEJADO DE SER UNA "ISLA" PARA PASAR A COMPONERCE DE MUCHAS "CIUDADES DENTRO DE LA CIUDAD" DANDO COMO RESULTADO UNA NUEVA FORMA DE CIUDAD
SYBILE BECKER	FRACTALIDAD	LA CRECIENTE EXPANCION DE LAS CONURBACIONES MUNDIALES CONDUCE A LA FORMACION DE SUBCENTROS PERIFERICOS, QUE CRECEN DEACUERDO A LEYES SIMILARES A LAS DEL NUCLEO DE LA CIUDAD EN UN CRECIMIENTO POLICENTRICO QUE FAVORECE PROCESOS ACELERADOS DE BORDE POR LA VENTAJA DE LA CERCANIA A LA INFRAESTRUCTURA PERIMETRAL COMO A LAS ZONAS VERDES INTERSTICIALES.
DIRK HELBING	SISTEMA	LOS ASENTAMIENTOS, LAS CIUDADES Y LAS REGIONES SON FORMAS AUTOORGANIZADAS CON UNA ESTRUCTURA INTERIOR MUY COMPLEJA, COMPUESTA DE DIFERENTES SUBSISTEMAS INTERDEPENDIENTES; SE TRATA DE SISTEMAS ABIERTOS EN CONSTANTE INTERCAMBIO DE ENERGIA, MASA E INFORMACION CON SU ENTORNO.
ALBERT SERRATOSA	REDES	UNAS POCAS LINEAS UNEN SIEMPRE LOS NUCLEOS IMPORTANTES A UN NUCLEO PRNICIPAL. MAS ADELANTE POBLACIONES DE TAMAÑO INTERMEDIO SE UNEN A LOS PEQUEÑOS NUCLEOS DE SU ENTORNO PARTICULAR. SUCESIVAMENTERADIOCENTRICAS, DIVERSAS MALLAS APARECEN EN ESCENA DE FORMAS INDEPENDIENTE, YUXTAPONIENDO UNAS A OTRAS SU APARENTE INTERES POR INTEGRARSE.
ALBERT SERRATOSA	INFRAESTRUCTURA	LA CARACTERISTICA MAS DISTINTIVA DEL SISTEMA INFRAESTRUCTURAL ES SU POTENCIAL ESTRUCTURADOR DEL TERRITORIO. LA DISTRIBUCION DE VIVIENDA Y, COMERCIO, ZONAS AGRICOLAS, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS LAS CUALES TIENEN UNA SERIE DE CONEXIONES GARANTIZABLES POR LAS REDES Y ADECUADA CANALIZACION Y ARTICULACION DE LOS INTERCAMBIOS QUE SE GENERAN.

MARCO TEORICO

2.2. PLATAFORMA COCEPTUAL:

DEACUERDO A LAS NECESIDADES QUE PRESENTAN ALGUNAS CIUDADES ENCUANTO A LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO, ESTO HACE VER LAS DEFICIENCIAS EN EL PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS QUE AYUDEN A MITIGAR EL IMPACTO QUE ESTA GENERAN EN LAS CIUDADES Y LAS PROBLEMATICAS QUE SE PRESENTAN POR LA FALTA DE ESTRATEGIAS FUTURISTAS QUE VALLAN DE LA MANO CON EL CRECIMIENO DE LAS MISMAS.

POR ESTAS RAZONES SE HACE UN ANALISIS PROFUNDO DE LAS PROBLEMATICAS QUE SE ESTAN GENERANDO ACTUALMENTE Y PROYECTAMOS ALGUNAS QUE PUEDEN SER FACTIBLES AL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD PARA DESARROLLAR LA PROPUESTA URBANA QUE CONSISTE EN LA RECUPERACION DE UN EJE AMBIENTAL QUE LO CONFORMA TODA LA RONDA DE RIO Y A SU VEZ DAR CONECTIVIDAD A TROS EQUIPAMENTOS EXISTENTES AL IGUAL QUE UNOS PROPUESTOS A LARGO PLAZO CON EL FIN DE GENERAR OTRA ALTERNATIVA DE MOVILIDAD DEACUERDO AL CRECIMIENTO QUE VALLA ADQUIRIENDO EL MUNICIPIO.

BASADOS EN LA PROPUESTA URBANA SE HACE UN PLANTEAMIENTO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE QUE AYUDARA A ORGANIZAR EL SISTEMA DE MOVILIDADEN EL MUNICIPIO EN UN LOTE QUE ESTA UBICADO AL LADO DE UNA ZONA DE ESPANCION PERO ESTE NO INSIDE DIRECTAMENTE CON EL LOTE YA QUE SU FRENTE POR EL COSTADO ORIENTAL SE PLANTEA UNA FRAJJA DE EQUIPAMENTOS QUE A SU VEZ DEMARCAN EL LIMITE DE URBANIZACION HACIA ESTE SECTOR EVITANDO QUE EN EL FUTURO ESTE QUEDE ABRAZADO POR LA CIUDAD Y PRECENTE PROBLEMATICAS EN UN FUTURO.

LA EXPLORACION SOBRE EL TEMA ME PERMITE PLANTEAR DIFERENTES ALTERNATIVAS ENCUANTO A LA IMAGEN QUE SE PRETENDE CREAR YA QUE EL PLANTEAMIENTO ARQUITECTONICO DEBE GENERAR IDENTIDAD AL MUNICIPIO YA QUE ESTE NO CUENTA CON UNA ARQUITECTURA QUE LO IDENTIFIQUE SI NO QUE ALLI SE DESARROLLA LA TRADICIONAL.

MARCO TEORICO

2.3. MATRIZ DE REFERENTES

ARQUITECTO	ASPECTO	DEFINICION
SANTIAGO CALATRAVA	IMAGEN	EL USO DE LA TECNOLOGIA AL IGUAL QUE LA DIVERSIDAD DE FORMAS QUE MANEJA PERMITE RESALTAR SUS PROYECTOS A NIVEL MUNDIAL SIENDO ESTOS UNICOS Y QUE IDENTIFICAN AL CREADOR DE LAS OBRAS
ZAHA HADID	IMAGEN	ESTA ARQUITECTA IRAQUI SE DISTINGUE POR TRABAJAR EN SUS DISEÑOS LAS VELOCIDADES DONDE SE PUEDE VER COMO EL USO DE LAS FORMAS CURVAS ADQUIERE IMPORTANCIA GENERANDO DIRECCIONALIDAD E INTEGRACION PERFECTA CON EL ENTORNO.
TADAO ANDO	IMAGEN	LA COMPOSICION DE SUS PROYECTOS SE BASA EN LA UTILIZACION DE DIBERSAS FIGURAS GEOMETRICAS DENTRO DE LO QUE SE PUEDE DESTACAR LA IMPLANTACION DE SUS PROYECTOS EN TERRENOS CON ALTO GRADO DE PENDIENTE HACIENDO ESYOS JUEGO CON LA NATURALEZA. ADEMAS OTRA DE SUS CARACTERISTICAS ES LA LIMPIEZA QUE TRANSMITE EN LAS FACHADAS DONDE SE PUEDE VER CLARAMENTE QUE NO LAS SOBRECARGA DE ELEMENTOS.
FENTRSS	IMAGEN	EL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MALASIA ES UNA OBRA CUYA CARACTERISTICA PRINCIPAL ES LA IMAGEN QUE TRANSMITE LA OBRA DONDE SE MUESTRA PARTE DE LA CULTURA OCCIDENTAL QUE HACE JUEGO PERFECTO CON LA TECNOLOGIA UTILIZADA EN LAS CUBIERTAS CURVAS Y LAS GRANDES LUCES QUE SE MANEJAN
ENRIQUE ALBIN ZYCHLINSKY	URBANO	ESTE ARQUITECTO TRABAJA LA INTEGRACION DE UN ESPACIO PUBLICO EN EL MEDIO DE TRES AVENIDAS PRINCIPALES AL NORTE DE LA CIUDAD DE MEXICO Y SE PUEDE VER EL USO DE LA GEOMETRIA EXISTENTE QUE DIERON LAS PAUTAS DEL TRAZADO URBANO DONDE ES VALIDO RETOMAR LA GEOMETRIA QUE NOSDA EL ENTORNO.
PEDRO MORALES	URBANO	LA INTEGRACION DE PROYECTOS ARQUITECTONICOS SOBRE UNA VIA RAPIDA ES DE DIFICIL MANEJO Y ESTE ARQUITECTO DEMUESTRA COMO SE PLANTEA UNA ALTERNATIVA TENIENDO ENCUENTA LA DINAMICA DE LA MOVILIDAD SOBRE LA VIA RAPÌDA

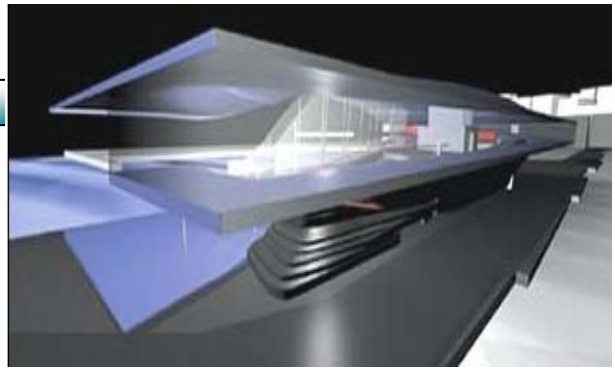
2.3. MATRIZ DE REFERENTES

ARQUITECTO	ASPECTO	DEFINICION
QUIJANO Y DE IRISARRI ARQS.	URBANO	ESTE PROYECTO SE BASA EN EL TEJIDO URBANO DONDE LA CONFORMACION DE UN EJE PEATONAL A LO LARGO DE UNA VIA RAPIDA Y UN PARQUE DAN UNA CONECTIVIDAD DEL ESPACIO PUBLICO PLANTEADO CON EL EXISTENTE ADEMAS DEL USO DEL MOBILIARIO QUE EN CADA SECTOR DEL RECORRIDO GENERA UNA IDENTIDAD REFERENCIANDO CADA SITIO
NOR HAYATI HUSSAIN	URBANO	A DIFERENCIA DE COMO INTEGRAR UN PROYECTO A UNA VIA RAPIDA ESTE ARQUITECTO BUSCA LA INTEGRACION DE LA VIA AL PROYECTO DONDE SE PUDE VER CLARAMENTE COMO AL GENERAR UNA CURVA PARALELA SOBRE LA VIA ESTA SE ADENTRA SOBRE LAS FORMAS DEBIDO A LAS FUERZAS QUE ESTAS TRANSMITEN.
SANTIAGO CALATRAVA	TECNICO	ESTE ARQUITECTO SE BASA EN LA ESTRUCTURA OSEA DE LOS ANIMALES PARA DESARROLLAR SUS DISEÑOS DONDE TRABAJA EXELENTEMENTE CON LA GRAVEDAD.
RICHARD ROGERS	TECNICO	EN ESTA OBRA SE PUEDE VER LA UTILIZACION DE ALTA TECNOLOGIA DONDE SE UTILIZA EN UN ALTO PORCENTAJE EL VIDRIO SEGUIDAMENTE DEL CONCRETO A LA VISTA CON TENSORES QUE SE GENERAN DE LAS CURVAS PRODUCIDAS EN LA CUBIERTA.

2.3.1. REFERENTES:

MARCO TEORICO

PROYECTO TERMINAL DEL FERRI SALERNO ITALIA ARQUITECTA ZAHA HADID.

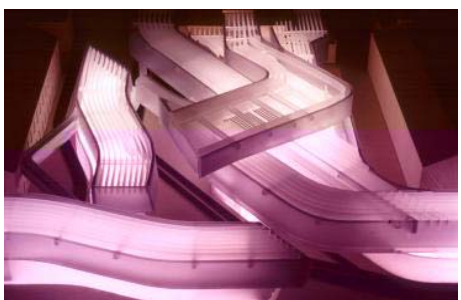


PROYECTO TERMINAL PARA EL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN ROMA ITALIA. ARQUITECTA ZAHA HADID.

EN ESTE PROYECTO SE TRABAJA COMO CONCEPTO LA TRANSPARENCIA EN LA CUAL SE PUEDE VER EL USO DE GRANDES

EL CONCEPTO QUE MANEJA ESTA ARQUITECTA ES EL DE VELOCIDAD DONDE INTEGRA UNA ESTACION DE TREN A UNA VIA RAPIDA.

PROYECTO DEL ARQUITECTO SANTIAGO CALATRAVA DE LA ESTACION DE LYON EN FRANCIA DONDE ESCLARA LA ESTRUCTURA QUE UTILIZA BASADAS EN EL SISTEMA OSEO DE LOS ANIMALES.



WWW.GOOGLE.CO

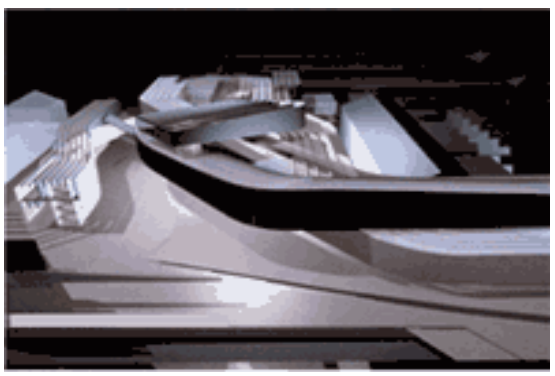
2.3.1. REFERENTES :

MARCO TEORICO

MUSEO DE LAS CIENCIA DE SANTIAGO CALATRAVA. DONDE EL SISTEMA ESTRUCTURAL ES EL ENCARGADO DE TRANSMITIR LA IMAGEN DEL PROYECTO

ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE STADELHOFEN, CONSTRUIDA ENTRE 1983-1990, EN COLABORACIÓN CON ARNOLD AMSLER Y WENER RÜEGER

EN LAS TERMINALES SE PUEDE VER EL ESPACIO LIBRE QUE PLANTEA CALATRAVA PARA DIAMBULAR Y LAS FORMAS QUE LO CARACTERIZAN QUE ADEMAS DAN TRANSPARENCIA ATRAVEZ DE LA ESTRUCTURA Y EL CRISTAL QUE LA COMPONEN.

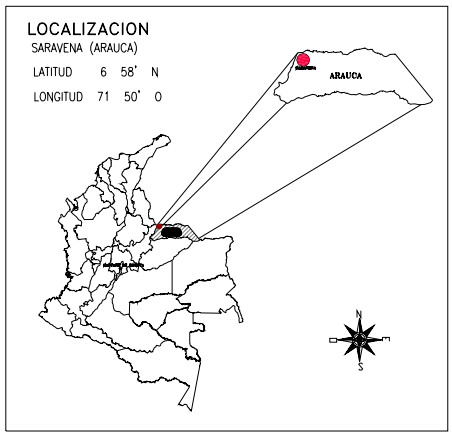


LA CARACTERISTICA QUE TIENE LA ARQUITECTA ZAHA HADID ES EL MANEJO DE LAS VELOCIDADES Y UNA VEZ MAS SE PUEDE VER COMO INTEGRA EL PROYECTO ADAPTANDOLO TOTALMENTE A LA TOPOGRAFIA.

MARCO REAL

3.1. LOCALIZACIÓN GEOGRAFICA DEL MUNICIPIO DE SARAVENA

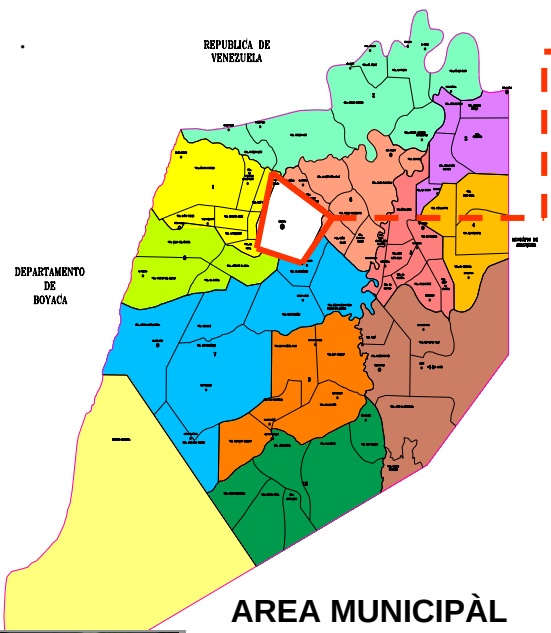
EL MUNICIPIO DE SARVENA SE ENCUENTRA UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA A UNA LATITUD DE 6º 58' N Y A UNA LONGITUD DE 71º 50' O, CUENTA CON UNA TEMPERATURA PROMEDIO DE 25.5ºC Y SU HUMEDAD RELATIVA ES DEL 83 %, SU AREA DE EXTENCION ES DE 658.7 KM2 DONDE EL CASCO URBANO ESTA COMPUESTO POR 17.7 KM2 LO QUE EQUIVALE AL 2.7% DEL AREA TOTAL.



EL MUNICIPIO TIENE UNA ALTITUD DE 247 M.S.N.M. EM LA COTA MAS ALTA Y 210 M.S.N.M. EN LA COTA MAS BAJA. LA PENDIENTE NO SUPERA EL 3% LO QUE ES FACIL NOTAR QUE ES UN TERRENO PLANO

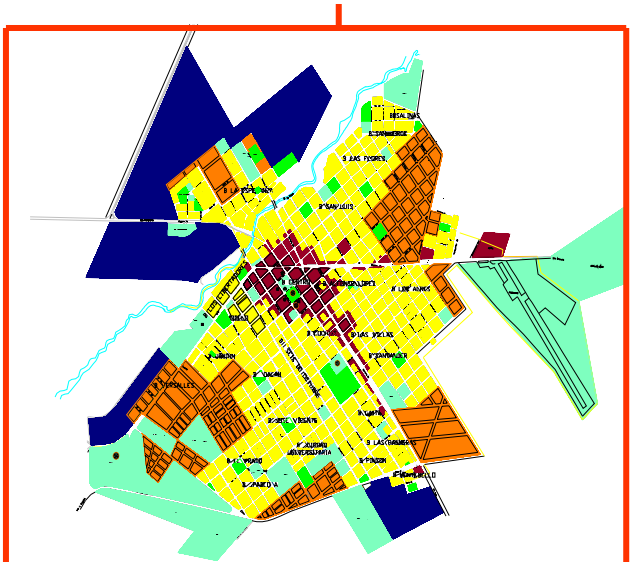
LIMITES:

POR EL **NORTE** LIMITA CON LA REPUBLICA DE VENEZUELA DESDE LA DESENBOCADURA DEL RIO BOJABA EN EL RIO ARAUCA HASTA LA INSPECCION DE PUERTO LLERAS.
POR EL COSTADO **SUR** LIMITA CON EL MUNICIPIO DE FORTUL.
POR EL **ESTE** CON EL MUNICIPIO DE ARAUQUITA Y EL MUNICIPIO DE FORTUL.
POR EL **OESTE** CON EL DEPARTAMENTO DE BOYACA SOBRE LA CUENCA DEL RIO BOJABA.



AREA MUNICIPÀL

CASCO URBANO



PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SARAVENA.

3.2. DEFINICION DEL AREA DE ESTUDIO: MARCO REAL

3.2.1. NIVEL SECTORIAL:

ESTE ANALISIS NOS PERMITE VER LAS DIFERENTES AFECTACIONES QUE TIENE EL SECTOR PARA DESARROLLAR UN PLANTEAMIENTO QUE SOLUCIONE LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD QUE SE GENERARAN EN LA ZONA PARA QUE MAS ADELANTE NO GENEREN NINGUNA CLASE DE CONFLICTOS; OTRA DE LAS ALTERNATIVAS ES EL APROVECHAMIENTO DE LOS POTENCIALES CON LOS QUE CUENTA EL SECTOR DONDE FACILMENTE SE HACEN PLANTEAMIENTOS QUE DE OTRA ALTERNATIVA DE MOVILIDAD BIEN SEA POR MEDIO DE CICLORUTAS O RRECORRIDOS PEATONALES A LO LARGO DE LA RONDA DE RIO DONDE ADEMAS SE PUEDEN PLANTEAR EQUIPAMENTOS QUE COMPLEMTEN EÑL SISTEMA DE MOVILIDAD.

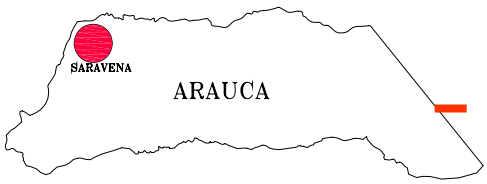
3.2.2. NIVEL MUNICIPAL:

LA ESCALA MUNICIPAL ES IMPORTANTE PARA ENTENDER LA PROBLEMATICA QUE SE ESTA GENERANDO ACTUALMENTE POR LA SOBREDEMANDA DEL TRANSPORTE PUBLICO QUE ESTA GENERANDO SUBUTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO Y ASI BRINDAR UNA ALTERNATIVA PARA MEJORAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL PROYECTANDO ESTAS A UN TIEMPO NO MENOR DE 20 AÑOS.

3.2.3. NIVEL REGIONAL:

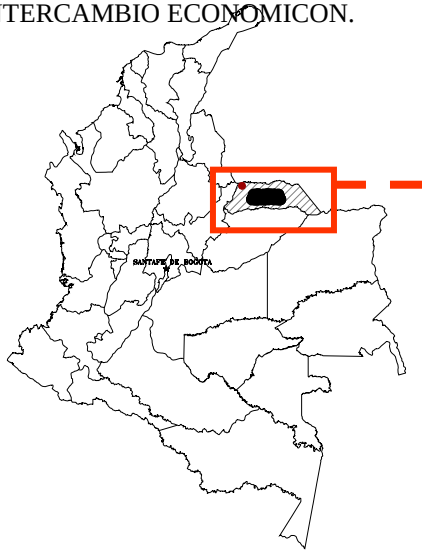
MARCO REAL

ES IMPORTANTE VER LA RELACION DIRECTA QUE EJERCE EL MUNICIPIO DE SARAVENA COMO PUNTO CONECTOR DE LO DEPARTAMENTOS DE BOYACA, SANTANDER Y NORTE DE SANTANDER LOS CUALES GENERAN EL 70% DE LA MOVILIDAD DEL DEPARTAMENTO SEGUIDA DE LA CONEXION EXISTENTE CO VENEZUELA.
ESTA ESCALA REGIONAL NOSPERMITE MIRAR EL SISTEMA DE MOVILIDAD QUE SE ESTA GENERANDO EN EL DEPARTAMENTO Y OBSERVAR QUE UNAS VIAS SON MAS UTILIZADAS QUE OTRAS BIENSEA POR EL ESTADO DE LAS MISMAS Y ADEMAS DE OBSERVAR LOS PRINCIPALES CENTROS DE INTERCAMBIO COMERCIAL PARA DETERMINAR LOS PUNTO QUE MAS SON DENSOS EN CUANTO A LA MOVILIDAD DE PASAJEROS Y ASÍ PLANTEAR SOLUCIONES QUE BENEFICIEN A TODOS LOS MUNICIPOS Y QUE SE GENERE UN SISTEMA QUE LOS ARTICULE DIRECTAMENTE PARA BRINDAR MEJOR ALTERNATIVA DE COMERCIO.



3.2.4. NIVEL NACIONAL:

ESTE ANALISIS A ESTA ESCALA NOS PERMITE OBSERVAR POR DONDE INGRESAN LA MAYOR CANTIDAD DE VEHICULOS A LA REGION Y CON CUALES SON LOS QUE SE GENERA MAYOR INTERCAMBIO COMERCIAL PARA VER MAS CLARO EL SISTEMA DE MOVILIDAD QUE SE GENERA EN LA REGION YA QUE ESTO A CAUSADO LA SOBRECARGA SOBRE UNOS MUNICIPIOS MAS QUE OTROS POR LA FALTA DE DESARROLLO ECONOMICO POR ENCONTRARCE EN PUNTOS MAS DISTANTES LO CUAL NOS DARIA COMO INDICIO PARA PLANTEAR CONECTIVIDDES DE CARACTER INTERDEPARTAMENTAL PARA MEJORAR LOS SISTEMA DE MOVILIDAD E INTERCAMBIO ECONOMICON.



3.3. DIAGNOSTICO DE PROBLEMÁTICA:

MARCO REAL

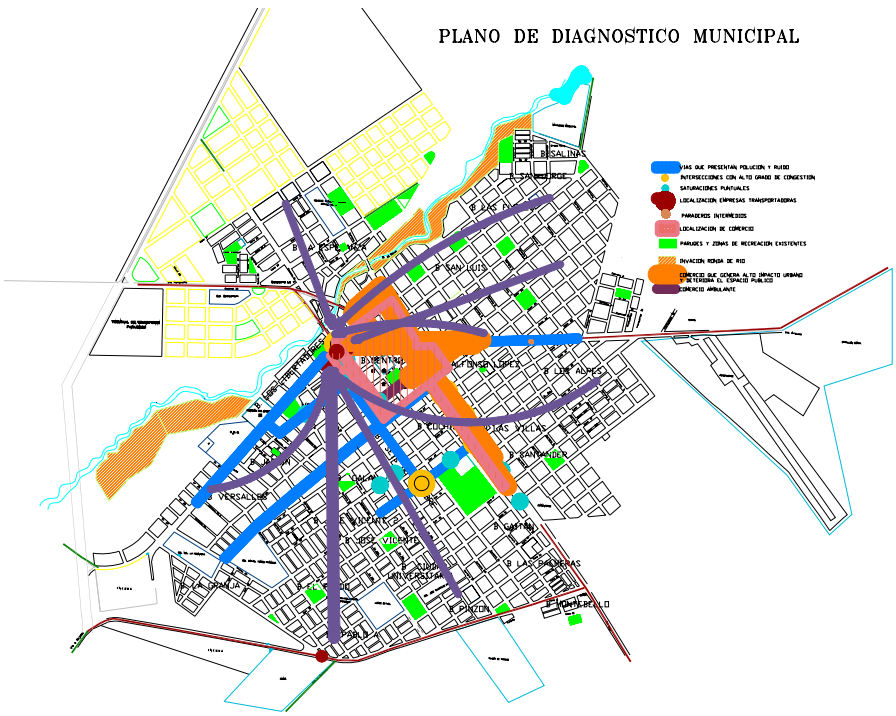
MUNICIPAL:

LA PROBLEMATICA QUE SE ESTA PRESENTANDO ACTUALMENTE EN EL MUNICIPIO TIENE RELACION DIRECTA CON LA MOVILIDAD YA QUE SEPUEDE OBSERVAR SOBRE LAS VIAS PRINCIPALES LAS INTERSECCIONES CON ALTO GRADO DE CONGESTION QUE ESTAN PROVOCAN UN REPRESAMIENTO VEHICULAR EN LAS ENTRADAS AL MUNICIPIO, A ESTE PROBLEMA SE LE SUMA LA FALTA DE ORGANIZACION DE LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS YA QUE ESTAN UBICADAS EN LUGARES NO APROPIADOS, PERMITIENDO QUE LOS VEHICULOS SE APROPIEN DEL ESPACIO PUBLICO.

OTRA DE LAS AFECTACIONES QUE CONTRIBUYEN A ESTA PROBLEMATICA ES EL ANCHO INAPROPIADO DE LAS VIAS QUE NO ESTAN DISEÑADAS PARA SOPORTAR LA DEMANDA DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE ESTA PRESENTANDO Y QUE DIBIDO A LA SOBRE DEMANDA LA RED VIAL EXISTENTE ESTA SUFRIENDO DETERIORO.

EL TRANSPORTE PUBLICO A TRAIDO CONSIGO DIVERSIDAD DE COMERCIO EL CUAL SE ESTA CONFORMANDO SOBRE LAS PRINCIPALES VIAS DE ACCESO AL MINICIPIO MODIFICANDO LAS VIVIENDA PARA ADAPTARLAS AL NUEVO USO DE COMERCIO QUE ADEMAS ATRE EL COMERCIO AMBULANTE APROPIANDOCE DEL ESPACIO PUBLICO HACIENDO QUE EN UN FUTURO LA TIPOLOGIA DE VIVIENDA QUE EXISTE EN EL SECTOR SEA EN SU TOTALIDAD DE COMERCIO. OTRO FACTOR DE PROBLEMATICA QUE SE ESTA EMPESANDO A PRESENTAR ES LA ENTRADA DE COMERCIO EN LAS ZONAS RESIDENCIALES ATRAIDAS POR EL TRANSPORTE PUBLICO QUE ESTA INGRESANDO A ESTOS SECTORES.

LAS ZONAS RECREATIVAS CARECEN DE CONECTIVIDAD ENTRE SI LO QUE HACE VER COMO PUNTOS DISPERSOS LOS EQUIPAMENTOS EXISTENTES ADEMAS DE NO GENERAR UN SISTEMA DE MOBILIDAD QUE EN PRIMERA ESTANCIA TENGA ENCUENTA AL PEATON.



3.3.1. POTENCIALES:

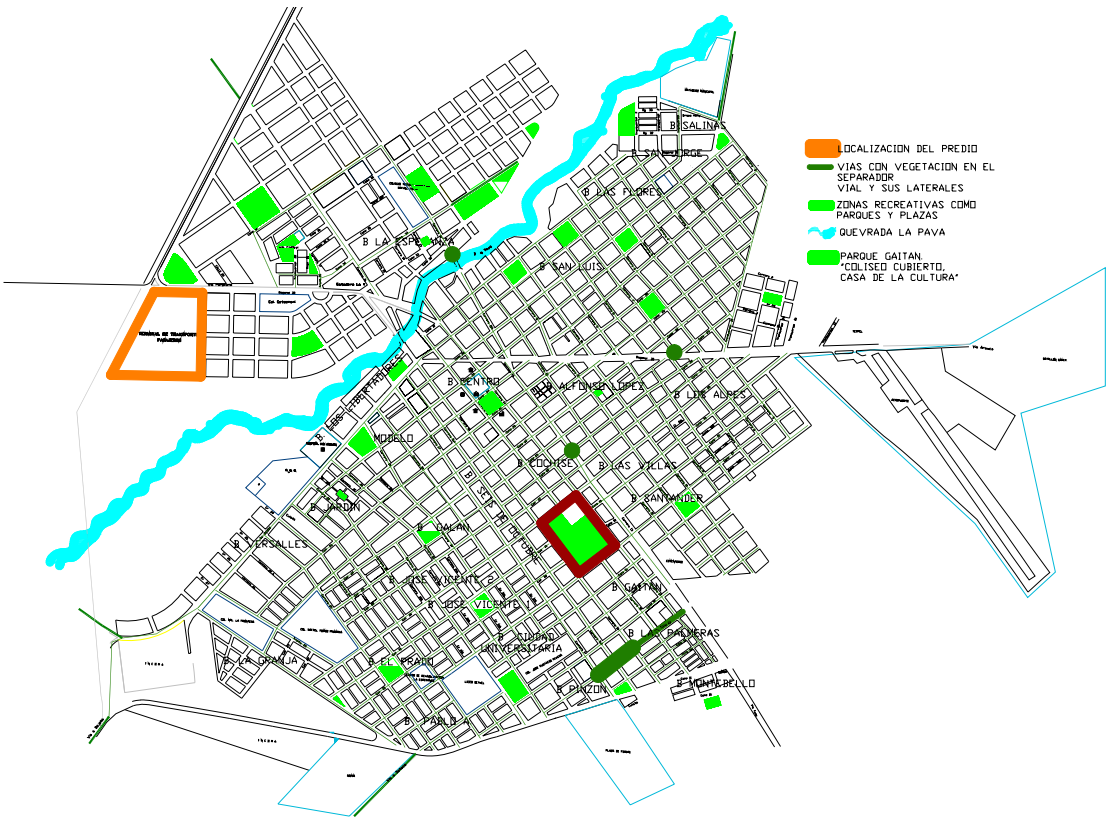
MARCO REAL

MUNICIPALES:

EL MINICIPIO DE SARAVENA POR ESTAR DENTRO DEL PIEDEMONTE ARAUCANO CUENTA CON UN POTENCIAL VEGETATIVO EXTENSO Y A DEMAS DE EL RECURSO HIDRICO DEL DEPARTAMENTO YA QUE EL MINICIPIO SE ENCUENTRA UBICADO CERCA DEL PARQUE NACIONAL EL COCUY, ESTE VIERTE AGUA A GRAN CANTIDAD DE RIOS A DEMAS DE CONFORMAR MAS DE 300 LAGUNAS PERMITIENDO VER LA IMPORTANCIA DE ESTA RESERVA NACIONAL QUE PERTENECE EN UN 70% AL DEPARTAMENTO DE ARAUCA Y LA INFLUENCIA TURISTICA QUE ESTE TIENE.

EL 95% DE LAS VIAS DEL MUNICIPIO CUENTA CON VEGETACION EN EL SEPARADOR VIAL Y EN SUS ESTREMOS SOBRE LOS ANDENES LO QUE LE PERMITE DE UNA MANERA MUY SUTIL MITIGAR EL IMPACTO QUE GENERA LA POLUCION Y EL RUIDO EN LASPRINCIPALES VIAS DE ACCESO AL MUNICIPIO Y EN LOS PUNTUS QUE SE PRESENTA CONGESTIONES.

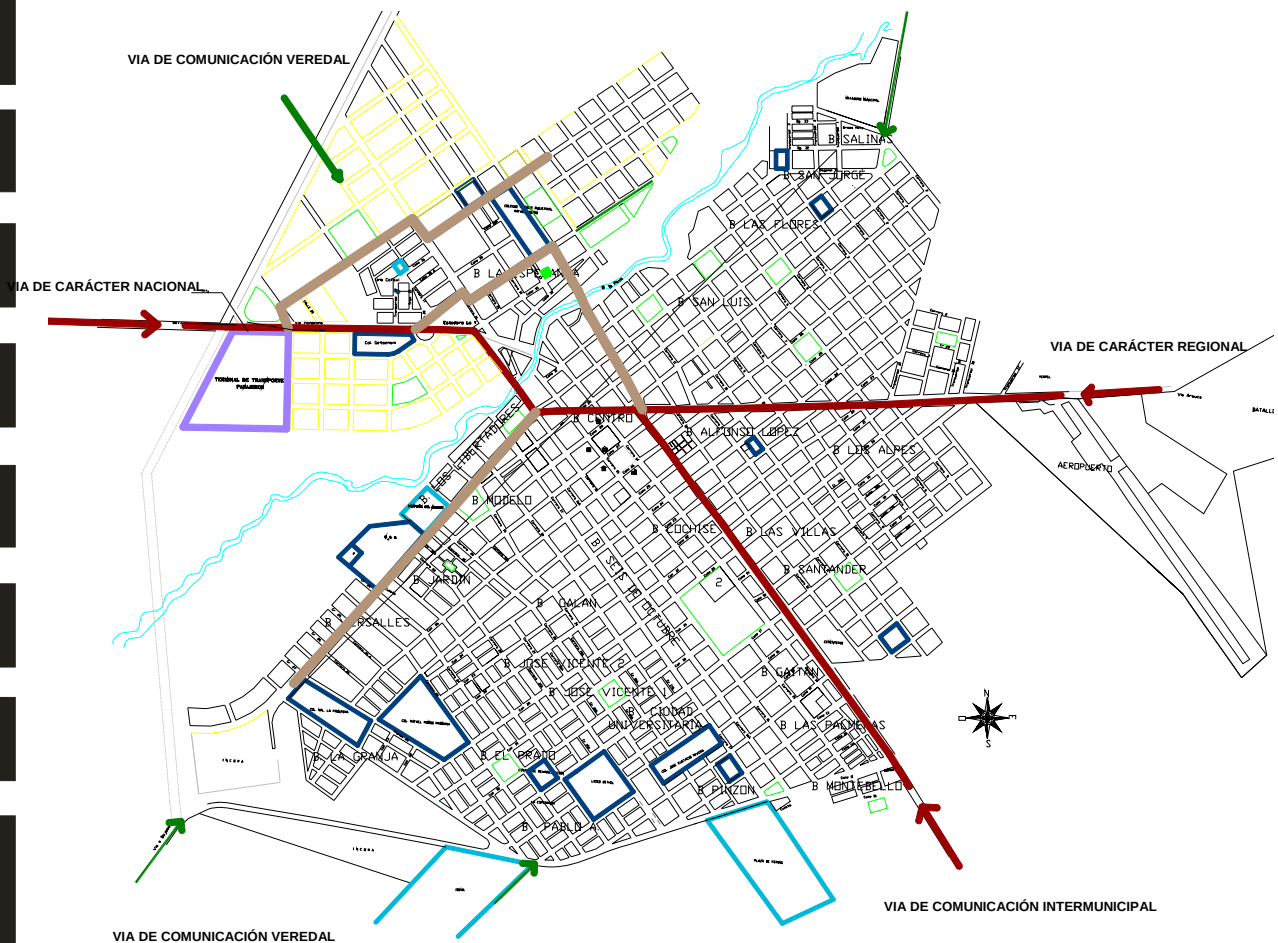
LA QUEBRADA LA PAVA ES UNO DE LOS POTENCIALES URBANO MAS IMPORTANTE DEL MINICIPIOQUE YA QUE ESTE ATRAVIEZA EL MINICIPIO Y BRINDA OTRAS ALTERNATIVAS DE RECREACION A LOS HABITANTES AL IGUAL QUE EL TURISMO QUE ESTE GENERA



3.3.2. SISTEMA DE ACCESIBILIDAD:

MARCO REAL

LA ACCESIBILIDAD AL MUNICIPIO SEDA PRINCIPALMENTE POR LAS VÍAS DE CARÁCTER INTER MUNICIPAL, DE CARÁCTER VEREDAL Y LA VÍA DE CONEXIÓN INTER DEPARTAMENTAL QUE CONFORMAN LA RED VIAL ARTERIAL Y PRINCIPAL DEL MUNICIPIO GENERANDO LA MOVILIDAD; Y A SU VEZ CONGESTIONES POR SER ESTAS VIAS DE ACCESO INSUFICIENTE PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE VEHÍCULOS.



3.3.3. HIPOTESIS DE PRONOSTICO MUNICIPAL

MARCO REAL

DE NO HACERCE UN PLANTEAMIENTO URBANO Y CREAR UNA NORMATIVA LA TENDENCIA DEL MUNICIPIO SERIA AL CRECIMENTO DEL COMERCIO ACELERADO TENIENDO ESTE INFLUENCIA DE MANERA DIRECTA A LAS ZONAS RESIDENCIALES, AL IGUAL QUE LA PROBLEMATICA QUE SE PRESENTA ACTUALMENTE EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD LA TENDENCIA SERIA A SER UN CENTRO CAOTICO DE MULTIPLES ACTIVIDADES DONDE EL PEATON PASARIA A UN SEGUNDO PLANO YA QUE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE SE APROPIARIAN AUN MAS DEL POCO ESPACIO PUBLICO QUE QUEDA, A ESTO SUMANDOCE EL CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO QUE AUTOMATICAMENTE AUMENTA LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE DE PASAGEROS.

EL RESULTADO DE ESTA TENDENCIA SERIA EL INCREMENTO DE CRUCES CON ALTO GRADO DE CONGESTION AL IGUAL QUE LA DIFICIAL ACCESIBILIDAD A LA ZONA COMERCIAL; EL TRANSPORTE PUBLICO ENTRARIA A A OPERAR EN ZONAS RESIDENCIALES AL IGUAL QUE SE CREARIAN PARADEROS PROBISIONALES QUE DE UNA MANERA U OTRA ATRAEN ACTIVIDADES COMERCIALES.

3.3.4. HIPOTESIS DE CONTROL MUNICIPAL

EL POTENCIAL AMBIENTAL CON EL QUE CUENTA EL MUNICIPIO SE PRETENDE CONSOLIDAR Y COMPLEMENTAR CONUN TEGIDO QUE PERMITA GENERAR UN RECORRIDO QUE INTEGRE LAS
ZONAS VERDES EXISTENTENTES INTEGRADOS CON UNA SERIE DE EQUIPAMENTOS QUE ADEMAS SE PLANTEAN EN LA RONDA DE RIO EL CUAL SERIA EL ELEMENTO ESTRUCTURANTE ORDENADOR QUE ARTICULARIA LOS RECORRIDOS GENERADOS.

EL ASPECTO URBANO PRETENDE GENERAR OTROS RECORRIDOS QUE MITIGUEN EL IMPACTO URBANO QUE GENERA EL TRANSPORTE PUBLICO EN LA ZONA CENTRO DEL MUNICIPIO TOMANDO PRINCIPALMENT COMO OBJETO DE ESTUDIO LOS CRUCES VIALES DONDE SE GENERAN CONFLICTOS A DEMAS DE LAS ZONA MAS TRANSITADAS POR LOS PEATONES QUE SE ENCUENTRAN SOBRE LAS ZONAS COMERCIALES EN DONDE EL COMERCIO AMBULANTE SE A APROPIADO DEL ESPACIO PUBLICO EXISTENTE. AL ENTENDER ESTAS AFECTACIONES LOGRARIAMOS PLANTEAR OTRAS ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD PEATONAL QUE CONDUCIRIAN A UNOS EQUIPAMENTOS COMPLEMENTARIOS PROYECTADOS DE ACUERDO AL CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO.

EN EL AMBITO ARQUITECTONICO LA IDEA SERIA DE QUE CADA UNO DE LOS EQUIPAMENTOS PLANTEADOS TENGA UNA IMAGEN REPRESENTATIVA QUE CARACTERICE CADA SECTOR AL IGUAL QUE ESTOS ESTEN DENTRO DEL RECRRIDO URBANO QUE SE PLANTEAN CON LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE ALLI SE DESARROLLARAN COMO COMPLEMENTO A LAS NECESIDADES DEL USUARIO Y QUE ESTE TENGA FACIL ACCESIVIDAD.

3.4. DIAGNOSTICO DE PROBLEMÁTICA:

MARCO REAL

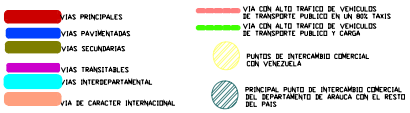
REGIONAL:

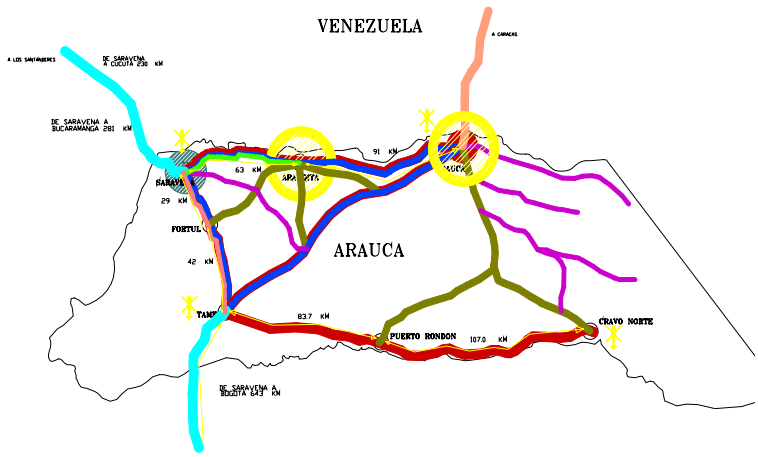
EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA TIENA UNA PROBLEMATICA EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD YA QUE ESTA SE ENCUENTRA DESIQUILIBRADA DEBIDO AL INTERCAMBIO COMERCIAL QUE EJERCE ARAUQUITA Y ARAUCA CON LA REPUBLICA DE VENEZUELA SIENDO ESTE MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO DE LOS COMERCIANTES DE LA REGION PARA ABASTESERCE. SARAVENA COMO PUNTO CONECTOR DEL DEPARTAMENTO CON BOYACA, LOS SANTANDERES Y LA COSTA NORTE DE COLOMBIA ES PUNTO NEURALGICO YA QUE POR ALLI ES PASO OBLIGATORIO PARA INGRESAR AL INTERIOR DEL DEPARTAMENTO SIENDO LA VIA QUE PRESENTA MAS CONGESTION, POLUCION Y RUIDO LA DE SARAVENA A ARAUCA CAPITAL QUE ADEMAS DE SER EL EJE FINANCIERO DEL DEPARTAMENTO ES EL PRINCIPAL PUNTO QUE COMUNICA A COLOMBIA CON VENEZUELA.

EL ESTADO DE LAS VIAS GENERA SUB-UTILIZACION DE LAS MISMAS YA QUE SOLO EL 15% DE ESTAS ESTAN PAVIMENTADAS LON QUE PERMITE QUE EL 90% DE LOS VEHICULOS UTILICE ESTAS ALTERNATIVAS QUE COMUNICAN A SARAVENA-TAME, SARAVENA-ARAUCA, ARAUCA TAME Y BISEVERSA CONFORMANDO EL POLO DE DESARROLLO EN ESTOS SECTORES ESPECIALMENTE SOBRE LA COSTA DEL RIO ARAUCA QUE ES EL MOTOR DE INTERCAMBIO COMERCIAL ESTOS FACTORES A GENERADO UN AISLAMIENTO ENTRE LOS MUNICIPIOS MAS APARTADOS COMO PUERTO RONDON Y

CRAVO NORTE QUE POR SU ACCESIBILIDAD Y UBICACION GEOGRAFICA NO TIENEN INFLUENCIA TURISTICA NI INTERCAMBIO COMERCIAL MODERADO LO QUE LE PERMITIRIA RELACIONARCE MAS CON EL DEPARTAMENTO Y EL RESTODEL PAIS PARA DE ESTA MANERA CONTRIBUIR MAS ASU PROPIO DESARROLLO.

LOS PUNTOS TURISTICOS CON EL QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO NO TIENEN UNA CONECTIVIDAD ENTRESI QUE LE PERMITA MOSTRAR A LOS TURISTAS LOS POTENCIALES PAISAJISTICOS DE LA REGION.





3.4.1. POTENCIALES :

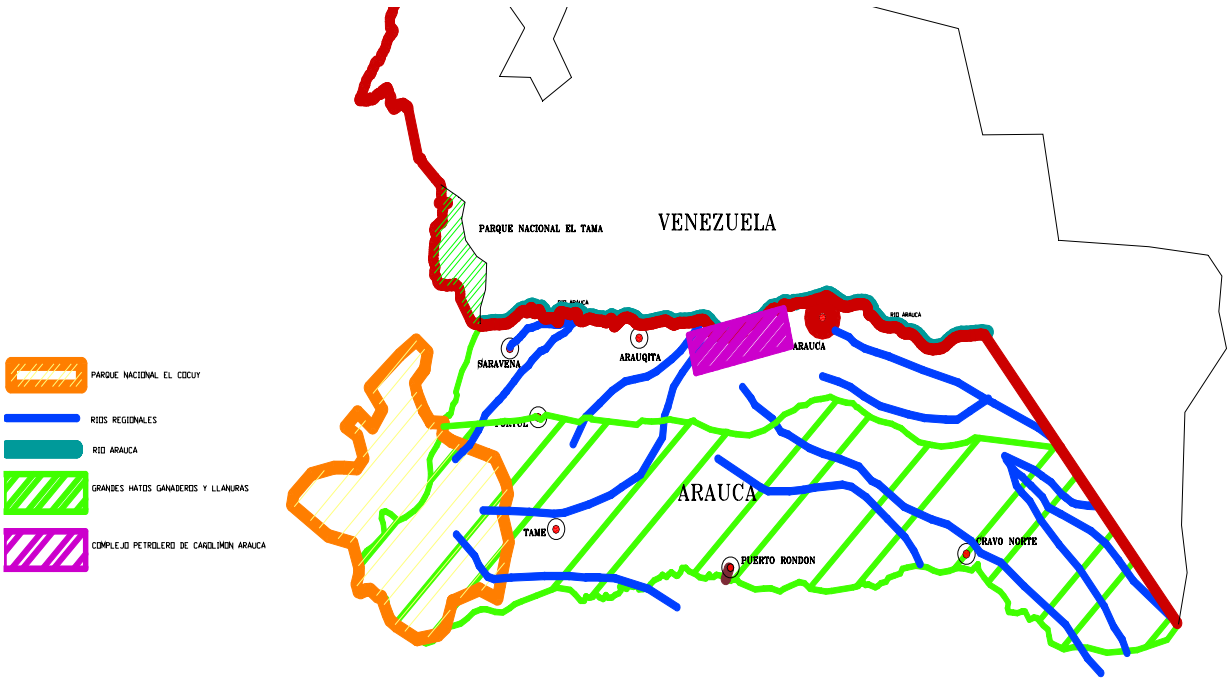
MARCO REAL

REGIONAL:

EL POTENCIAL MAS IMPORTANTE DE LA REGION ES EL RECURSO HIDRICO QUE SE ALIMENTA DE EN SU MAYORIA DEL PARQUE NACIONAL EL COCUY QUE VIERTE AGUA A UNA CANTIDAD DE RIOS A NIVEL NACIONAL; ESTE POTENCIAL ES UNO DE LOS MAYORES ATRACTIVOS PARA LOS TURISTAS QUE VISITAN EL DEPARTAMENTO. EL PARQUE NACIONAL EL COCUY ES UN POTENCIAL IMPORTANTE QUE ADEMAS COMBINA LA BIODIVERSIDAD DE FAUNA Y FLORA CON LA QUE CUENTA LA REGION.
DENTRO DEL RECURSO HIDRICO CABE RESALTAR QUE EL MAS IMPORTANTE TODOS YA QUE POR SUS CARACTERISTICAS LIMITROFES INTERNACIONAL FUNCIONA COMO PUENTE DE INTERCAMBIO COMERCIAL Y DE TRANSPORTE ENTRE EL DEPARTAMENTO Y VENEZUELA.

EL CAMPO PETROLERO DEL DEPARTAMENTO FUNCIONA COMO POLO DE ATRACCION NO SOLO DEL PERSONAL QUE OPERA EN LA COMPAÑÍA SI NO DEL COMERCIO QUE SE GENERA EN LOS PRINCIPALES MUNICIPIOS ALEDAÑOS ALA UBICACION DE LA COMPAÑIA LO CUAL LES DA MEJOR DESARROLLO ECONOMICO ADEMAS DE LAS REGALIAS QUE ESTE GENERA A LA REGION.

OTRO DE LOS POTENCIALE QUE POSEE EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA SON SUS GRANDES LLANURA QUE ADEMAS DE SER PRODUCTIVAS POSEE GRAN BIODIVERSIDAD QUE ES PROTEGIDA HOY EN DIA YA QUE POR SER UNICAS TIENDEN A DESAPARECER Y ASU VEZ HACEN PARTE DE LA CULTURA LLANERA.



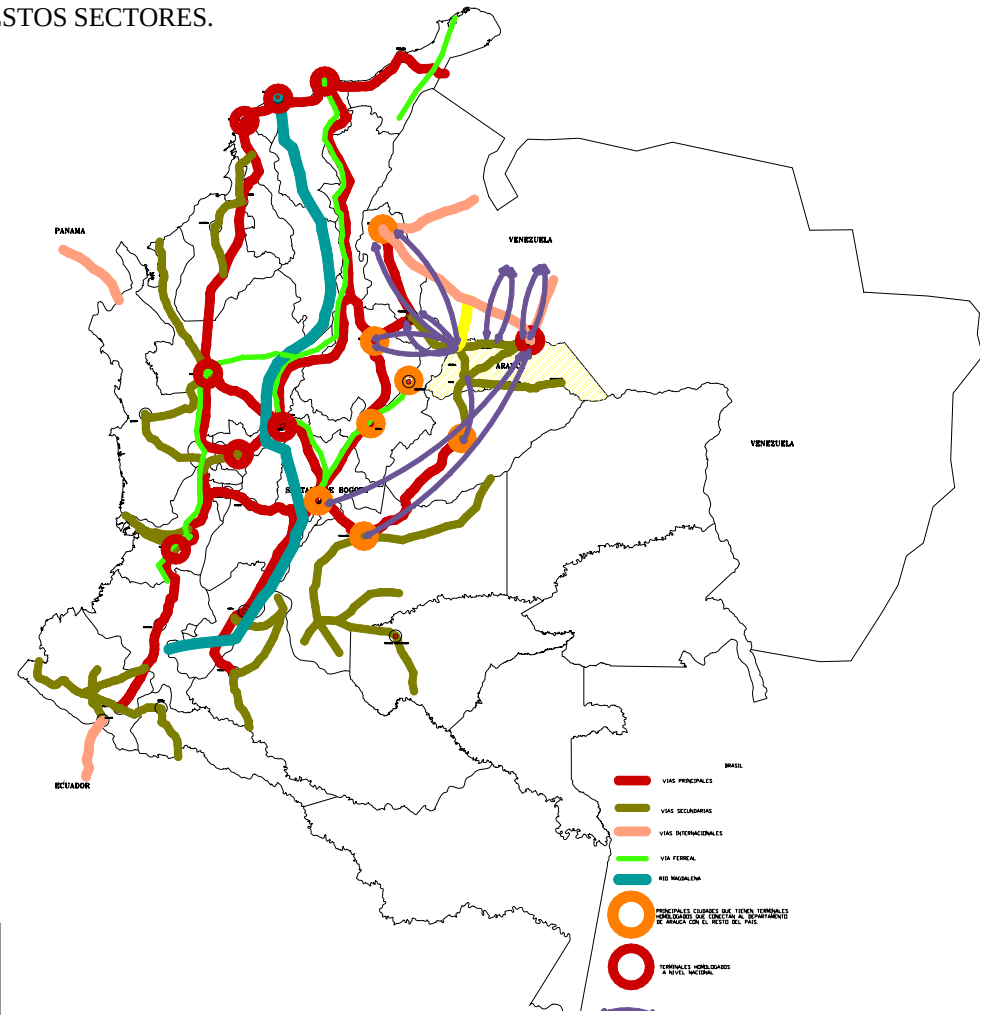
3.5. DIAGNOSTICO DE PROBLEMÁTICA:

MARCO REAL

NACIONAL:

EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA PRESENTA UNA PROBLEMATICA EN CUANTO A LA CONECTIVIDAD QUE POSEE CON EL RESTO DEL PAIS YA QUE SOLO TIENE DOS MEDIOS DE ACCESO UNO POR EL MUNICIPIO DE TAME Y EL MAS FRECUENTE POR EL MUNICIPIO DE SARAVENA. ESTO A GENERADO CONGESTION VEHICULAR SOBRE LA VIA CUCUTA - SARAVENA SUMANDOCE A ESTO EL ESTADO DE LA VIA QUE PERMANECE SIN MANTENIMIENTO CONSTANTE LO QUE DIFICULTA LA ACCESIBILIDAD RAPIDA AL INTERIOR DEL DEPARTAMENTO; A ESTE PROBLEMA SE LE SUMA LA CARACTERISTICA DE LA VIA QUE EN LA MAYORIA DE LOS TRAMOS ES DE UN SOLO CARRIL LO QUE INDICA QUE EL INDICE DE ACCIDENTALIDAD ES ALTO.

EL INTERCAMBIO COMERCIAL CON VENEZUELA EN EL DEPARTAMENTO SE VE AFECTADO CUANDO SE PRESENTAN INCIDENTES DIPLOMATICOS LO QUE GENERA UNA SOBREDEMANDA DE TRANSPORTE DE CARGA Y PASAGEROS SOBRE LA VIA QUE COMUNICA A LOS SANTANDERES YA QUE ES LA VIA MAS CERCANA DENTRO DEL TERRITORI NACIONAL QUE COMUNICA ESTOS SECTORES.



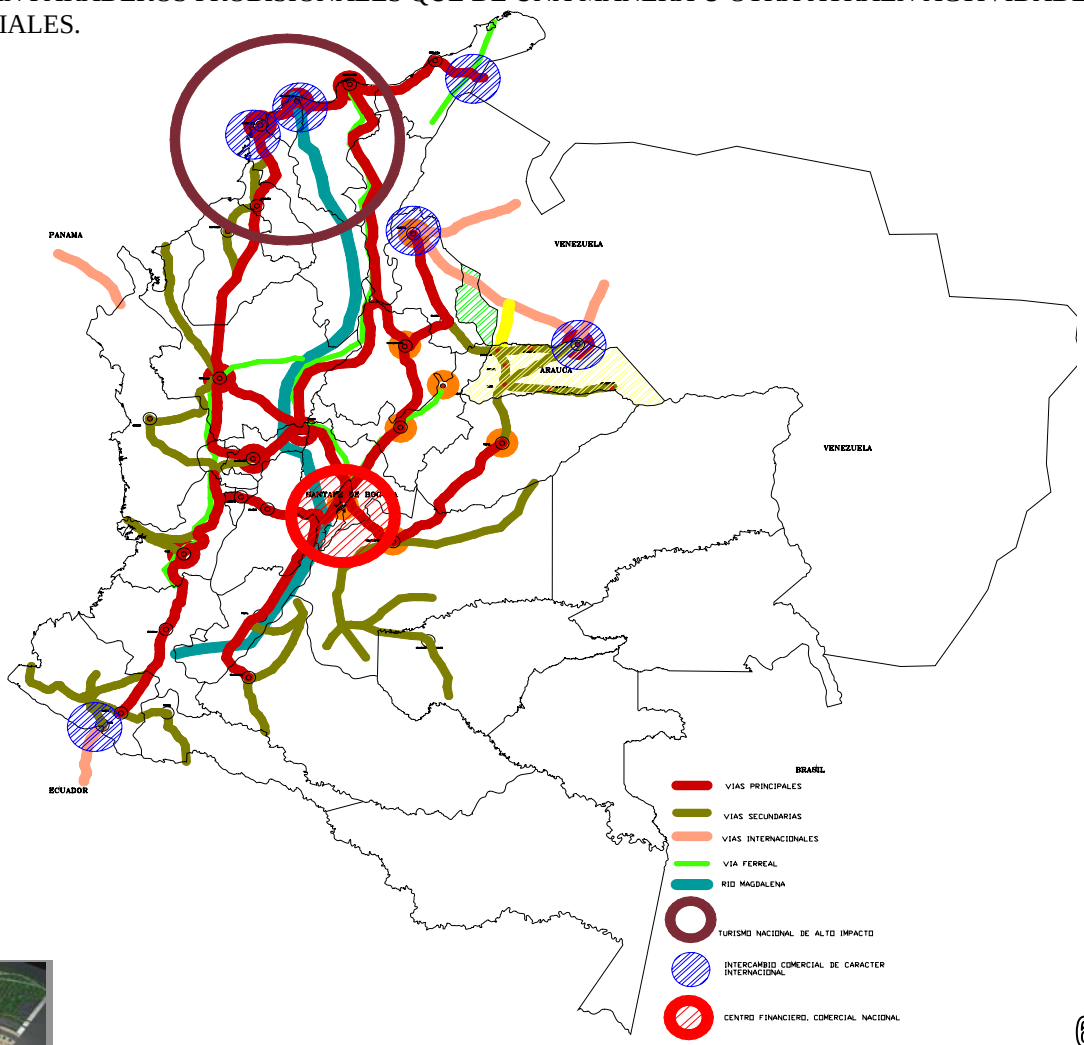
3.5.1. POTENCIALES:

MARCO REAL

NACIONAL:

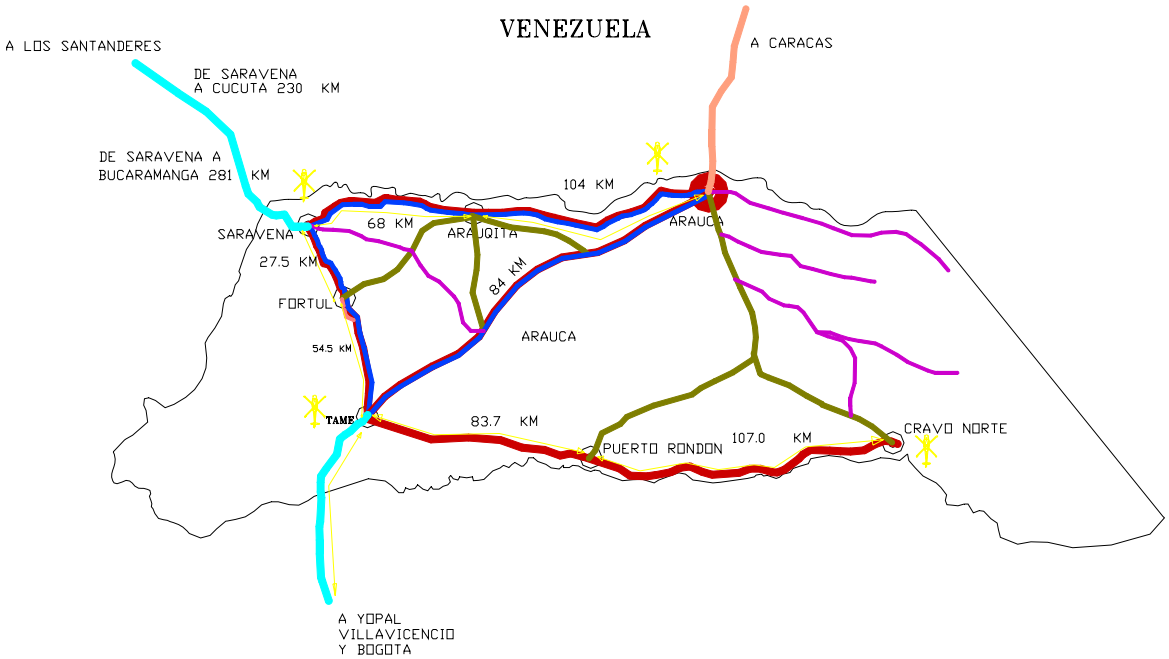
DE NO HACERCE UN PLANTEAMIENTO URBANO Y CREAR UNA NORMATIVA LA TENDENCIA DEL MUNICIPIO SERIA AL CRECIMENTO DEL COMERCIO ACELERADO TENIENDO ESTE INFLUENCIA DE MANERA DIRECTA A LAS ZONAS RESIDENCIALES, AL IGUAL QUE LA PROBLEMATICA QUE SE PRESENTA ACTUALMENTE EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD LA TENDENCIA SERIA A SER UN CENTRO CAOTICO DE MULTIPLES ACTIVIDADES DONDE EL PEATON PASARIA A UN SEGUNDO PLANO YA QUE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE SE APROPIARIAN AUN MAS DEL POCO ESPACIO PUBLICO QUE QUEDA, A ESTO SUMANDOCE EL CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO QUE AUTOMATICAMENTE AUMENTA LA DEMANDA EN EL TRANSPORTE DE PASAGEROS.

EL RESULTADO DE ESTA TENDENCIA SERIA EL INCREMENTO DE CRUCES CON ALTO GRADO DE CONGESTION AL IGUAL QUE LA DIFICIAL ACCESIBILIDAD A LA ZONA COMERCIAL; EL TRANSPORTE PUBLICO ENTRARIA A A OPERAR EN ZONAS RESIDENCIALES AL IGUAL QUE SE CREARIAN PARADEROS PROBISIONALES QUE DE UNA MANERA U OTRA ATRAEN ACTIVIDADES COMERCIALES.



3.6. RELACIÒN DE DISTANCIAS A NIVEL REGIONAL:

MARCO REAL



	SARAVENA	FORTUL	TAME	ARAUQUITA	ARAUCA	CRAVO NORTE	PUERTO RONDON
SARAVENA							
FORTUL	27.5 KM .20 H/S						
TAME	82 KM .55 H/S	54.5 KM .35 H/S					
ARAUQUITA	68 KM .40 H/S	48 KM 1.30 H/S	84 KM 3 H/S				
ARAUCA	172 KM 3.50 H/S	125 KM 4.40 H/S	145 KM 3.20 H/S	104 KM 2.50 H/S			
CRAVO NORTE	272.5 KM 8 H/S	245 KM 7.80 H/S	190.5 KM 7.20 H/S	170 KM 8.50 H/S	142 KM 6.30 H/S		
PUERTO RONDON	165.7 NKM 4.30 H/S	138.2 KM 4.10 H/S	83.7 KM 3.75 H/S	167.7 KM 6.75 H/S	128 KM 5.70 H/S	107 KM 5.50 H/S	

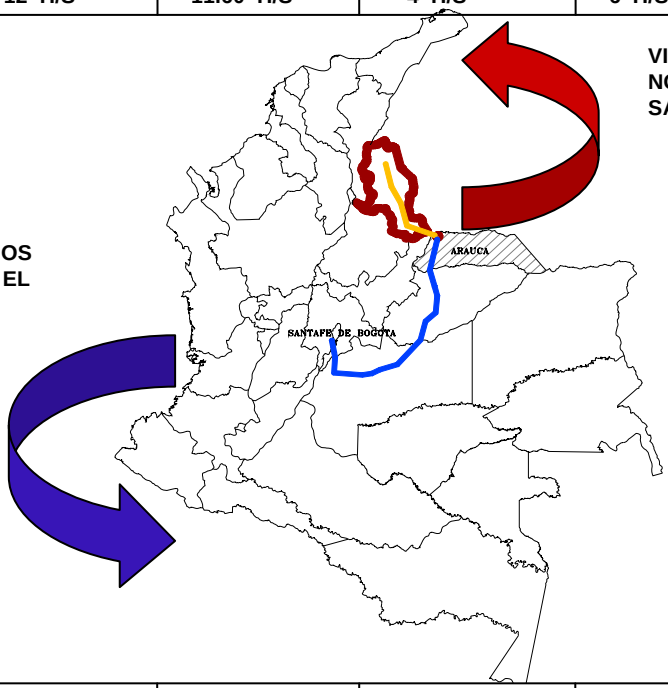
3.6.1. RELACIÓN DE DISTANCIAS A NIVEL NACIONAL:

MARCO REAL

	SARAVENA	CUBARA	PAMPLONA	CUCUTA	B/MANGA
SARAVENA					
CUBARA	25 KM .40 H/S				
PAMPLONA	173 KM 8 H/S	148 KM 7.60 H/S			
CUCUTA	230 KM 10 H/S	205 KM 9.60 H/S	57 KM 2 H/S		
B/MANGA	281 KM 12 H/S	256 KM 11.60 H/S	108 KM 4 H/S	165 KM 6 H/S	

VIAS POR EL COSTODO NORTE HACIA LOS SANTANDERES Y LA COSTA

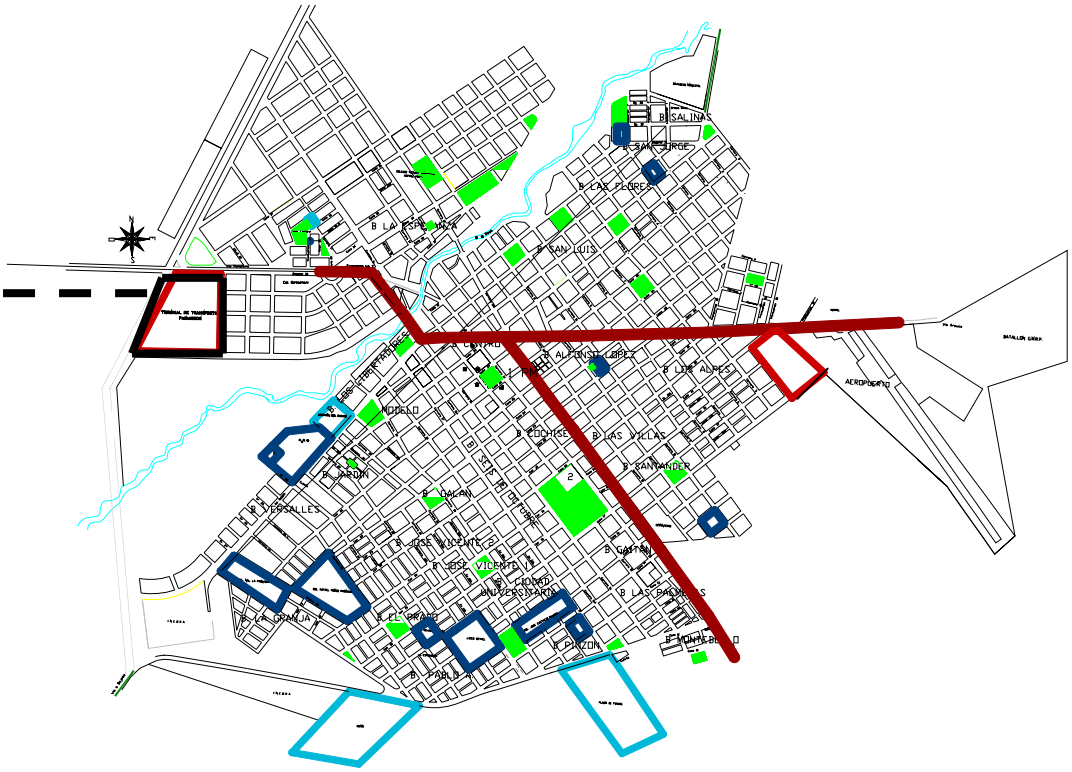
VIAS POR LOS LLANOS ORIENTALES HACIA EL CENTRO DEL PAIS



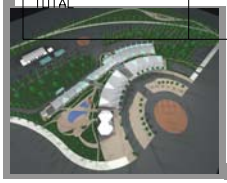
	SARAVENA	TAME	YOPAL	V/VICENCIO	BOGOTA
SARAVENA					
TAME	82 KM .55 H/S				
YOPAL	294 KM 6 H/S	212 KM 5.45 H/S			
V/VICENCIO	555 KM 9 H/S	473 KM 8.45 H/S	261 KM 3.30 H/S		
BOGOTA	643 KM 11.30 H/S	561 KM 10.75 H/S	349 KM 5.30 H/S	88 KM 2.30 H/S	

3.7. SELECCION DEL LOTE :

MARCO REAL

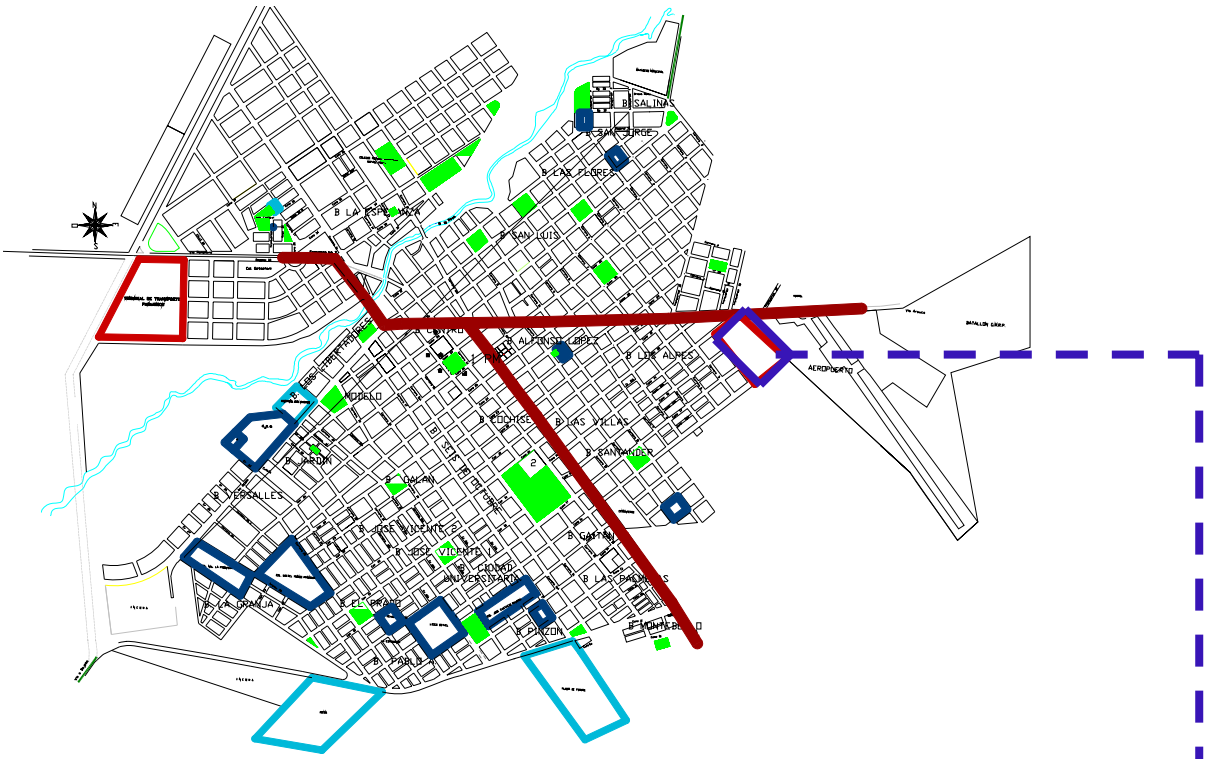


VARIABLE	JUSTIFICACION	PROMEDIO DE 0 A 5
ACCESIBILIDAD	SE ENCUENTRA UBICADO SOBRE UNA VIA DE CARACTER REGIONAL Y SOBRE UN CRUCE QUE PUEDE LLEGAR A CONECTAR A COLOMBIA Y VENEZUELA POR ESTE PUNTO. ADEMAS DE PRESENTAR MAS ALTERNATIVAS DE CONEXION CON EL CASCO URBANO	4
UBICACION	SE ENCUENTRA EN UN AREA DE DESARROLLO LO QUE LE PERMITE PLANTEAR USOS COMPLEMENTARIOS QUE MITIGAN EL IMPACTO QUE ESTE GENERARA.	4.5
IMPACTO AMBIENTAL	EXISTEN ZONAS DE TRANSICION ENTRE EL PROYECTO Y EL AREA SUBURBANA POR EL GRAN POTENCIAL VEGETAL EXISTENTE EN LA REGION ADEMAS DE LIMITAR POR EL SUR CON LA PROTECCION DE LA RONDA DE RIO.	4
CONECTIVIDAD CON OTROS EQUIPAMENTOS	SE LOCALIZA SOBRE VIAS QUE CONECTAN DIRECTAMENTE CON EL AEROPUERTO, LA PLAZA DE FRERIAS Y POLIDEPORTIVOS	4.5
VALOR DEL TERRENO	LOS COSTOS DEL TERRENO EN ESTE SECTOR NO SON ELEVADOS POR QUE EN LA ACTUALIDAD NO ESTAN DESARROLLADOS TODOS LOS PREDIOS ALEDAÑOS	4
TOTAL		21



3.7. SELECCION DEL LOTE :

MARCO REAL



VARIABLE	JUSTIFICACION	PROMEDIO
ACCESIBILIDAD	PRESENTA CONEXION DIRECTA CON LA CARRERA 13 Y ESTA TIENE 2 ALTERNATIVAS PARA INGRESAR AL CENTRO DEL MUNICIPIO.	3.5
UBICACION	EL LOTE SE ENCUENTRA UBICADO SOBRE LA PARTE DONDE ESTA DESTINADO EL 35 % DEL CRECIMIENTO PROYECTADO A 20 AÑOS LO QUE LE PERMITE ESTRUCTURAR EL ENTORNO INMEDIATO.	4
IMPACTO AMBIENTAL	EST UBICADO CERCA DE LA ZONA INDUSTRIAL DONDE EL POTENCIAL ARBORICEO FUNCIONA COMO BARRERA AISLANTE ENTRE ESTAS DOS ACTIVIDADES.	3.5
CONECTIVIDAD CON OTROS EQUIPAMENTOS	CUENTA CON CERCANIA AL AEROPUERTO E INSTALACIONES DE CARACTER GUBERNAMENTAL	4.5
VALOR DEL TERRENO	LOS COSTOS SON BAJOS POR ENCONTRARCE CERCA DEL AREA INDUSTRIAL	4
TOTAL		19.5

3.7.1. ANALISIS DEL LOTE :

MARCO REAL

EL LOTE SE ENCUENTRA UBICADO EN EL MEDIO AREAS DE PROTECCION AMBIENTAL Y LIMITES RURALES DONDE SE CONTEMPLAN AREAS DE DESARROLLO DENTRO DE LAS CUALES SE PLANIFICAN EQUIPAMENTOS COMERCIALES QUE SUPLEN LAS NECESIDADES DE LA ZONA PREVIENDO EL CRECIMIENTO DE ESTA A 20 AÑOS.
POR EL NORTE LIMITA CON EL BARRIO LA ESPERANZA, POR EL SUR CON LA RONDA DE RIO Y BARRIO VERSALLES, POR EL ORIENTE CON ZONAS DE PRODUCCION AGROPE-CUARIAS Y ESPANCION URBANISTICAS Y POR EL OCCIDENTE LIMITA CON EL COLEGIO GETSEMANI Y PARTE DEL BARRIO COFAVI.
POR ESTAR UBICADO DENTRO DE UNA ZONA DE DESARROLLO URBANO POSEE VARIAS ALTERNATIVAS PARA EL PLANTEAMIENTO DE EQUIPAMENTOS QUE MITIGUEN EL IMPACTO GENERADO POR UN PROYECTO DE ESTA MAGNITUD A DEMAS DE QUE A SU VEZ SUPLA LAS NECESIDADES DEL SECTOR PROYECTANDO SU CRECIMIENTO HACIA EL AÑO 2020.
UNA DE LAS VENTAJAS DEL SECTOR EL LA GRAN DIVERSIDAD DE FLORA QUE ALLI SE ENCUENTRA Y QUE EN UN DESARROLLO URBANO PUEDEN LLEGAR A JUGAR UN PAPEL IMPORTANTE EN EL PAISAJE.

MOVILIDAD :

EL LOTE PRESENTA UNA CONECTIVIDAD VIAL CON UNA VIA DE CARACTER NACIONAL COMO LO ES LA DIAGONAL 33 QUE COMUNICA AL DEPARTAMENTO CON BOYACA Y PAMPLONA N/S, OTRA DE LAS VIAS QUE COMUNICA EL PREDIO ES LA AVENIDA CIRCUMBALAR QUE ADEMAS ESTA PROYECTADA PARA COMUNICAR DIRECTAMENTE A SARAVENA CON LA REPUBLICA DE VENEZUELA. OTRA ALTERNATIVA DE CONEXION LA DAN LAS VIAS LOCALES QUE COMUNICAN EL CENTRO CON LA ZONA DONDE SE UBICARA LA TERMINAL DE TRANSPORTE.

VIENTOS:

SARAVENA ES INICIO DE LA LLANURA ARUCANA Y CUENTA CON UNA ALTITUD DE 247 M.S.N.M. EN SUPARTE S BARRERAS QUE GENERAN LAS CONSTRUCCIONES A UNOS 280 NW < 10 NUDOS LO QUE QUIERE DECIR QUE UN ZONAS PERIFERICAS LA VELOCIDAD ES EQUIVALENTE A 315 NW < 10 NODOS QUE ES UNA DE LAS VENTAJAS DEL PROYECTO YA QUE ESTE DEBE TENER VENTILACION DIRECTA LA CUAL SE COMPLEMENTARIA CON LA VEGETACION PLANTEADA COMO PALMAS QUE ALLUDARIAN A DAR SOMBRAS Y PERMITEN LAS CIRCULACION DEL AIRE POR LAS PARTES BAJAS PERMITIENDO UNA RENOVACIÒN CONSTANTE DEL AMBIENTE.

VEGETACION :

ENTRE LAS ESPECIES MAS IMPORTANTES SE ENCUENTRAN LA PALMA MORICHE, PALMA DE ACEITE Y LA PALMA REAL QUE ES LA MAS COMUN Y ADEMAS ESTA POSEE UNAS CARACTERISTICAS ESPECIALES COMO SUS GRANDES HOJAS FRONDOSAS QUE GENERA GRANDES SOMBRAS
Y MIDE HASTA 30 LA PALMA, REAL TIENE UNA CARACTERISTICA QUE LA DIFERENCIA DE LAS DEMAS COMO LA PRODUCCION DE FRUTOS DE COLOR AMARILLO Y OLOR AGRADABLE Y ADEMAS DE LAS FLORES QUE BROTAN EN SU PARTE SUPERIOR, LA CUAL SE UTILIZARIA EN LOS RECORRIDOS Y EN LAS PLAZOLETAS PARA APROVECHAR SUS CARACTERISTICAS Y BRINDAR UN BUEN PAISAJE A LOS HABITANTES Y TURISTAS DE LA REGION.

MARCO REAL

TEMPERATURA Y HUMEDAD :

LA TEMPERATURA PROMEDIO ES DE 25.5ºC YA QUE EL SECTOR CUENTA CON MUY BUENA ARBORIZACION Y VEGETACION LO QUE QUIERE DECIR QUE EN LAS ZONAS DE EXPLTACION DE CANTERAS LA TEMPERATURA PUEDE AUMENTAR EN 35ºC; A ESTE FACTOR SE LE SUMA EL ALTO GRADO DE HUMEDAD QUE ES DE EL 83% DONDE ALCANZA SU MAXIMA ELEVACION EN LOS MESES DE MAYO Y JULIO.

TOPOGRAFIA :

EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO SE HALLA SOBRE TERRENO PLANO CON PENDIENTES QUE NO SUPERAN EL 3%, SU COTA MAS ALTA ES DE 247 M.S.N.M. EN EL BARRIO VERSALLES Y LA MAS BAJA DE 210 M.S.N.M. EN EL BARRIO SALINAS Y LA DISTANCIA QUE SEPARA ESTOS DOS PUNTOS ES DE 3656.66 METROS LO QUE QUIRE DECIR QUE HAY 37 METROS DE DESNIVEL ENTRE LOS DOS EXTREMOS.

VEGETACION :

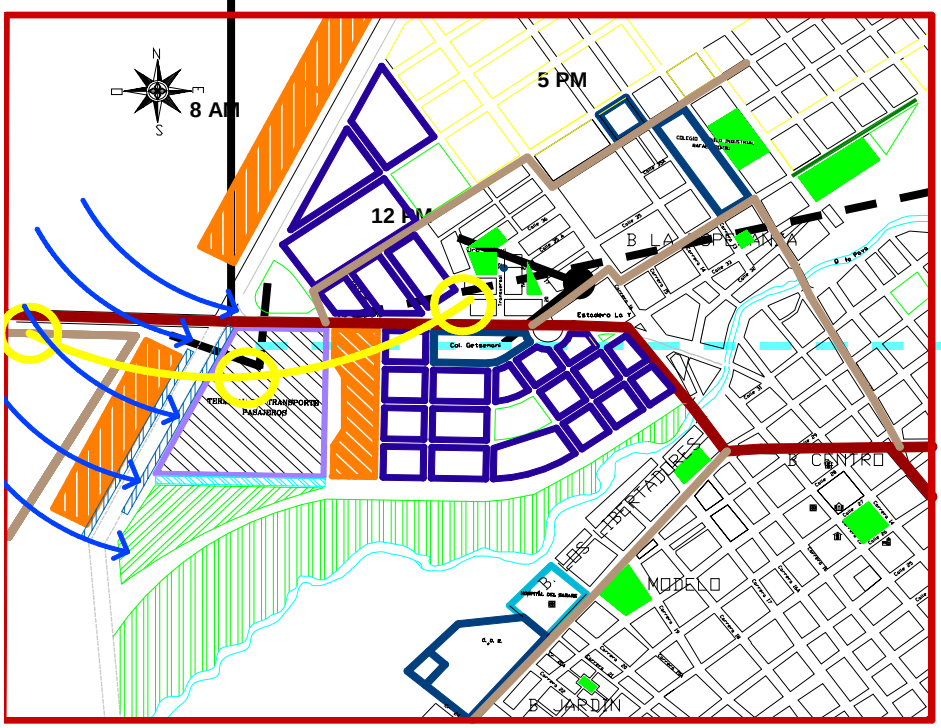
ENTRE LAS ESPECIES MAS IMPORTANTES SE ENCUENTRAN LA PALMA MORICHE, PALMA DE ACEITE Y LA PALMA REAL QUE ES LA MAS COMUN Y ADEMAS ESTA POSEE UNAS CARACTERISTICAS ESPECIALES COMO SUS GRANDES HOJAS FRONDOSAS QUE GENERA GRANDES SOMBRAS
Y MIDE HASTA 30 LA PALMA, REAL TIENE UNA CARACTERISTICA QUE LA DIFERENCIA DE LAS DEMAS COMO LA PRODUCCION DE FRUTOS DE COLOR AMARILLO Y OLOR AGRADABLE Y ADEMAS DE LAS FLORES QUE BROTAN EN SU PARTE SUPERIOR, LA CUAL SE UTILIZARIA EN LOS RECORRIDOS Y EN LAS PLAZOLETAS PARA APROVECHAR SUS CARACTERISTICAS Y BRINDAR UN BUEN PAISAJE A LOS HABITANTES Y TURISTAS DE LA REGION.

AREA BRUTA : 121,819.29 M2

AREA DE CESION : 20 %

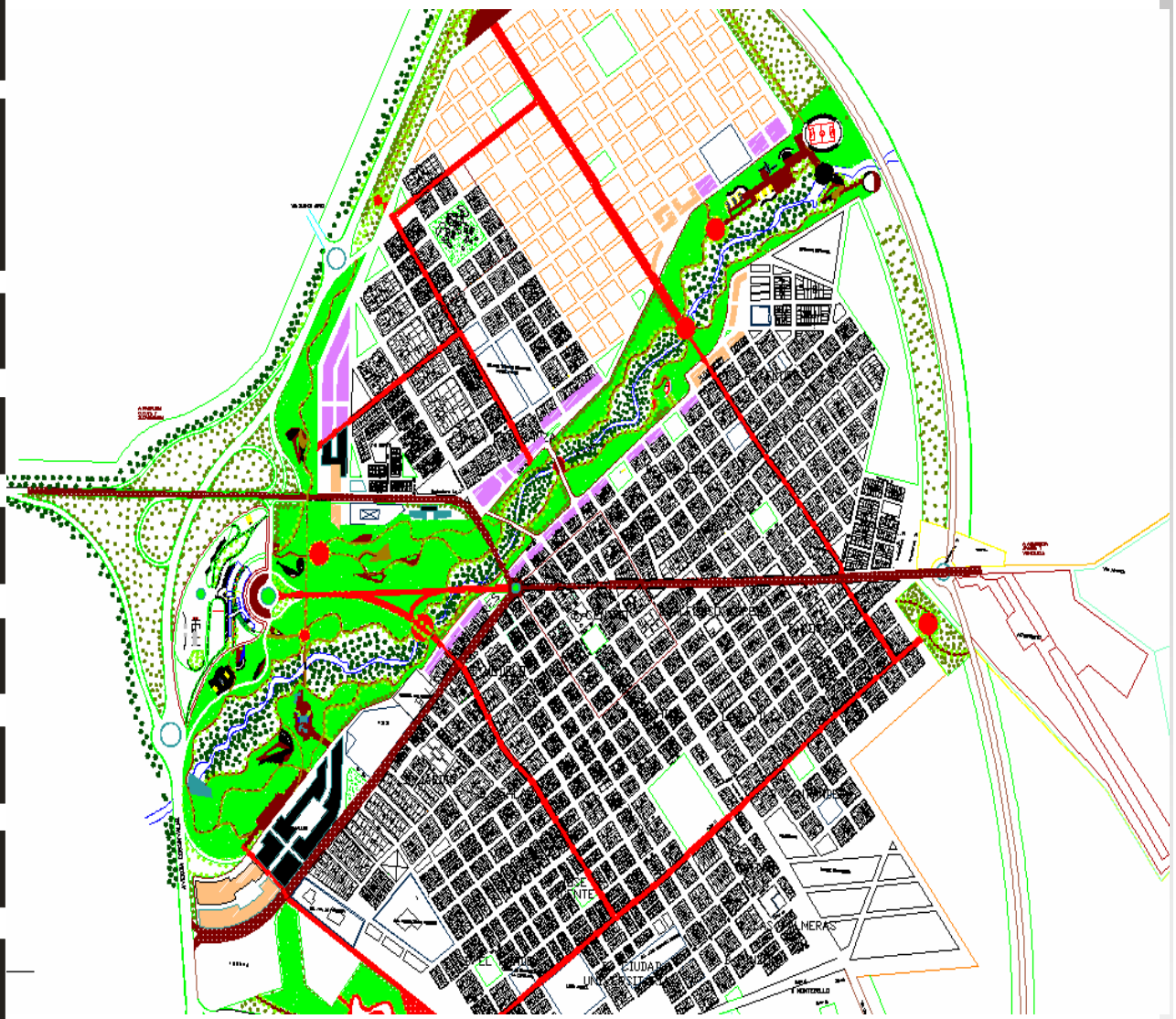
ANALISIS DEL LOTE :

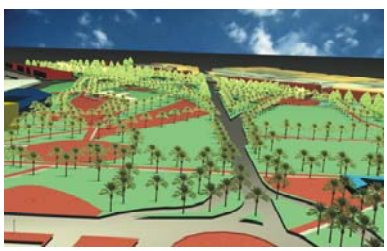
REAL

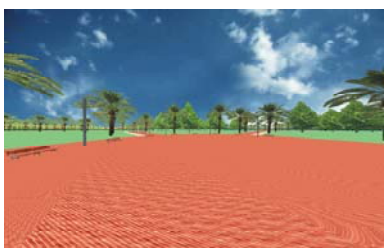


3.8. PROPUESTA URBANA MUNICIPAL

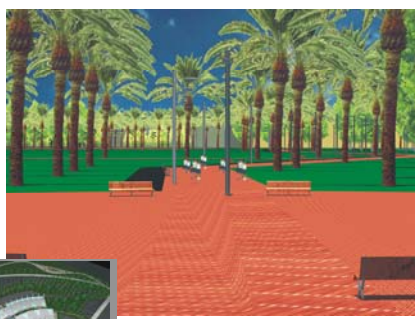
MARCO REAL

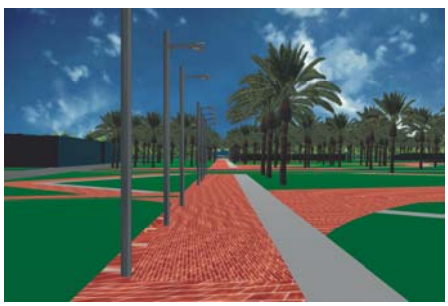






3.9. IMÁGENES PROPUESTA URBANA : MARCO REAL





BIBLIOGRAFIA :

MARCO REAL

FUENTE PRIMARIA

•JORGE ACEVEDO, REVISTA JAVERIANA JUNIO DE 1995

•REVISTA PROA Nº 229 DE 1981, Y LA 422 DE 1925.

•PAQUETE TEMATICO REVISTA ESCALA, TERMINALES DE TRANSPORTE.

•ENCICLOPEDIA PLAZOLA, TOMO II ESTACIONES DE AUTOBUSES

•RENOVACION URBANA REVISTA ESCALA.

•REVISTAS AV Nº 16 Y Nº 47

•MINISTERIO DE TRANSPORTE

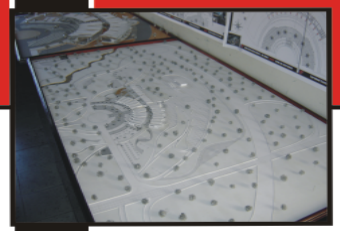
•INVIAS

ANEXOS PLANOS ENTREGA FINAL DE CARRERA

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

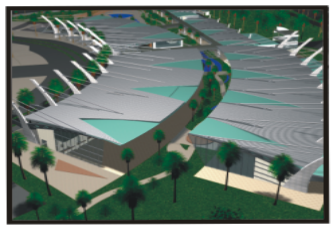
TRANSBORDADOR INTERDEPARTAMENTAL

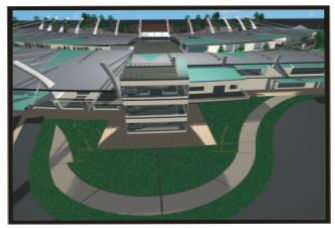
SARAVENA ARAUCA



EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

CODIGO: 70011042





PORTAFOLIO DE CARRERA

II SEMESTRE DEL 2005

COMPOSICION GEOMETRICA

OBJETIVO MATERIA

ANALIZAR, CONOCER Y COMPRENDER LOS FUNDAMENTOS DE LA COMPOSICIÓN Y EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO A TRAVÉS DEL ESTUDIO DE UN OBJETO TRIDIMENSIONAL REFERIDO A UN ENTORNO INMEDIATO, BUSCANDO IDENTIFICAR SUS COMPONENTES CONSTRUCTIVAS, MORFOLÓGICAS, ESTÉTICAS Y DEMÁS PRINCIPIOS ORDENADORES.

DESCRIPCION DEL CURSO

ES UN TALLER DE DISEÑO QUE LE TRANSMITE AL ALUMNO LA FORMA DE APROXIMARSE A LA COMPRENSIÓN DEL HECHO ARQUITECTÓNICO Y SUS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS. EN UN COMIENZO SE TRABAJA CONCEPTUALMENTE CON ELEMENTOS GEOMÉTRICOS PARA COMPRENDER LAS FORMAS Y SUS COMPONENTES ESTÉTICAS. LUEGO SE TRATARÁ DE ENTENDER QUE LAS FORMAS NO SOLO INCLUYEN Y CONTIENEN ESPACIOS PROPIOS, SINO QUE ESTÁN AFECTADAS POR UN ENTORNO INMEDIATO.
IGUALMENTE, SE DEBERÁ COMPRENDER QUE TIENEN DIMENSIONES Y QUE CONTIENEN ASPECTOS TÉCNICOS. TAMBIÉN, QUE PUEDEN ESTAR RELACIONADOS CON EL SER HUMANO.

COMPETENCIAS PARA:

RECONOCER LA EXISTENCIA DE LO ABSTRACTO EN EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO.
RESOLVER PROBLEMAS DE PERCEPCIÓN DE LA ESPACIALIDAD Y SUS RELACIONES RECÍPROCAS.
CONTEXTUALIZAR LA PROPUESTA COMPOSITIVA EN TÉRMINOS DEL ESPACIO Y EL OBJETO
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS SURGIDOS DE LA GEOMETRÍA DE LOS OBJETOS BI Y TRIDIMENSIONALES.
COMBINAR Y RESOLVER LAS RELACIONES ENTRE EL OBJETO Y SU ENTORNO, CONTEXTUALIZANDO LA PROPUESTA COMPOSITIVA.
ENTENDER LA PERTINENCIA Y APLICABILIDAD DE LOS ELEMENTOS BÁSICOS DEL DISEÑO.

DISEÑO I

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : COMPRENDER Y ANALIZAR LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA ARQUITECTURA PARA EL DESARROLLO DE UN PROYECTO ARQUITECTÓNICO FUNCIONAL EN UN SECTOR YA CONSOLIDADO

CONTENIDO : GALERÍA ARTESANAL

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
ANÁLISIS FORMAL

PLANTA: PRIMER PISO
SEGUNDO PISO
CUBIERTAS

CORTE LONGITUDINAL

CORTE TRANSVERSAL

AXONOMETRÍAS

DISEÑO I

DISEÑO I

PROFESOR : ARQ. ALFREDO IZQUIERDO

FECHA : I CICLO DE 2001

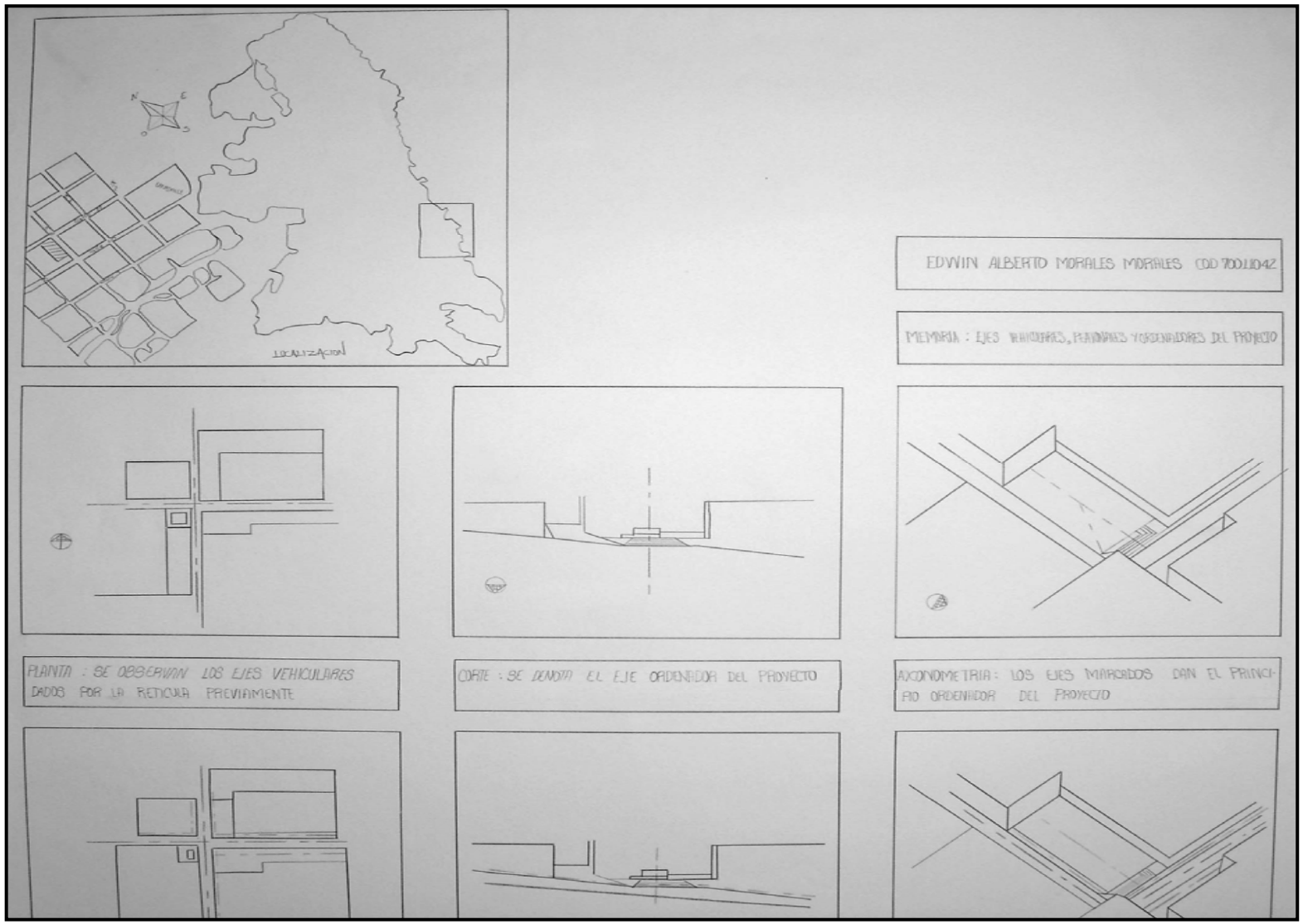
LOCALIZACIÓN: CARRERA 4 CALLE11

TEMA : GALERÍA ARTESANAL

MEMORIAS : MEMORIA DE LOCALIZACIÓN
MEMORIA DE ANÁLISIS FORMAL

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

PORTAFOLIO DE CARRERA



D I S E Ñ O I

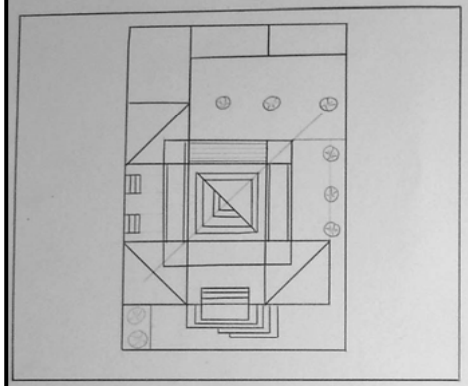
MEMORIA DE ANALISIS FORMAL

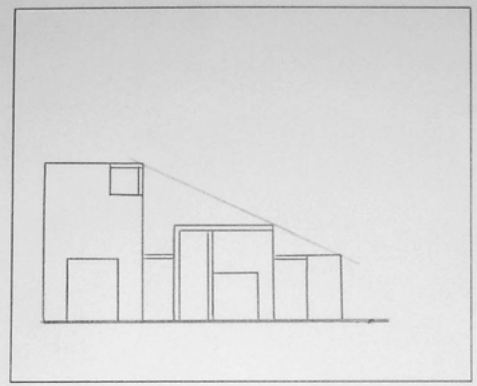
PORTAFOLIO DE CARRERA

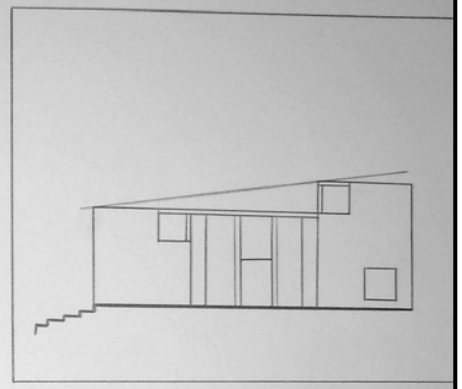
PLANTA: LA IMPLANTACION SE UBICA POR MEDIO DE LOS VOLUMES Y EXTRUCTURA EN FORMA RECTANGULAR

CORTE LONGITUDINAL: DENOTAMOS LA IMPLANTACION SOBRE EL TERRENO EN FORMA ESCALONADA POR MEDIO D' VOLUM

ALZADO: SE OBSERVA LA IMPLANTACION POR MEDIO DE LOS VOLUMENES EN FORMA ESCALONADA DE MANERA DECENDIENTE



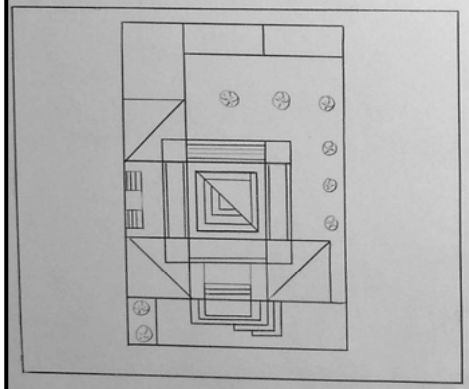


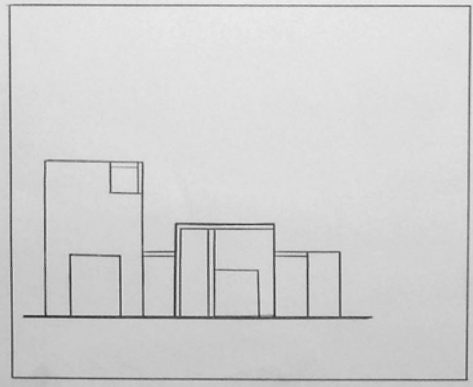


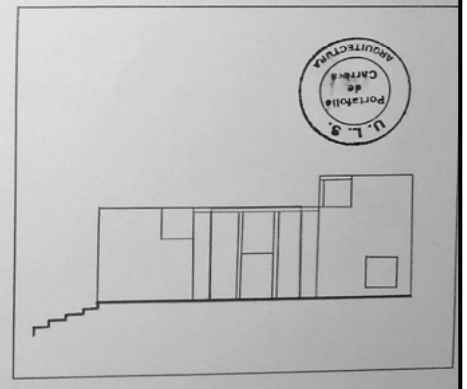
PLANTA: PRINCIPIO ORDENADOR DIAGONALIDAD FORMADA POR LOS VOLUMENES Y EXTRUCTURA EN FORMA TRIANGULAR

CORTE LONGITUDINAL: SE VE LA DIAGONALIDAD REPRESENTADA POR LAS ESQUINAS DE LOS VOLUMENES DE MANERA DECENDIEN

ALZADO: LA DIAGONALIDAD ES FORMADA POR LAS ESQUINAS DE LAS EXTRUCTURAS QUE UNE LOS VOLUMENES ENTRE SÍ.







PLANTA: SEGUNDO ORDENADOR CENTRALIDAD DENOTADO POR UN VOLUMEN TRIANGULAR UBICADO EN EL CENTRO DE LOS VOLUMENES

CORTE LONGITUDINAL: MUESTRA CENTRALIDAD POR MEDIO DE UN TRIANGULO VIRTUAL FORMADO POR PLANOS Y EXTRUCTURA UBIC. CENTRO

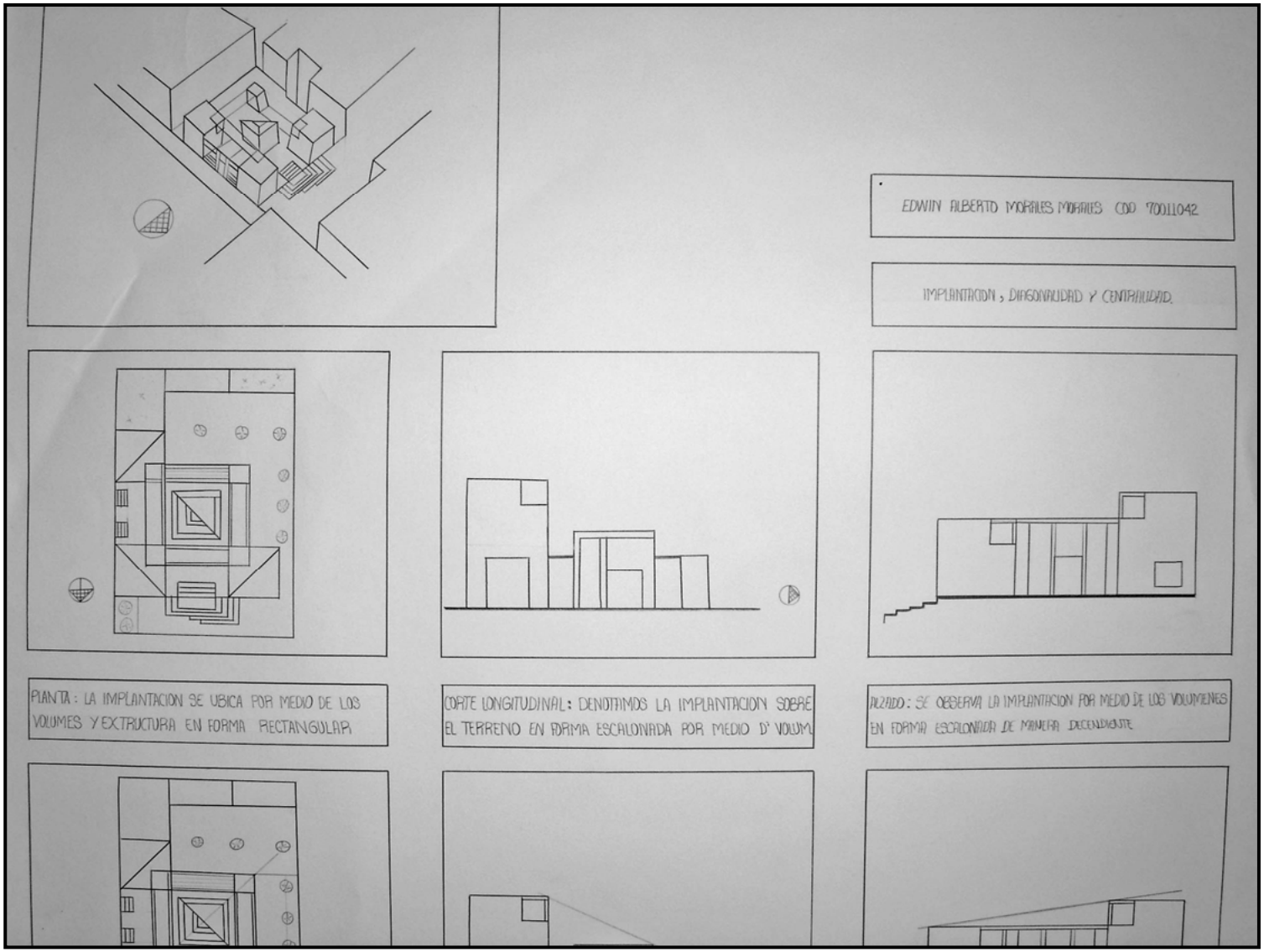
ALZADO: REPRESENTA CENTRALIDAD UBICANDO UN VOLUMEN EN FORMA TRIANGULAR EN EL CENTRO DE DOS RECTANGULOS ESCALONADOS.

U. L. S. Portafolio de Carrera ARQUITECTURA

D I S E Ñ O I

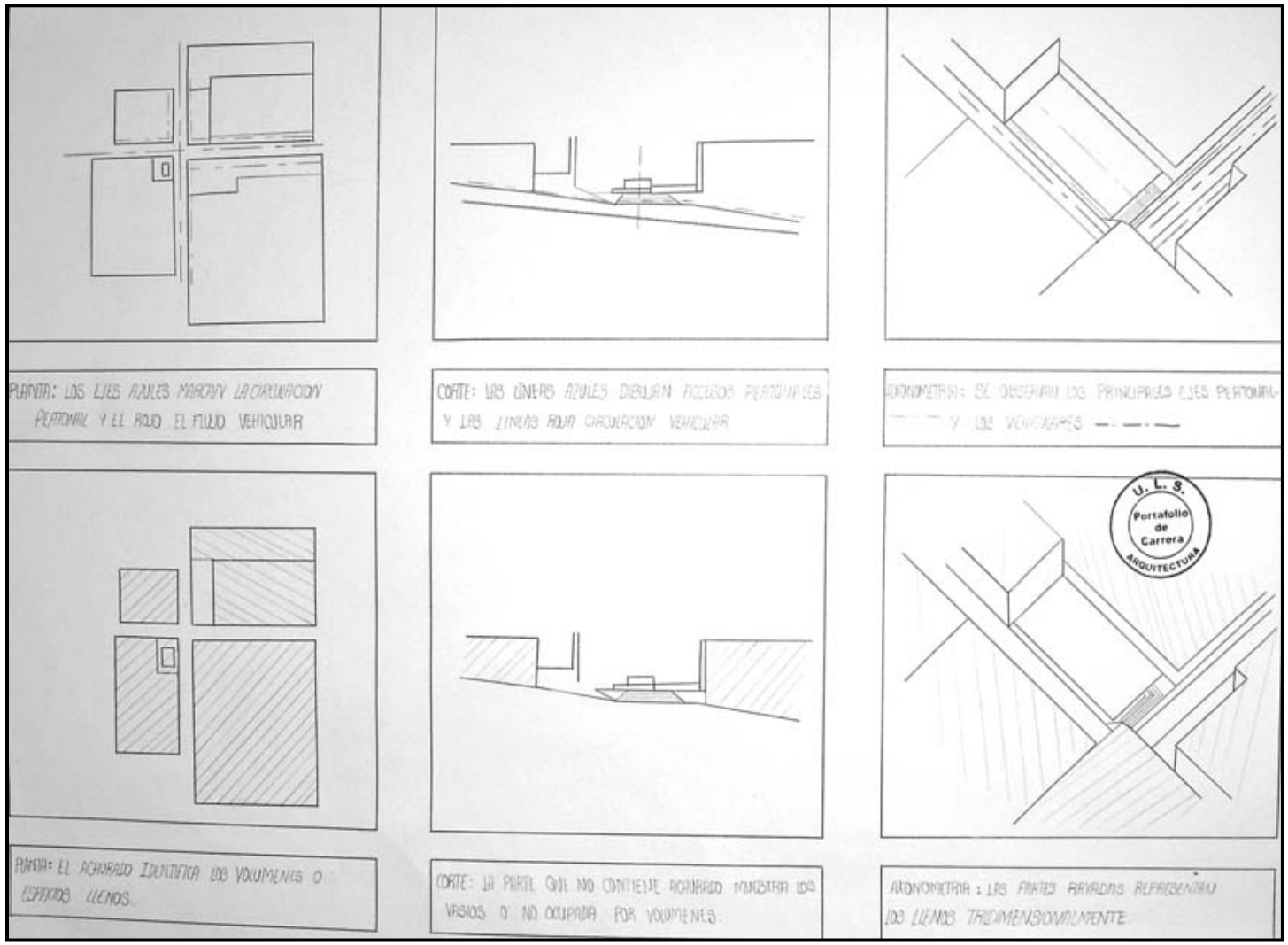
MEMORIA DE ANALISIS FORMAL

PORTAFOLIO DE CARRERA



D I S E Ñ O I

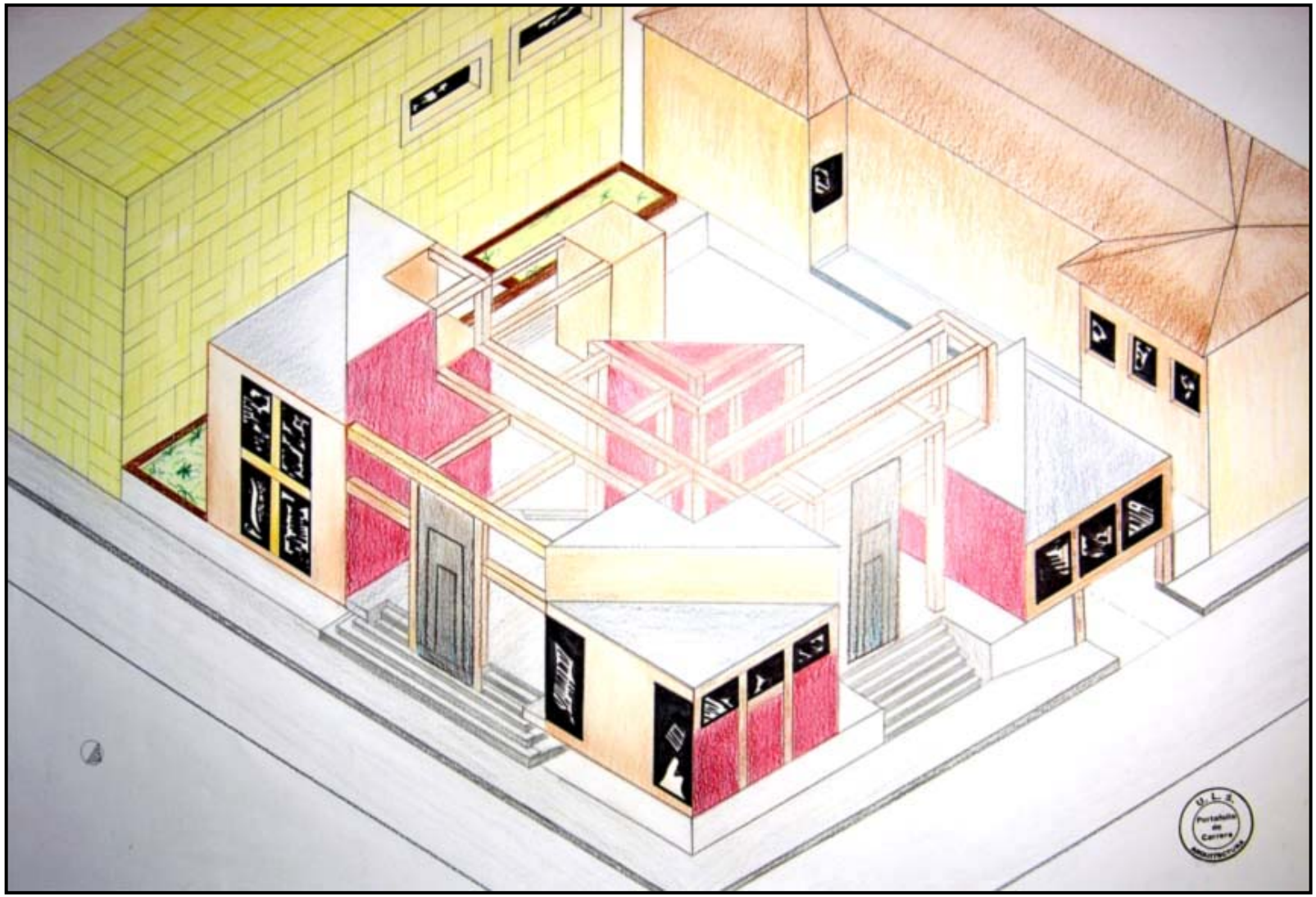
MEMORIA DE IMPLANTACION



DISEÑO I

MEMORIA DE IMPLANTACION

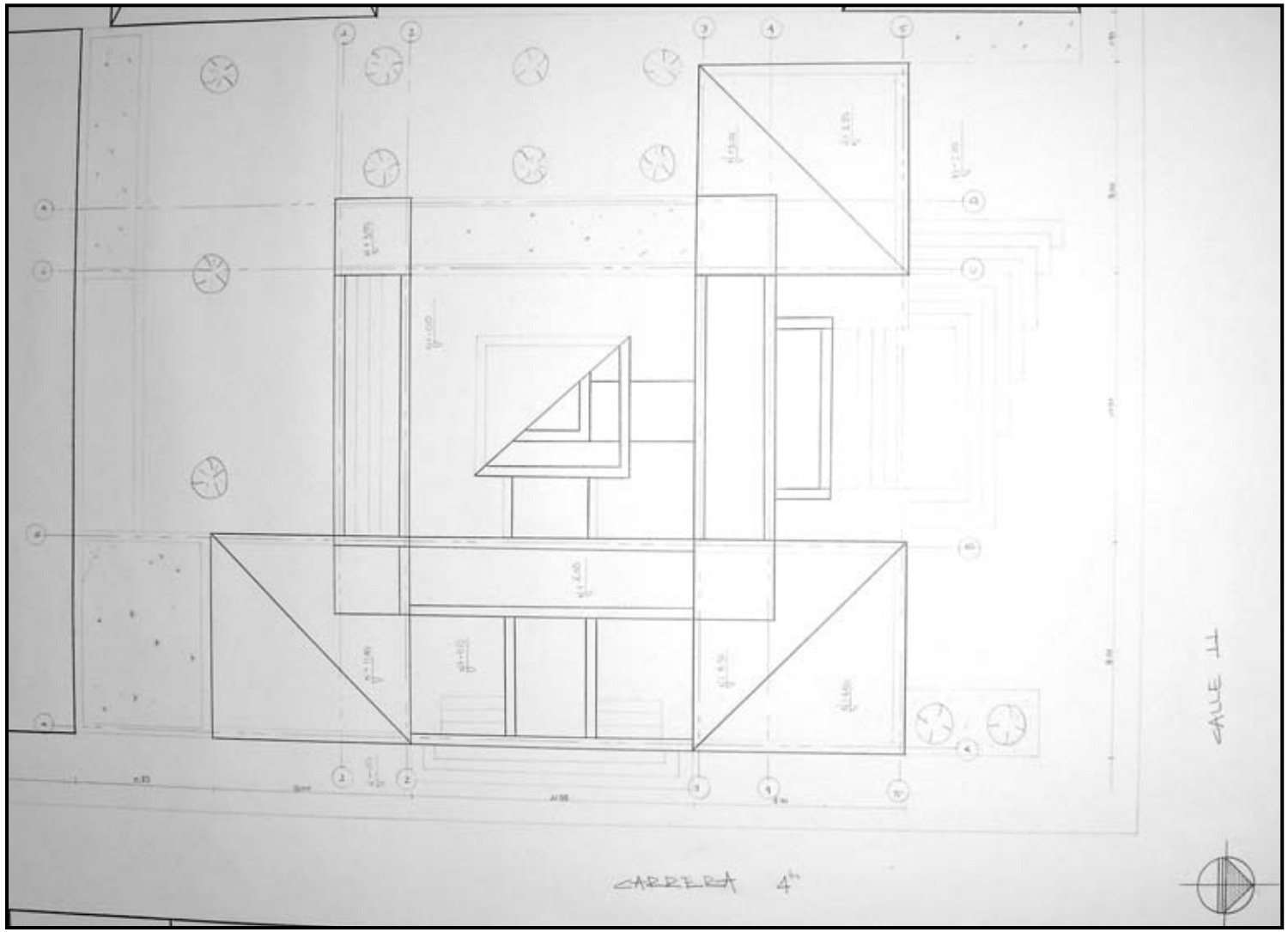
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO I

AXONOMETRIA

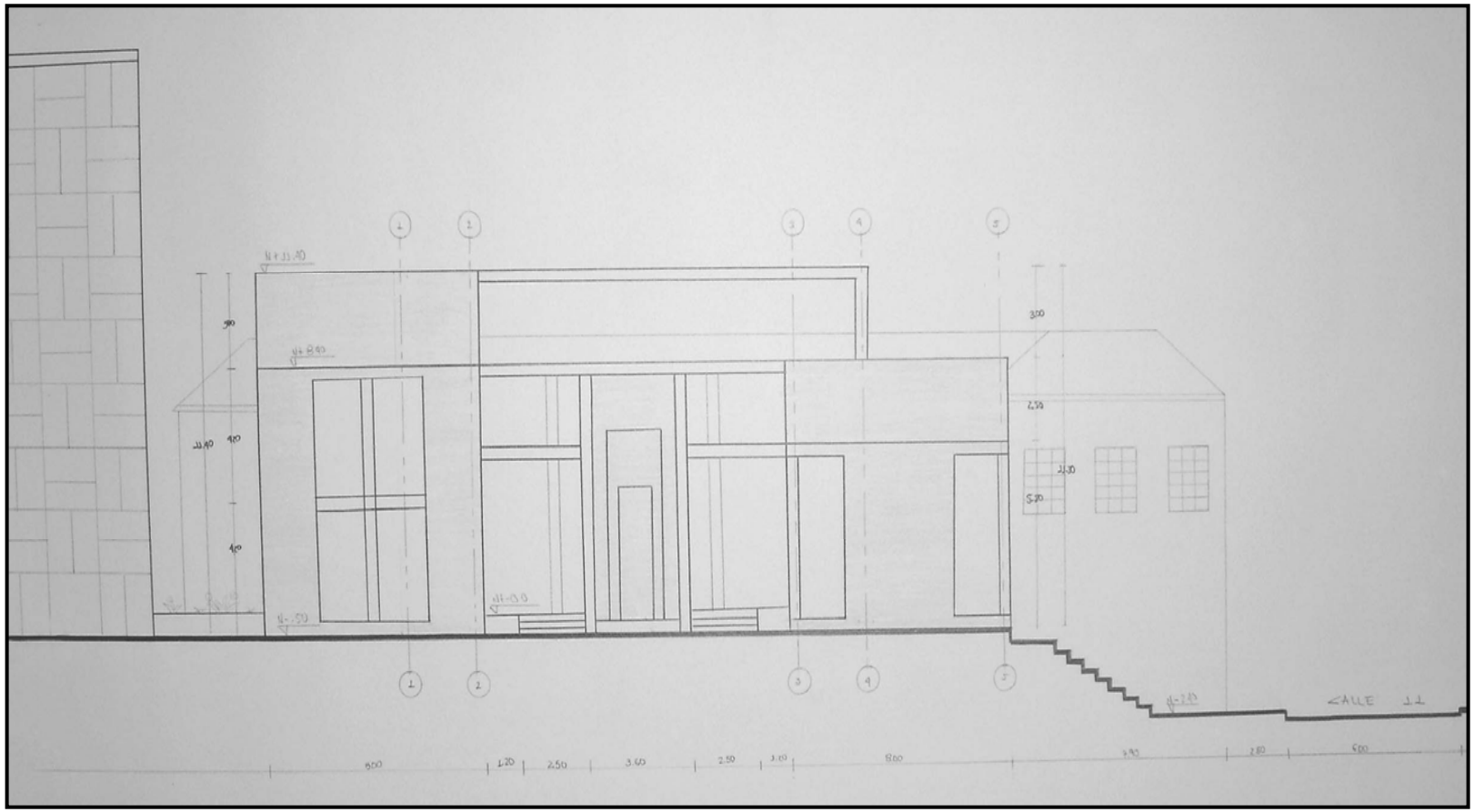
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO I

PLANTA PRIMER PISO

PORTAFOLIO DE CARRERA

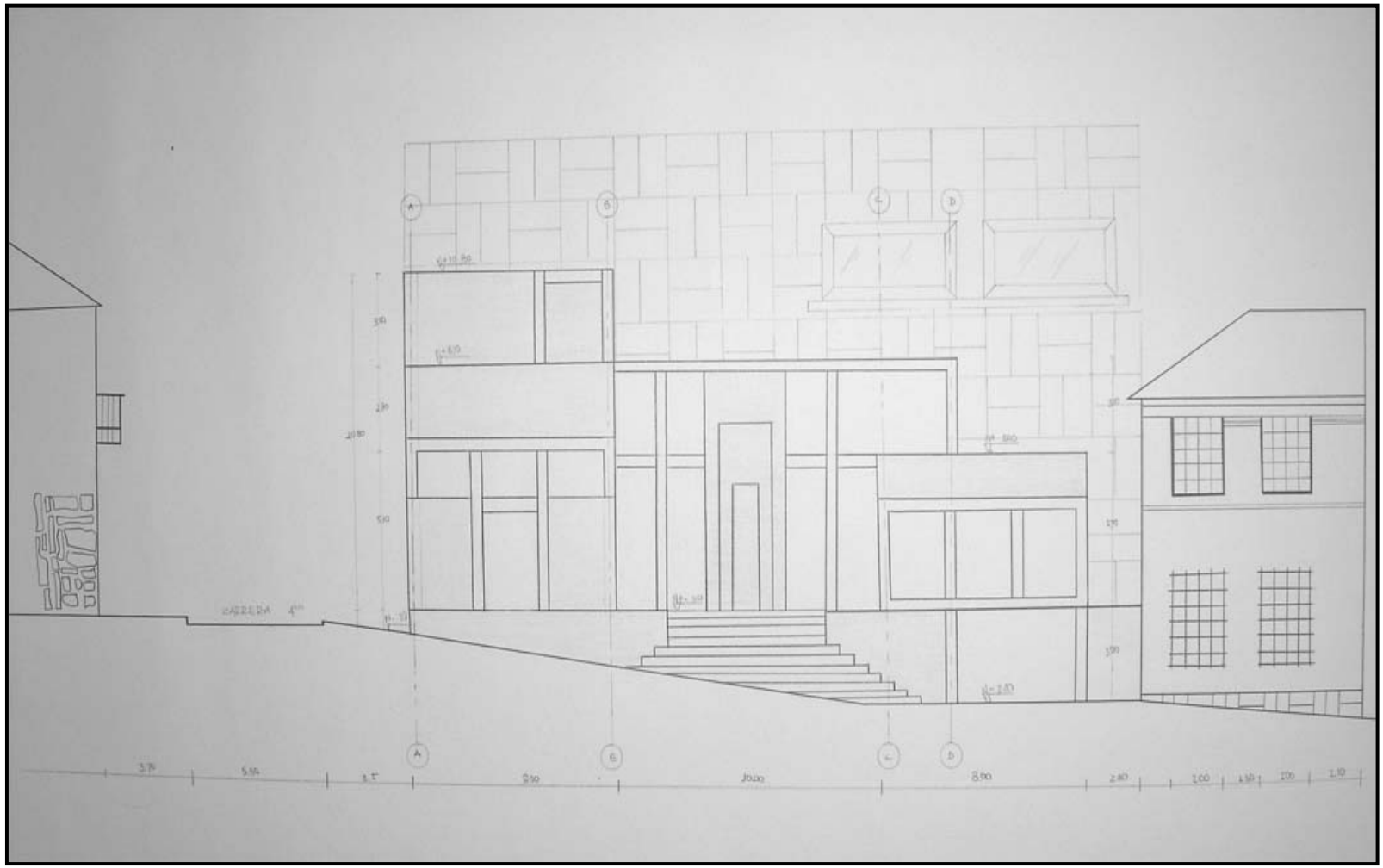


DISEÑO I

FACHADA ORIENTAL

PORTAFOLIO DE CARRERA

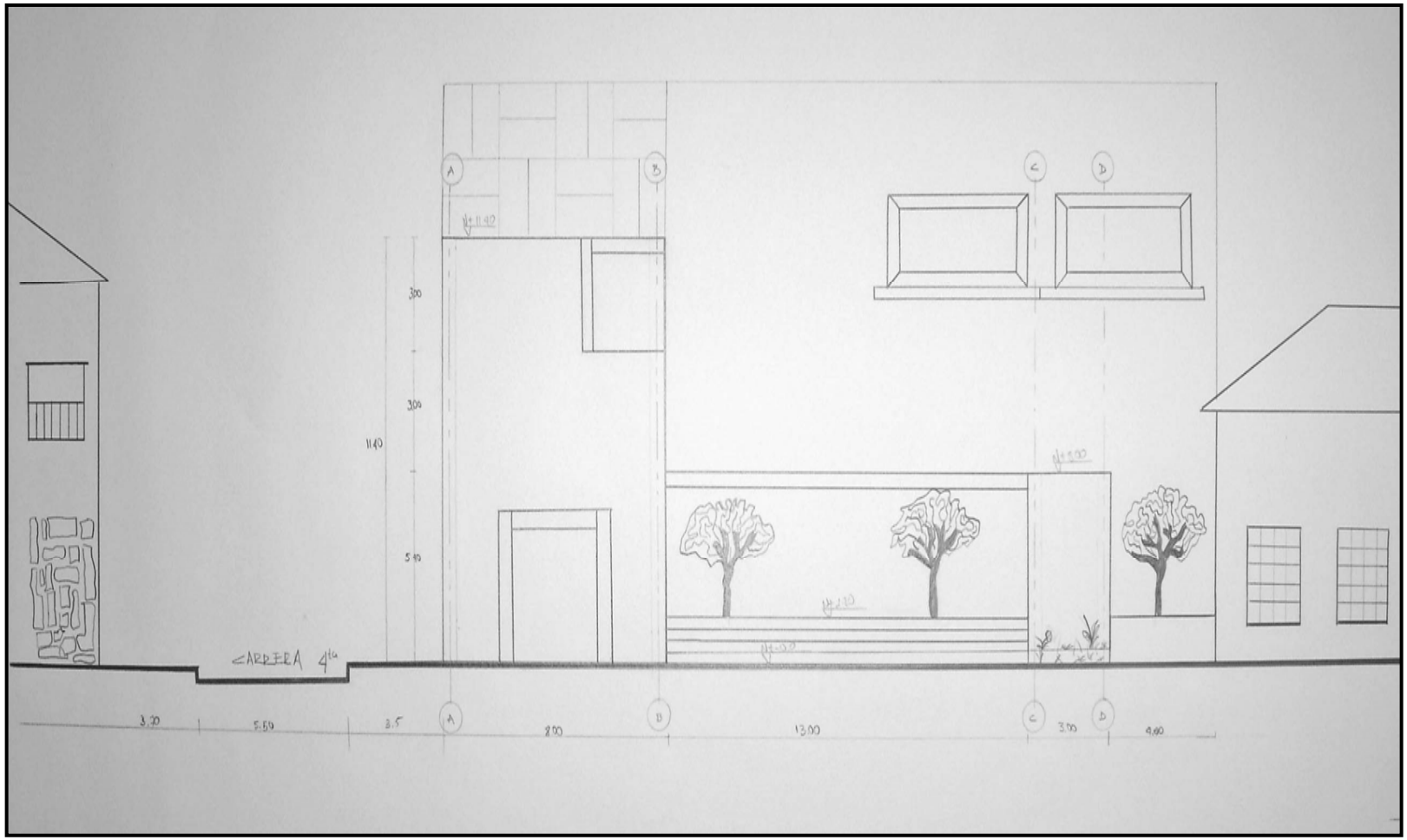
DISEÑO I



FACHADA PRINCIPAL

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO I



CORTE TRANSVERSAL

DISEÑO II

SEMESTRE II

ASESOR:

ARQ. GILDA TORO

OBJETIVO

ENTENDER Y RESOLVER, MEDIANTE EL ANÁLISIS CRÍTICO, LAS PROBLEMÁTICAS INHERENTES A UN HECHO ARQUITECTÓNICO Y SU RELACIÓN CON EL CONTEXTO INMEDIATO, MEDIANTE LA APLICACIÓN DE LOS CONCEPTOS Y PRINCIPIOS DE LA COMPOSICIÓN, ASÍ COMO DE OTRAS DETERMINANTES QUE INTERVIENEN EN FORMA PRELIMINAR.

DESCRIPCION DEL CURSO

EN ESTE NIVEL SE TRABAJA UN ELEMENTO ARQUITECTÓNICO SIMPLE CON EL FIN DE APRENDER A MANEJAR TODOS SUS COMPONENTES FUNCIONALES, ESTÉTICOS, FORMALES, VIVÉNCIALES , TÉCNICOS, DE USOS E HISTÓRICOS, HACIENDO ÉNFASIS EN LA RELACIÓN ESPACIO-TEMPORAL.
EL ALCANCE SE LIMITARÁ EXCLUSIVAMENTE A LA COMPRENSIÓN Y MANEJO DE DICHO ELEMENTO ARQUITECTÓNICO, ASÍ COMO A LA COMPRENSIÓN DEL ENTORNO INMEDIATO.

COMPETENCIAS PARA:

ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO RELACIONADOS CON LA INTERPRETACIÓN DE LAS DETERMINANTES FÍSICO-NATURALES DE UN LUGAR.
ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO FUNDAMENTAL, BASADOS EN LAS REGLAS DE LA COMPOSICIÓN Y EN SU APLICACIÓN PRÁCTICA AL OBJETO PROYECTUAL.
ASIMILAR LA RELACIÓN INTERIOR-EXTERIOR DE TODO OBJETO ARQUITECTÓNICO Y LA RESPUESTA A UN ÚNICO PROBLEMA GENERADA POR LA MISMA.
CAPTAR LAS NECESIDADES FUNDAMENTALES DEL SER HUMANO DENTRO DE UN OBJETO ARQUITECTÓNICO SIMPLE Y DAR RESPUESTAS A ELLAS A TRAVÉS DE LA ARQUITECTURA.
DISTINGUIR LAS JERARQUÍAS ESPACIALES DENTRO DEL ELEMENTO ARQUITECTÓNICO Y RESOLVER EQUILIBRADAMENTE SUS REQUERIMIENTOS EN CUANTO A DIMENSIONES Y AMOBLAMIENTO.

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : COMPRENDER Y DESARROLLAR UNA UNIDAD DE VIVIENDA QUE SIRVA A SU VE COMO LUGAR DE TRANSICIÓN PARA UN PROFESIONAL DONDE ESTE DESARROLLE LAS ACTIVIDADES QUE TIENEN QUE VER CON SU PROFESIÓN.

CONTENIDO : **VIVIENDA TRANSITORIA PARA UN POETA**

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN

PLANTA: PRIMER PISO

CORTE LONGITUDINAL

CORTE TRANSVERSAL

AXONOMETRÍAS

DISEÑO II

DISEÑO II

PROFESOR : ARQ. GILDA TORO

FECHA : II CICLO DE 2001

LOCALIZACIÓN: ABSTRACTA

TEMA : VIVIENDA TRANSITORIA PARA UN POETA

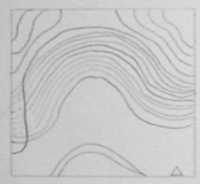
MEMORIAS : MEMORIA DE LOCALIZACIÓN
MEMORIA DE IMPLANTACIÓN

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

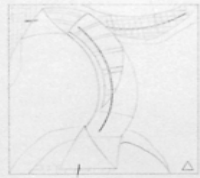
DISEÑO II

CRITERIOS DE IMPLANTACION
CASA DE CAMPO

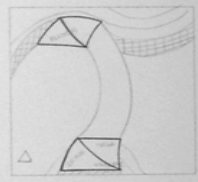
FORMAS EMPIRICAS



GEOMETRIA BASICA



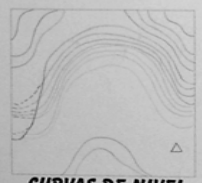
EJES DE CIRCULACIÓN



PERMANENCIA

TOPOGRAFÍA

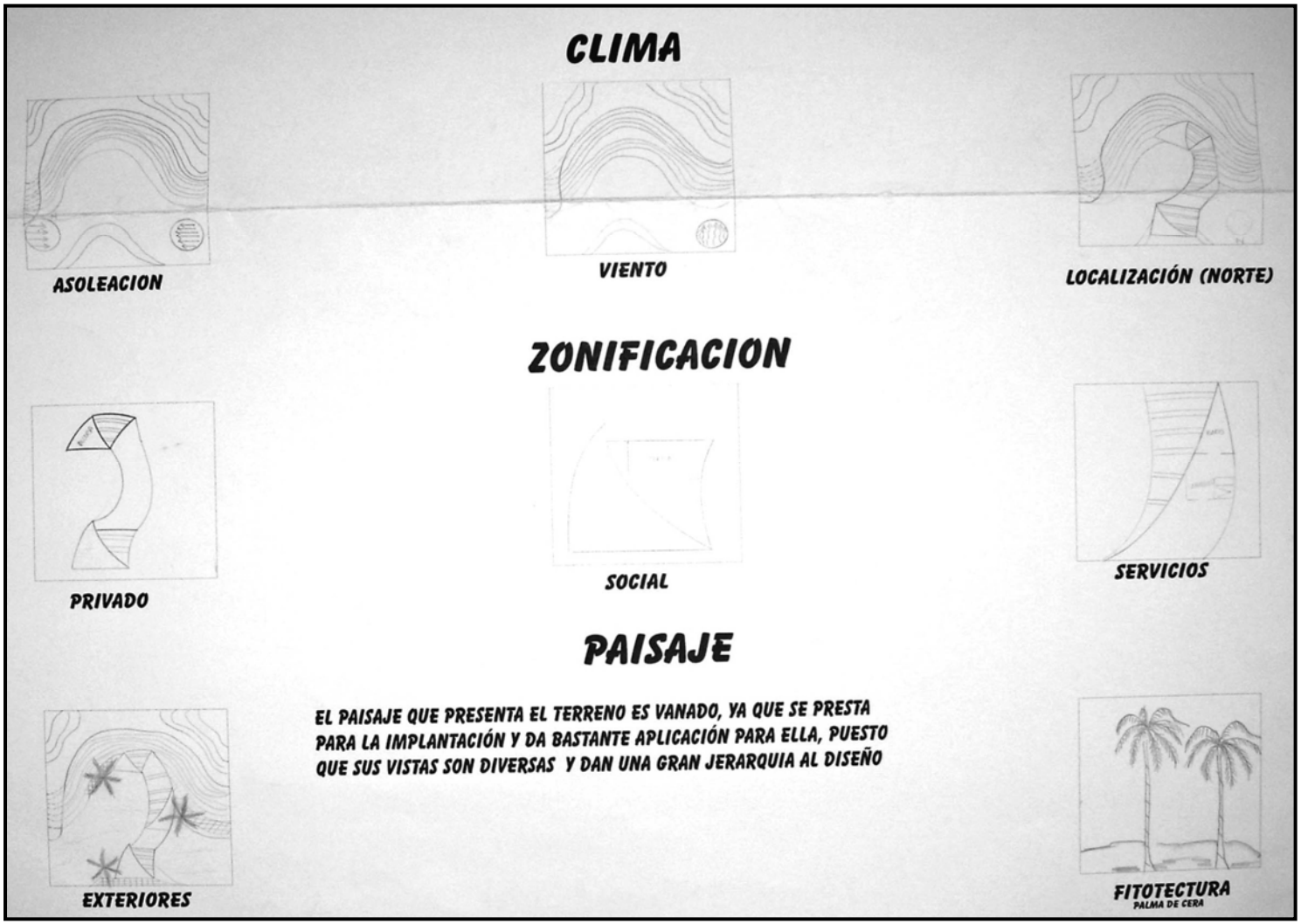
ES LA REPRESENTACIÓN DE LOS ELEMENTOS NATURALES Y HUMANOS DE LA SUPERFICIE TERRESTRE, ESTA CIENCIA DETERMINA LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE SIGUEN PARA PODER REPRESENTAR ESOS ELEMENTOS EN LOS MAPAS Y CARTAS GEOGRÁFICAS.

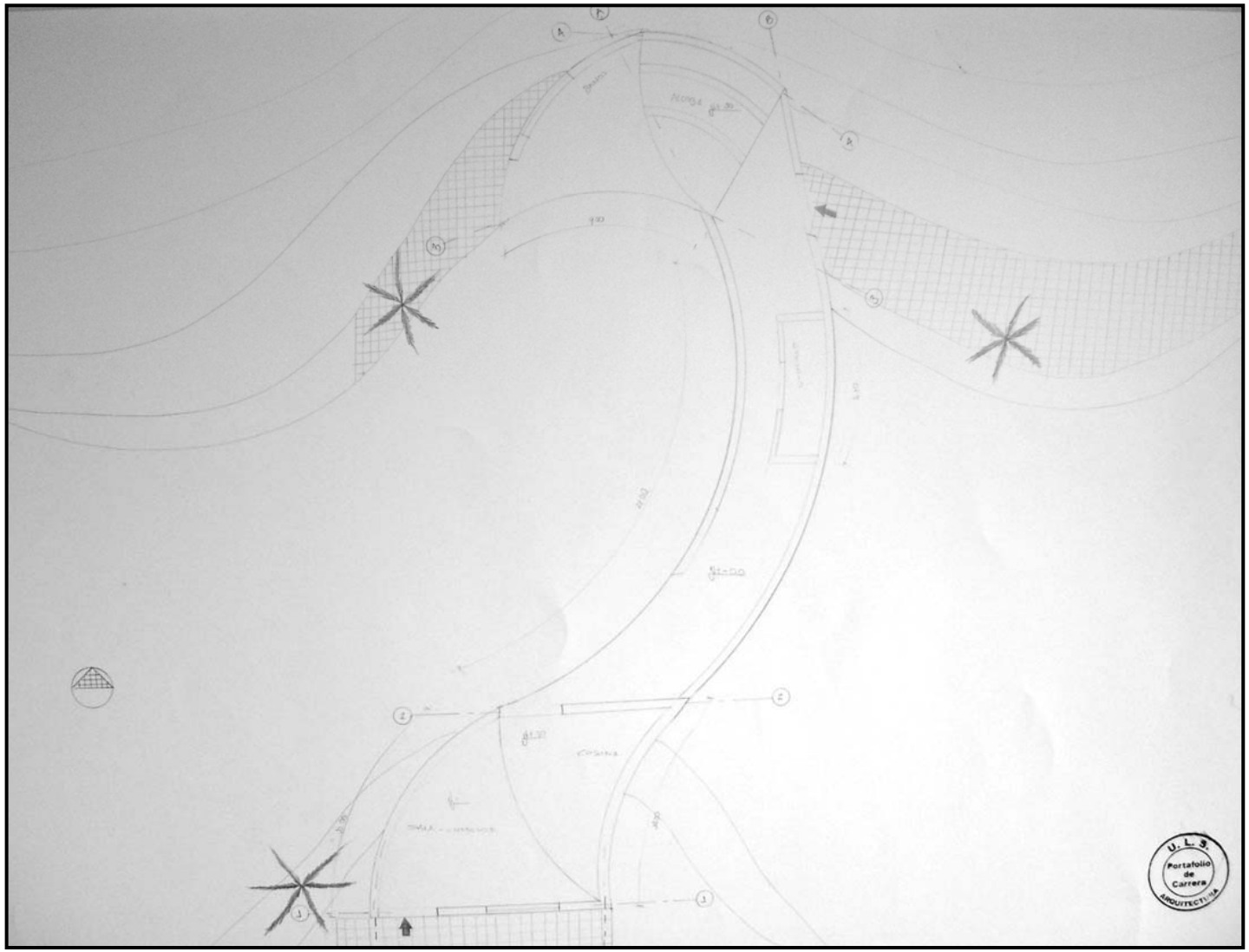


CURVAS DE NIVEL

CORTE A-A

CLIMA

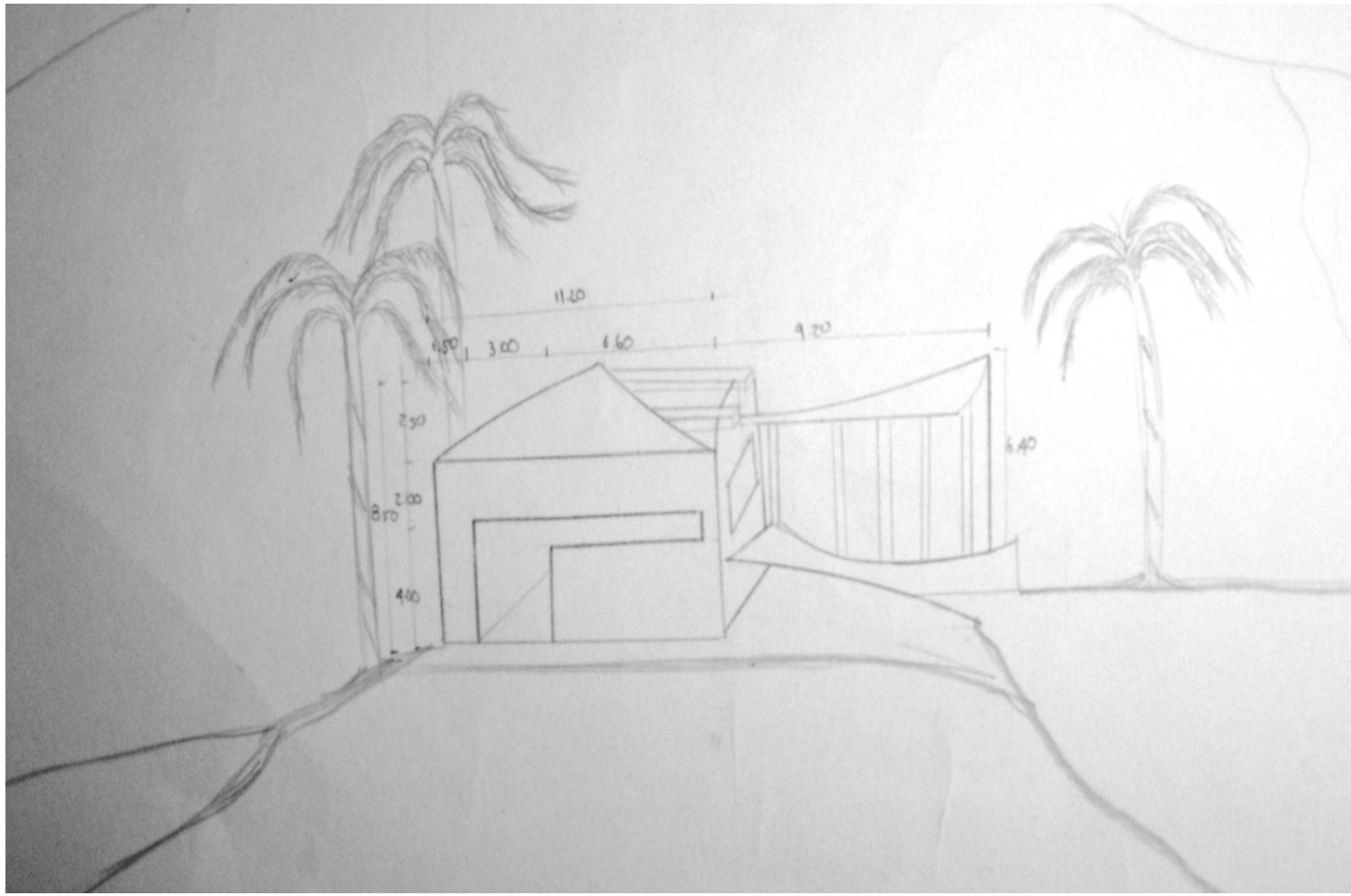

CLIMA
ASOLEACION
VIENTO
LOCALIZACIÓN (NORTE)
ZONIFICACION
PRIVADO
SOCIAL
SERVICIOS
PAISAJE
EL PAISAJE QUE PRESENTA EL TERRENO ES VANADO, YA QUE SE PRESTA PARA LA IMPLANTACIÓN Y DA BASTANTE APLICACIÓN PARA ELLA, PUESTO QUE SUS VISTAS SON DIVERSAS Y DAN UNA GRAN JERARQUIA AL DISEÑO
EXTERIORES
FITOTECTURA
PALMA DE CERA



DISEÑO II

PLANTA PRIMER PISO

PORTAFOLIO DE CARRERA

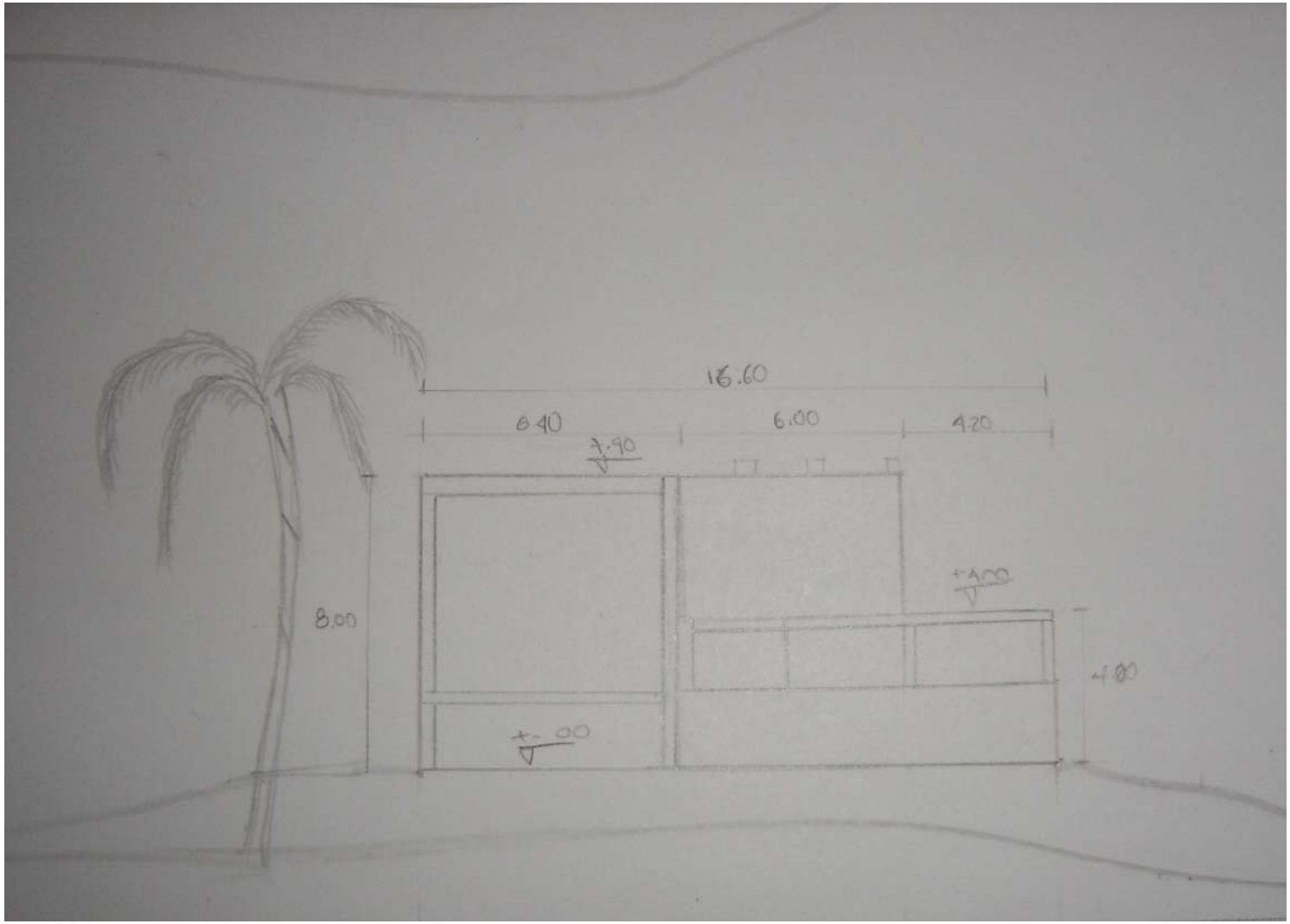


DISEÑO II

FACHADA POSTERIOR

PORTAFOLIO DE CARRERA

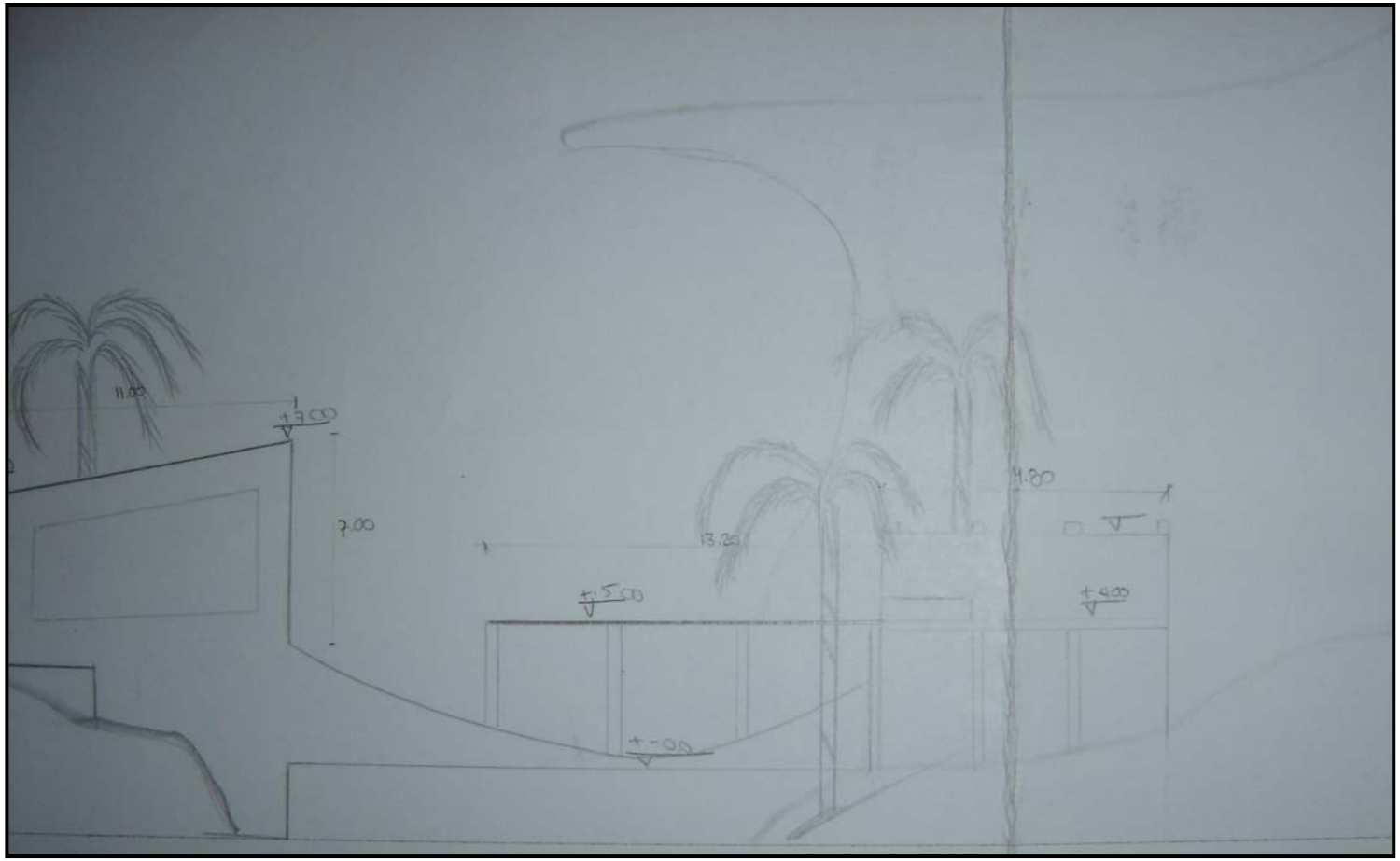
DISEÑO II



FACHADA NORTE

PORTAFOLIO DE CARRERA

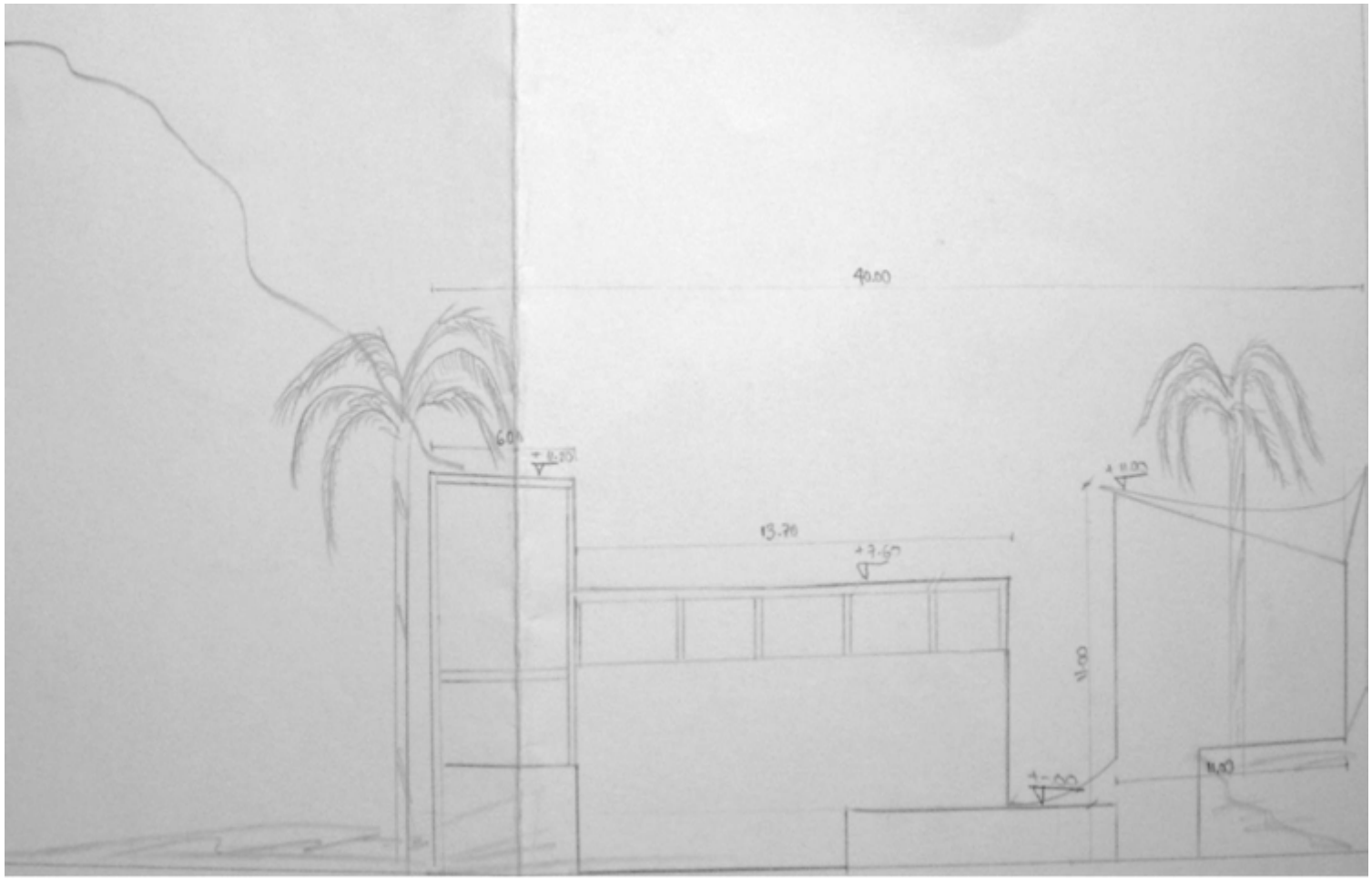
DISEÑO II



CORTE A------A´

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO II



CORTE B------B´

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO II

PERSPECTIVA

DISEÑO III

SEMESTRE III

ASESOR:

ARQ. MAURICIO ACHURY

OBJETIVO:

LOGRAR QUE EL ESTUDIANTE COMPRENDA Y DESARROLLE ADECUADAMENTE PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS RELACIONADOS CON LA ESCALA DEL HÁBITAT INMEDIATO A NIVEL URBANO (BARRIO, VECINDARIO), COMO UNA PRIMERA APROXIMACIÓN AL PROBLEMA QUE PROPONE EL ENTORNO URBANO FRENTE A LAS NECESIDADES DE LA COMUNIDAD, MEDIANTE EL ANÁLISIS Y MANEJO DE LAS VARIABLES QUE A ESA ESCALA INTERVIENEN.

DESCRIPCION DEL CURSO:

SE TRATA DE UN TALLER DONDE EL ALUMNO SE ENFRENTA AL MANEJO DE PROBLEMAS SIMPLES DE ARQUITECTURA, SURGIDOS DE AQUELLAS NECESIDADES COMUNITARIAS DEL BARRIO O EL VECINDARIO.
EL ALUMNO ANALIZARÁ Y APRENDERÁ A PLANTEAR UN PROBLEMA ESPECÍFICO, A LA LUZ DE LOS ASPECTOS HISTÓRICOS, AMBIENTALES, TÉCNICOS QUE SURGEN DE LA ESCALA URBANA MENCIONADA.
LOS PROBLEMAS SE RELACIONARÁN CON LA VIVIENDA Y SUS SERVICIOS COMUNALES O INSTITUCIONALES.

COMPETENCIAS PARA:

ANALIZAR, COMPRENDER Y RESOLVER PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS SURGIDOS DE LA DIMENSIÓN URBANA EN LA ESCALA DEL BARRIO O EL VECINDARIO.
DESARROLLO DE LA CAPACIDAD PARA CONJUGAR LAS VARIABLES DE PEQUEÑA Y MEDIANA COMPLEJIDAD QUE INTERVIENEN EN ESTA ESCALA.
ENTENDER Y RESOLVER EL PROYECTO ARQUITECTÓNICO QUE SE DERIVA DE UNA NECESIDAD COMUNITARIA, APLICANDO LOS PRINCIPIOS DE LA COMPOSICIÓN Y DEMÁS ELEMENTOS DEL DISEÑO.
DESARROLLAR UNA CAPACIDAD DE SÍNTESIS EN EL CONOCIMIENTO DE LOS PROBLEMAS CONEXOS CON LA ARQUITECTURA (PAISAJE, MEDIO AMBIENTE, FORMA, PLÁSTICA, VIVENCIAS, HISTORIA, ETC.)
COMPRENDER Y RESOLVER PROBLEMAS DE ARQUITECTURA RELACIONADOS CON LA INSTITUCIONALIDAD Y LOS EDIFICIOS QUE ELLA GENERA.
RESOLVER LOS PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS CON UN CIERTO GRADO DE BÚSQUEDA EN LO ESTÉTICO, LO FORMAL Y LO FUNCIONAL.

DISEÑO III

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : DESARROLLAR UN CENTRO CULTURAL EN UN SECTOR CONSOLIDADO TENIENDO EN CUENTA LAS DETERMINANTES NATURALES DEL PREDIO DONDE SE LOCALIZARA A DEMÁS DE RESOLVER PROBLEMÁTICAS DE LOS ESPACIOS ARQUITECTÓNICOS QUE SE RELACIONAN CON LA ESCALA DEL HABITAD.

CONTENIDO : CENTRO CULTURAL

MEMORIAS: ANÁLISIS DEL LOTE
ANÁLISIS DEL ENTORNO INMEDIATO

PLANTA: PRIMER PISO
PLANTA DE SEGUNDO PISO
PLANTA DE TERCER PISO
PLANTA DE CUARTO PISO
PLANTA DE QUINTO PISO

CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
FACHADAS

AXONOMETRÍA

DISEÑO III

DISEÑO III

PROFESOR : ARQ. MAURICIO ACHURY

FECHA : I CICLO DE 2002

LOCALIZACIÓN: CARRERA 4ª CALLE 59ª BIS.

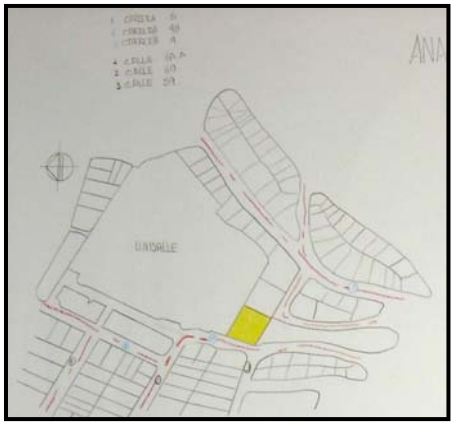
TEMA : CENTRO CULTURAL

MEMORIAS : MEMORIA DE LOCALIZACIÓN
MEMORIA DE IMPLANTACIÓN

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

DISEÑO III

FLUJOS VEHICULARES LOCALIZACIÓN DEL PREDIO

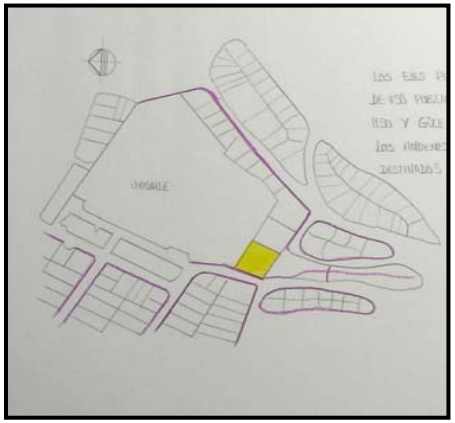


LOS FLUJOS VEHICULARES SON LOS QUE VAN EN UN SOLO SENTIDO; LA 4B VA EN SENTIDO NORTE SUR; LA CALLE 60 VA EN SENTIDO ORIENTE OCCIDENTE ESTA VÍAS DE UN SOLO CARRIL SE DENOMINA VÍAS DE CARÁCTER LOCAL QUE SON LAS QUE SOPORTAN TRÁFICOS DE CORTA DISTANCIA.

TENSIONES:

TENSIONES: SE SEÑALAN COMO TENSIONES A LOS EXTERIORES COMO EL PARQUE PORTUGAL QUE ES UN VACIÓ EN COMPARACIÓN A LOS ELEMENTOS QUE LO RODEAN. COMO LLENOS ACTÚA LA UNIVERSIDAD DE LA SALLE Y LOS EDIFICIOS QUE LA RODEAN POR SUS FORMAS Y ALTURAS QUE GENERAN UNA TENSIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO CON RESPECTO AL OBSERVADOR.

EJES PEATONALES



LOS EJES PEATONALES LOS CONSTITUYEN LOS BIENES DE USO PUBLICO DESTINADO AL DESPLAZAMIENTO , USO Y GOCÉ DE LOS PEATONES.

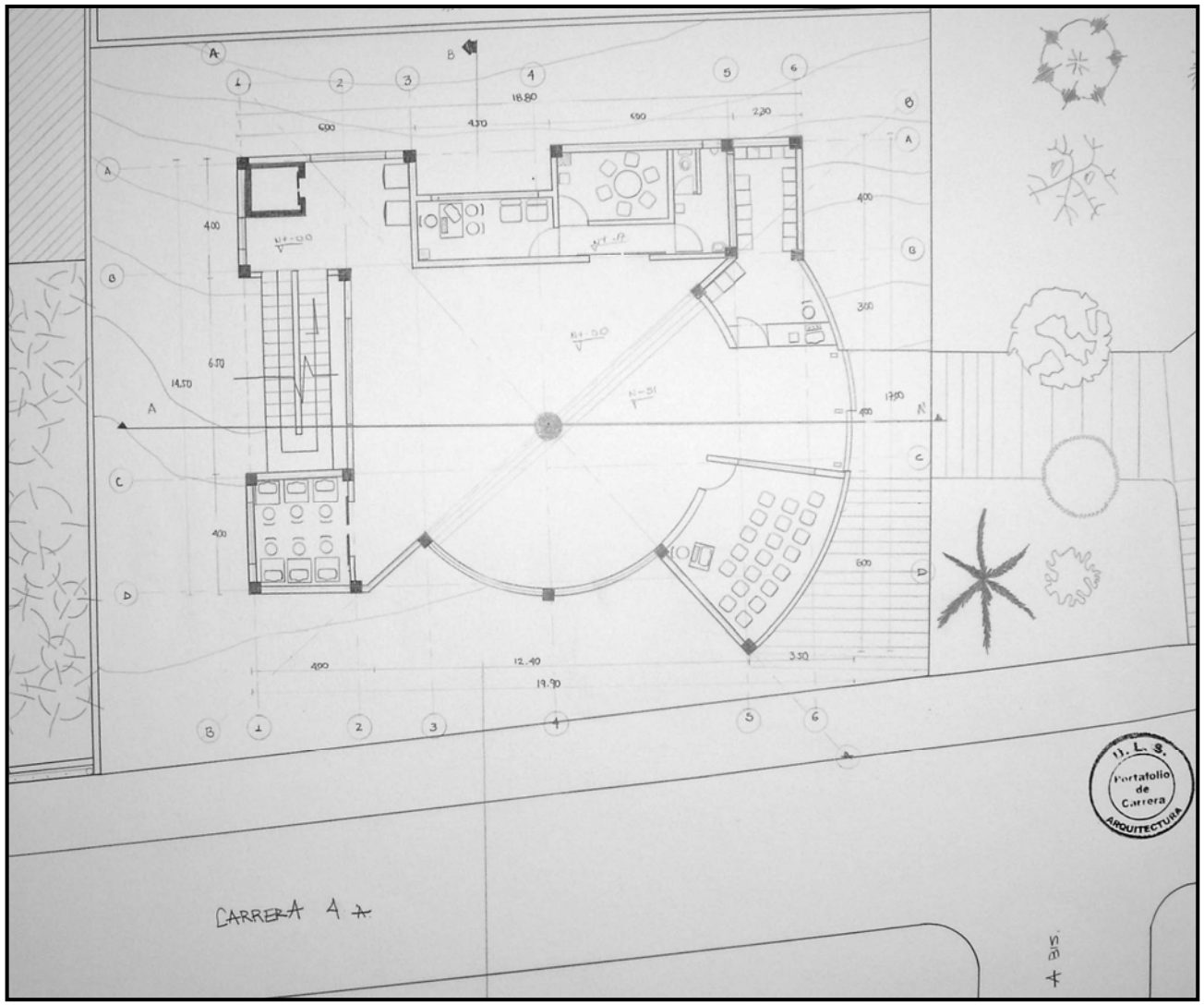
LOS ANDENES ES EL ÁREA LATERAL DE LAS VÍAS DESTINADAS A LA PERMANENCIA Y TRANSITO DE PEATONES.

DETERMINANTES:

ASOLEACIÓN: EL SOL AL PROYECTO LE DA POR LAS FACHADAS ORIENTE Y OCCIDENTE PERMITIENDO QUE LA LUZ NATURAL SE APROVECHEN PARA HACER DEL NUEVO PROYECTO UN LUGAR MAS CLARO Y FRESCO.

DISEÑO III

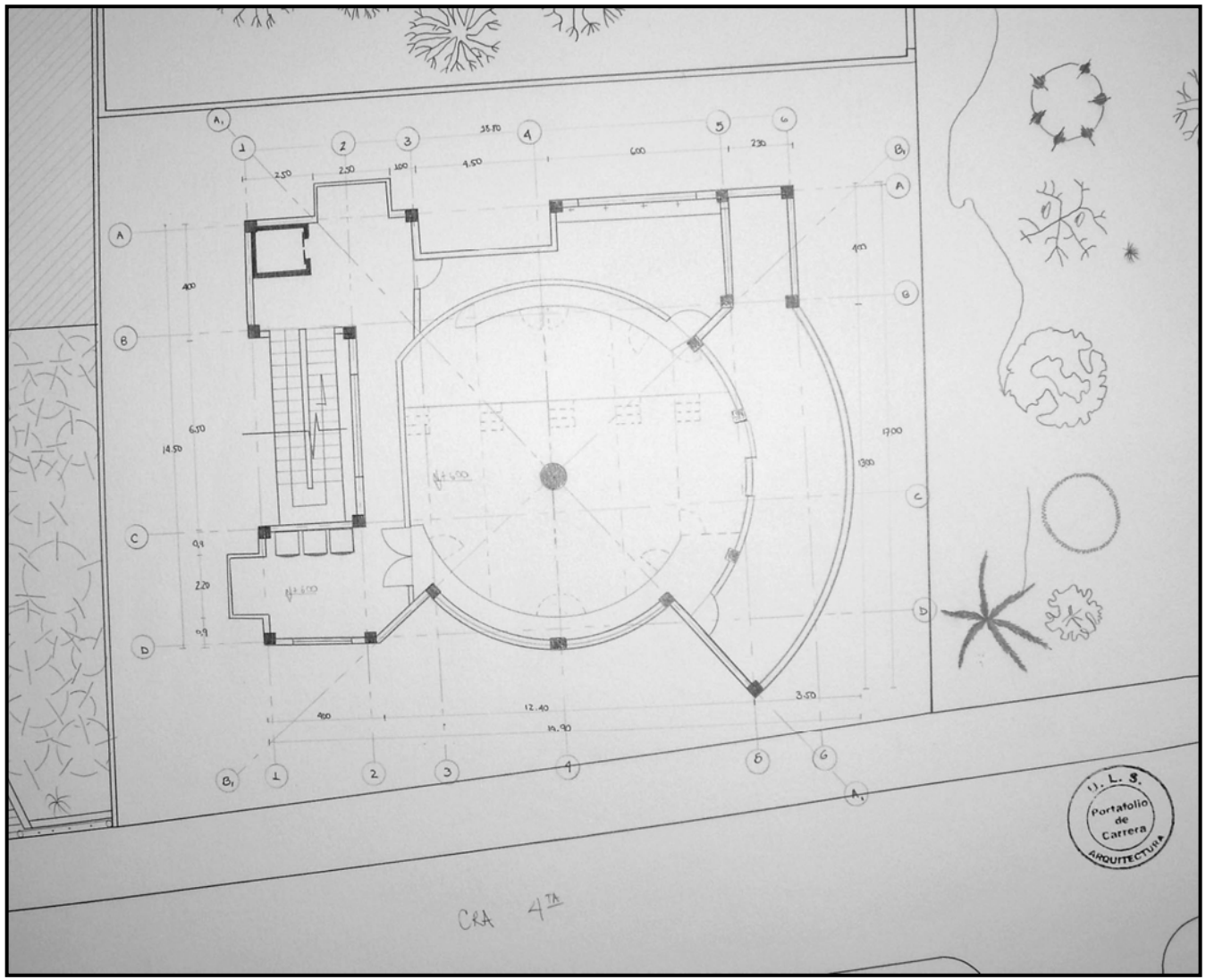
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

PLANTA PRIMER PISO

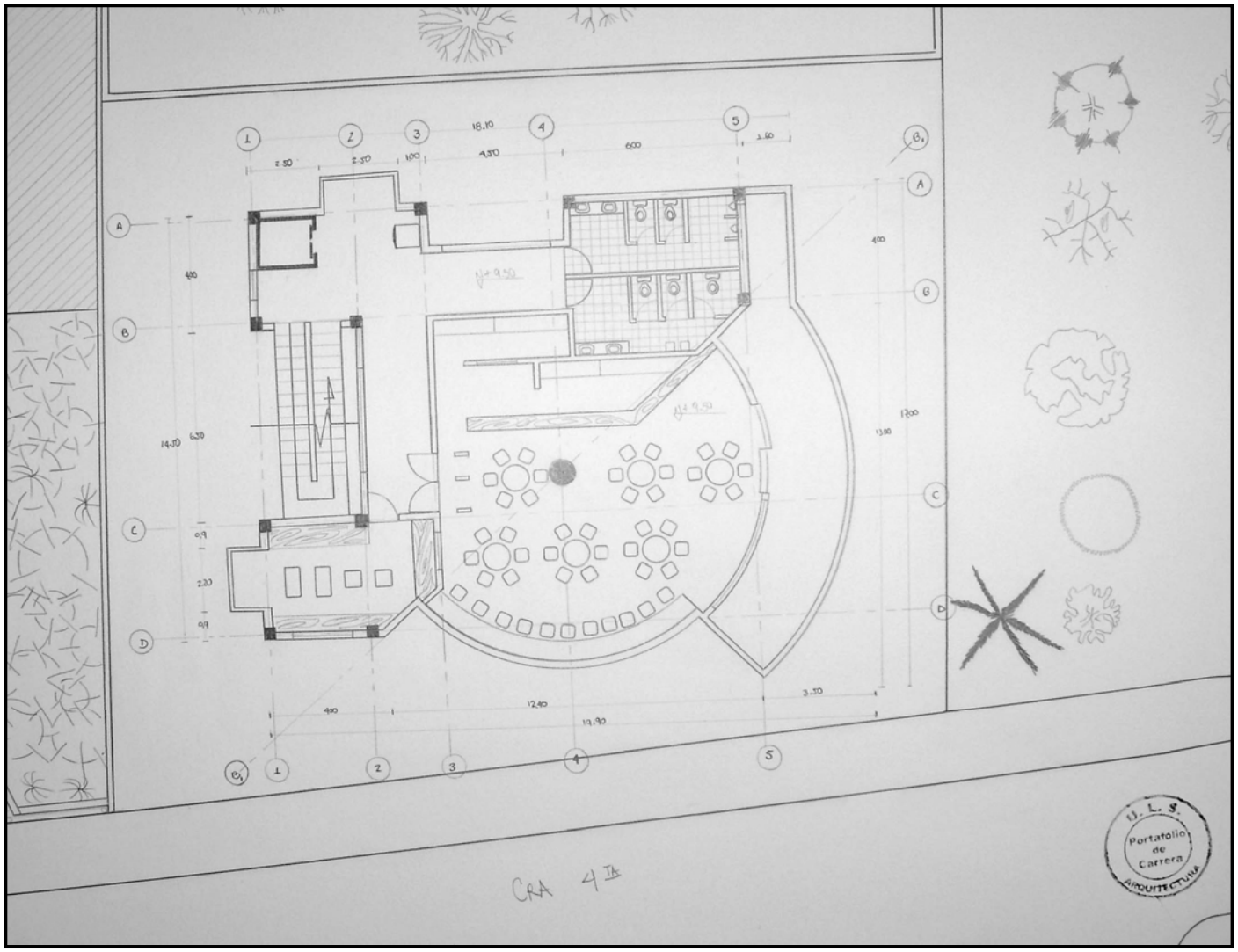
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

PLANTA SEGUNDO PISO

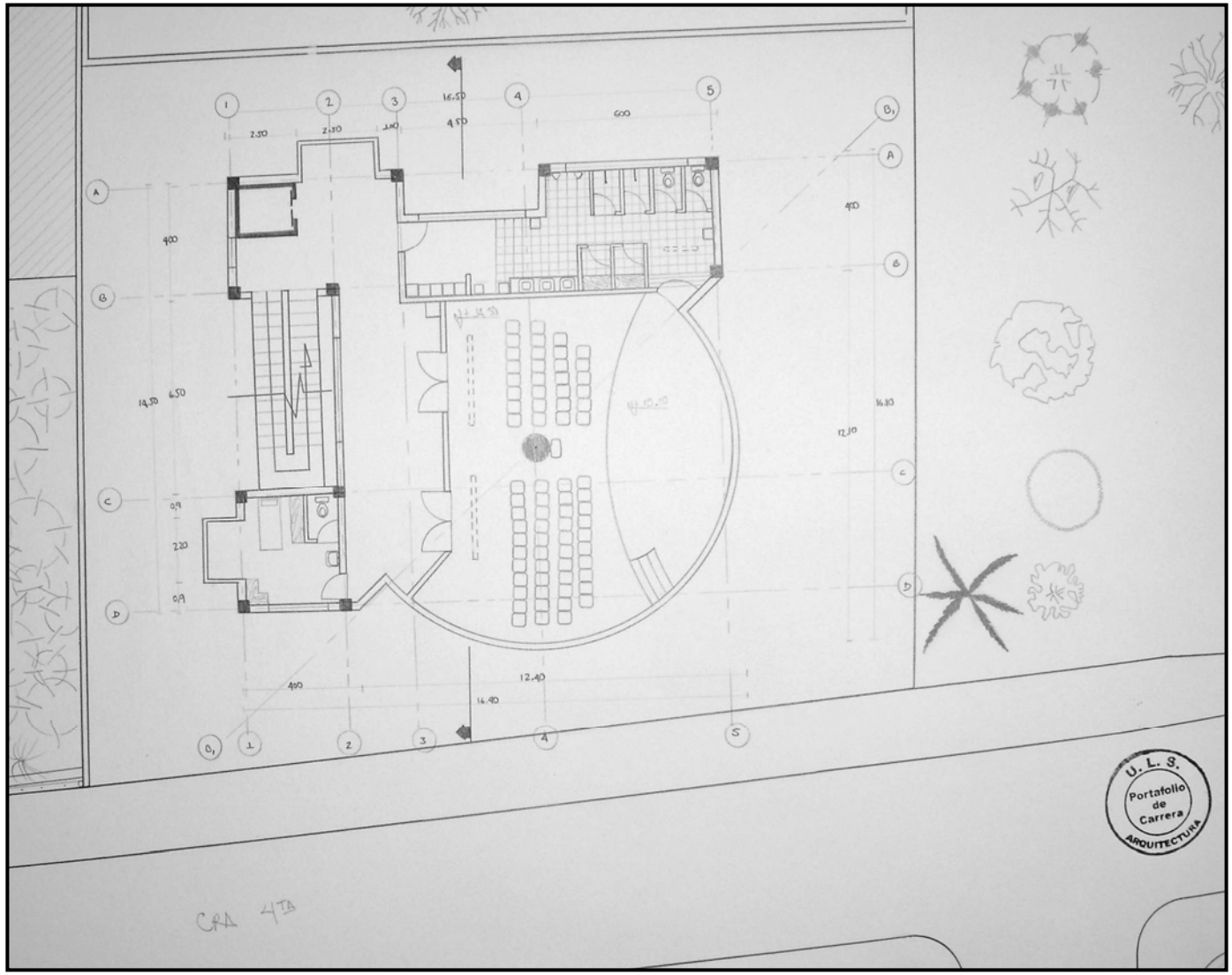
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

PLANTA TERCER PISO

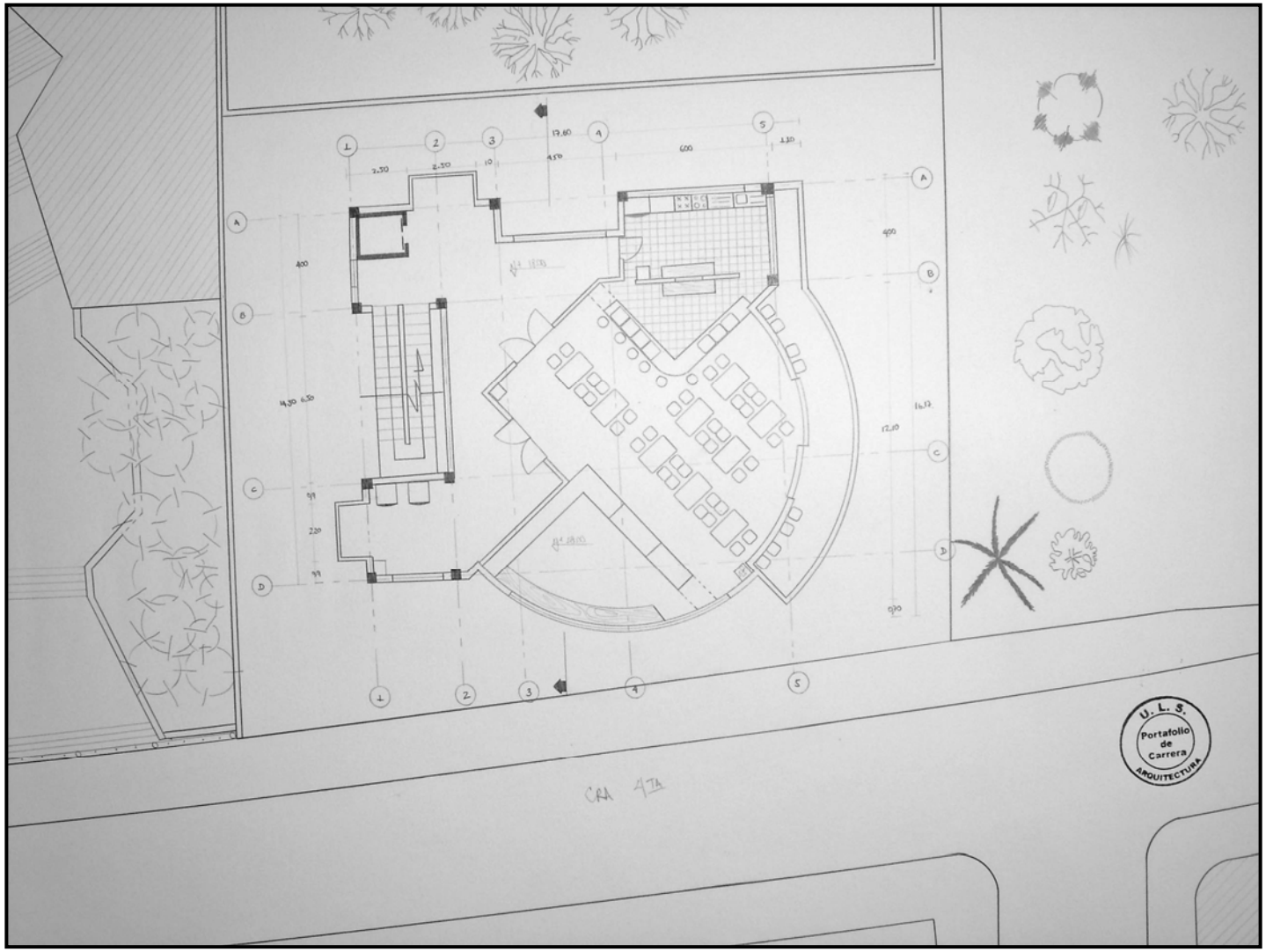
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

PLANTA CUARTO PISO

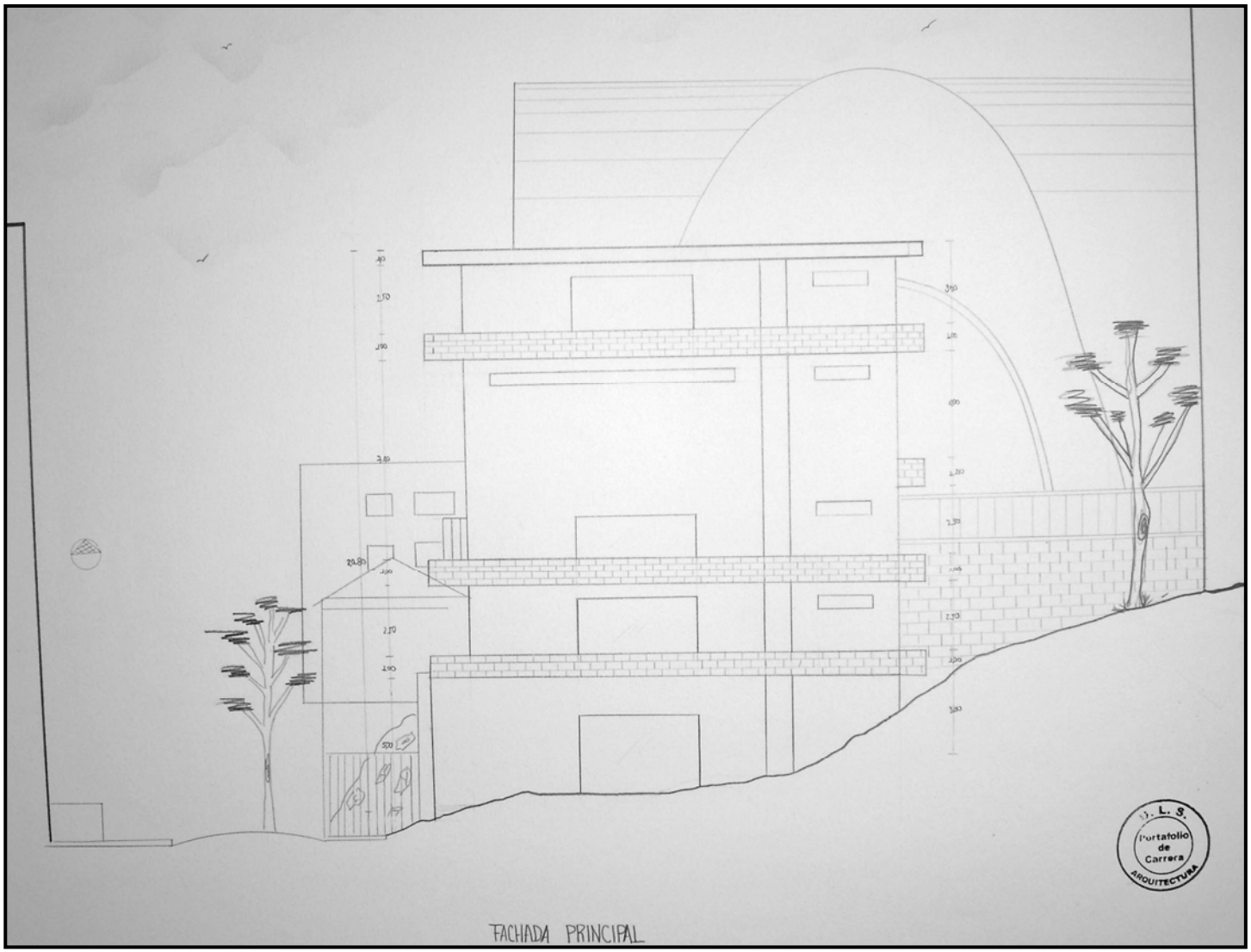
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

PLANTA QUINTO PISO

PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

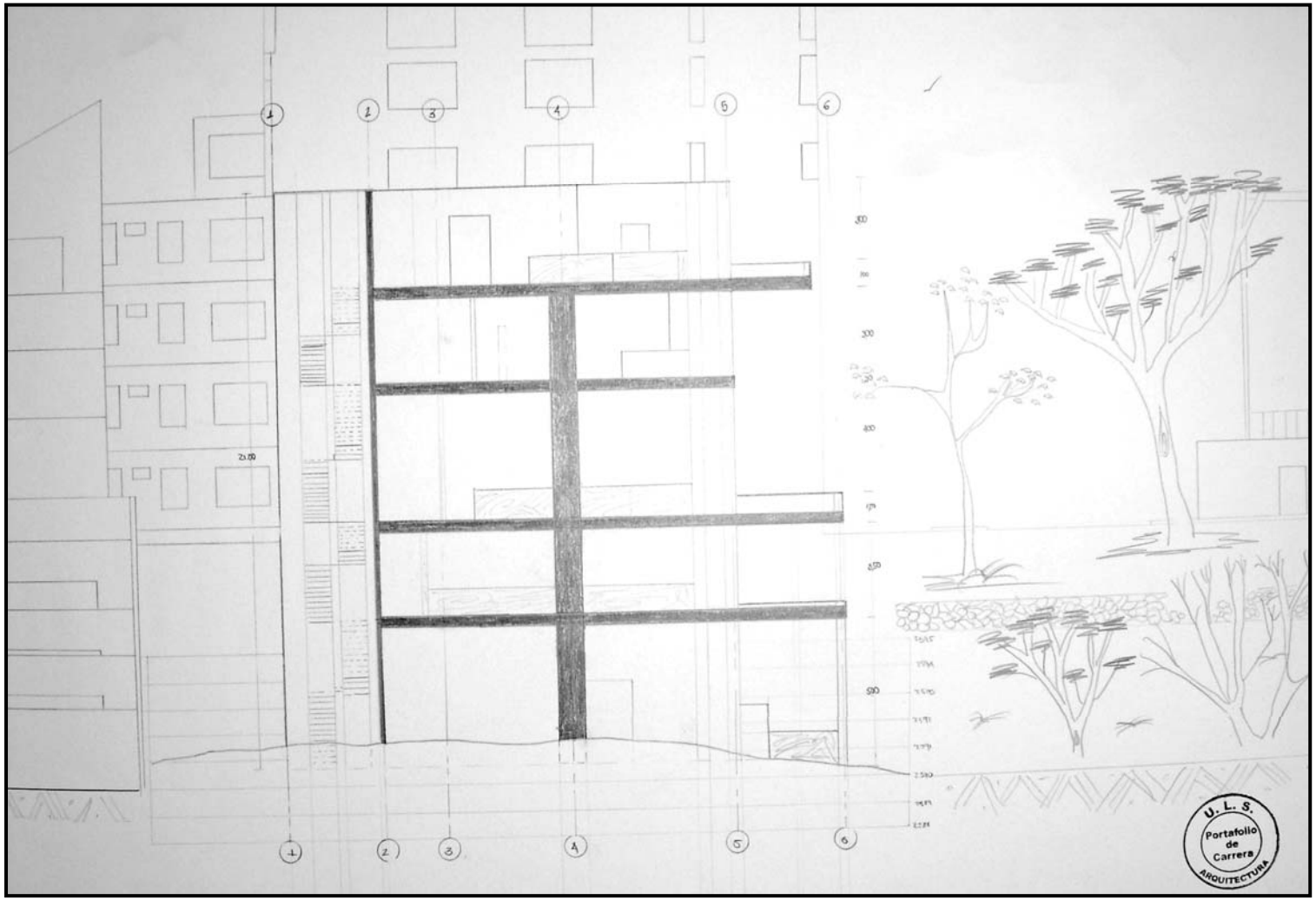
FACHADA PRINCIPAL

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO III

FACHADA OCCIDENTAL

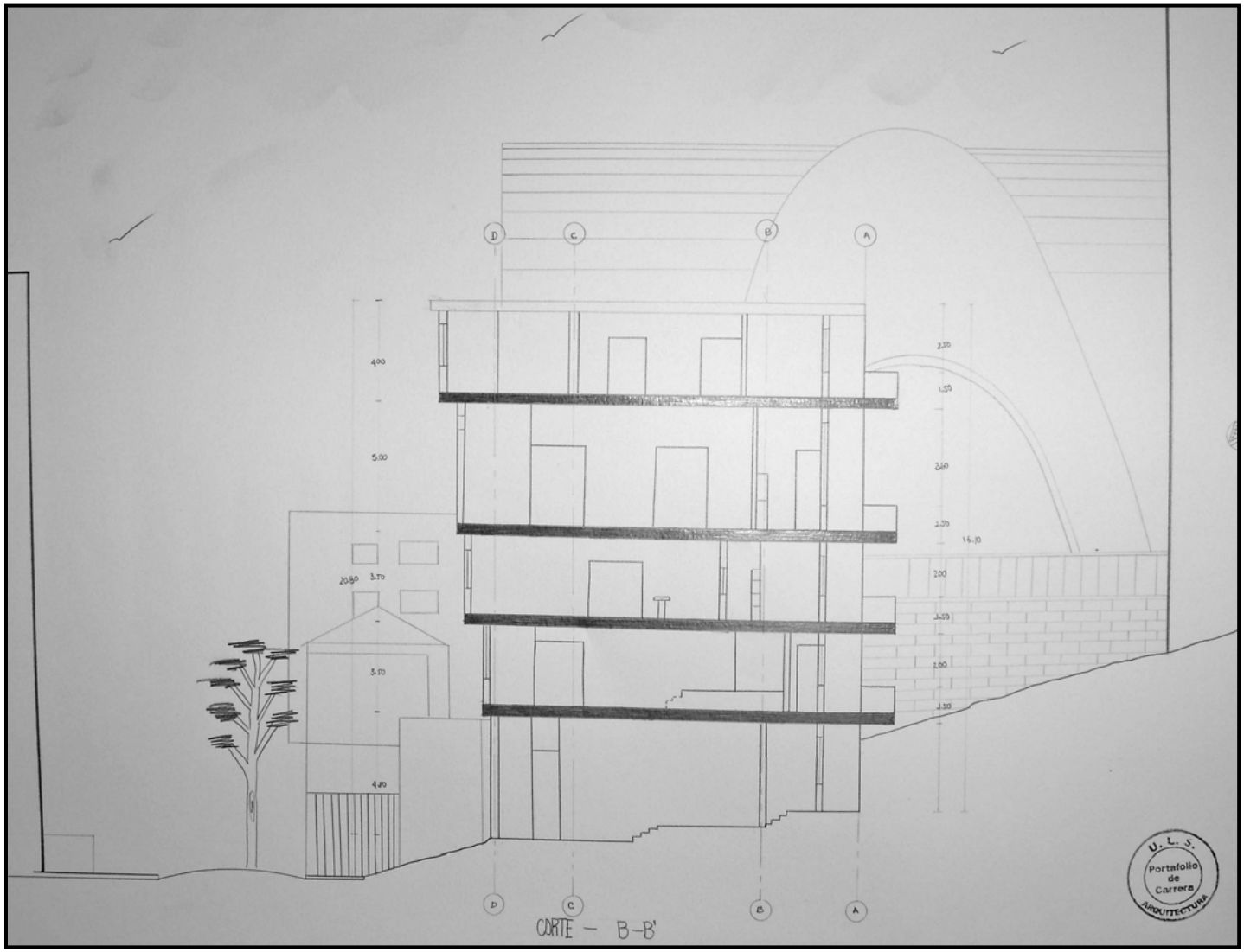
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

CORTE A-----A´

PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO III

CORTE B-----B´

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO III

AXONOMETRIA

DISEÑO IV

SEMESTRE IV

ASESOR:

ARQ. FLAVIO SANTAMARIA

OBJETIVO:

ABORDAR EL PROBLEMA DE LA DEMANDA DE VIVIENDA EN ESTRATOS MEDIOS Y ALTOS, EN ÁREAS DESARROLLADAS O SIN DESARROLLAR, TENIENDO COMO PARÁMETROS LA REALIDAD SOCIAL DEL PAÍS, ASÍ COMO LAS NUEVAS TENDENCIAS DE LAS AGRUPACIONES URBANAS, Y CON UNA VISIÓN PROSPECTIVA DEL PROBLEMA.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

EN ESTE TALLER DE DISEÑO, EL ESTUDIANTE SE ENFRENTARÁ A PROBLEMAS HABITACIONALES PARA GRUPOS HUMANOS DE INGRESOS MEDIOS Y ALTOS, TRATANDO DE ABARCAR TODA LA GAMA DE SOLUCIONES POSIBLES, DESDE LA VIVIENDA UNIFAMILIAR HASTA LAS AGRUPACIONES DE ALTA O MEDIA DENSIDAD.

DEBERÁ SER RIGUROSO EN LA IDENTIFICACIÓN DE LA DEMANDA DE ESTE TIPO DE VIVIENDA, CONCEPTUALIZANDO SOBRE ASPECTOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS, ASÍ COMO SOBRE DENSIDADES DESEABLES, SISTEMAS CONSTRUCTIVOS, COSTOS BÁSICOS Y ASPECTOS FORMALES, PLÁSTICOS, ESTÉTICOS Y OTROS.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE VIVIENDA EN ESTRATOS CON DISPONIBILIDAD ECONÓMICA, PARA ENTENDER LOS REQUERIMIENTOS DE ESPACIO, ÁREAS Y DEMÁS NECESIDADES DE ESTOS GRUPOS HUMANOS.

ENTENDER Y DAR RESPUESTA A LOS PROBLEMAS CUALITATIVOS DE LA VIVIENDA PARA ESTRATOS MEDIOS Y ALTOS, CON UNA VISIÓN PROSPECTIVA.

DEFINIR Y DAR RESPUESTA ADECUADA EN LOS ASPECTOS TECNOLÓGICOS QUE EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA CONLLEVA.

ENTENDER Y RESPONDER AL PROBLEMA URBANO QUE INTERACTÚA CON LA VIVIENDA, CUANDO ESTA SE DESARROLLA EN FORMA PUNTUAL O GRUPAL.

RESOLVER LOS PROBLEMAS CONEXOS, TALES COMO LOS DEL MEDIO AMBIENTE, MOVILIDAD URBANA, ZONAS DE CESIÓN, NORMATIVIDAD URBANA, PAISAJISMO, DENSIDAD, HABITABILIDAD, ETC.

DESARROLLAR UN ESPÍRITU INVESTIGATIVO ALREDEDOR DEL TEMA DE LA VIVIENDA, POR TRATARSE DE UNO DE LOS PROBLEMAS A LOS QUE EL ARQUITECTO SE ENFRENTA CON MAYOR FRECUENCIA.

COMUNICAR Y REPRESENTAR EL PROYECTO ADECUADAMENTE.

DISEÑO IV

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : COMPRENDER Y DESARROLLAR SISTEMAS DE VIVIENDA DE ALTOS INGRESOS EN SECTORES CONSOLIDADOS TENIENDO EN CUENTA LAS NUEVAS TENDENCIAS Y CONFORT QUE SE VIENEN DESARROLLANDO A NIVEL NACIONAL.

CONTENIDO : VIVIENDA DE ALTOS INGRESOS

MEMORIAS: DESCRIPTIVA

PLANTA:
TIPO MODULO A
TIPO MODULO B
PARQUEADEROS

CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL
FACHADAS

AXONOMETRÍA

DISEÑO IV

DISEÑO IV

PROFESOR : ARQ. FLAVIO SANTAMARÍA

FECHA : II CICLO DE 2002

LOCALIZACIÓN: VILLAVICENCIO (META).
BARRIO EL CAUDAL

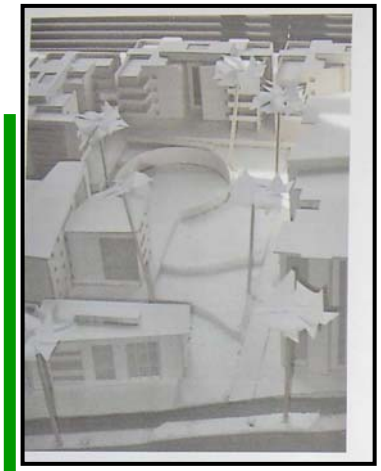
TEMA : VIVIENDA DE ALTOS INGRESOS

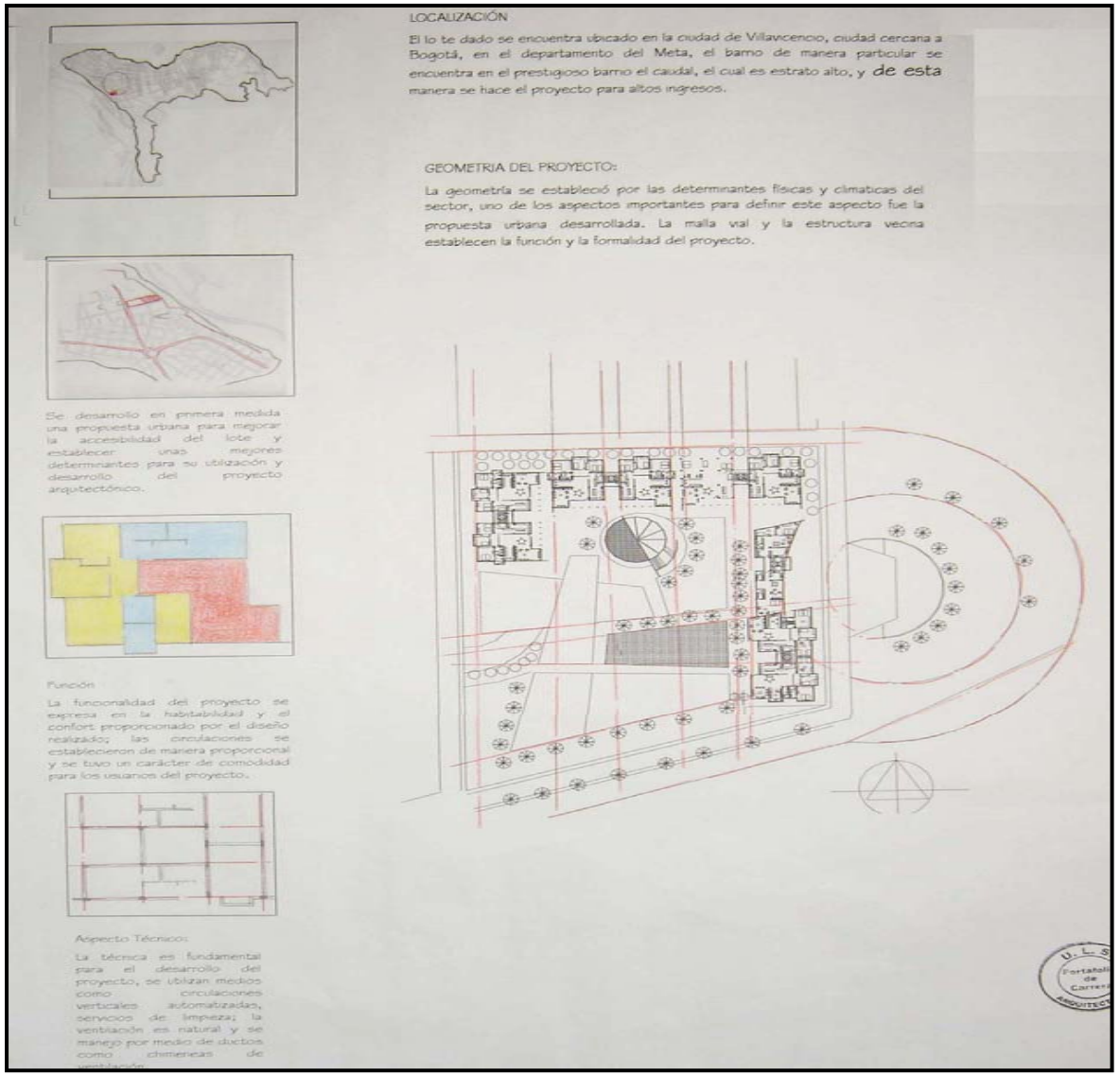
MEMORIAS : MEMORIA DESCRIPTIVA

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
JORGE ARMANDO MURCIA

D I S E Ñ O IV

PORTAFOLIO DE CARRERA





LOCALIZACIÓN

El lo te dado se encuentra ubicado en la ciudad de Villavcencio, ciudad cercana a Bogotá, en el departamento del Meta, el barrio de manera particular se encuentra en el prestigioso barrio el caudal, el cual es estrato alto, y de esta manera se hace el proyecto para altos ingresos.

GEOMETRIA DEL PROYECTO:

La geometría se estableció por las determinantes físicas y climaticas del sector, uno de los aspectos importantes para definir este aspecto fue la propuesta urbana desarrollada. La malla vial y la estructura vecina establecen la función y la formalidad del proyecto.

Se desarrollo en primera medida una propuesta urbana para mejorar la accesibilidad del lote y establecer unas mejores determinantes para su utilización y desarrollo del proyecto arquitectónico.

Función

La funcionalidad del proyecto se expresa en la habitabilidad y el confort proporcionado por el diseño realizado; las circulaciones se establecieron de manera proporcional y se tuvo un carácter de comodidad para los usuarios del proyecto.

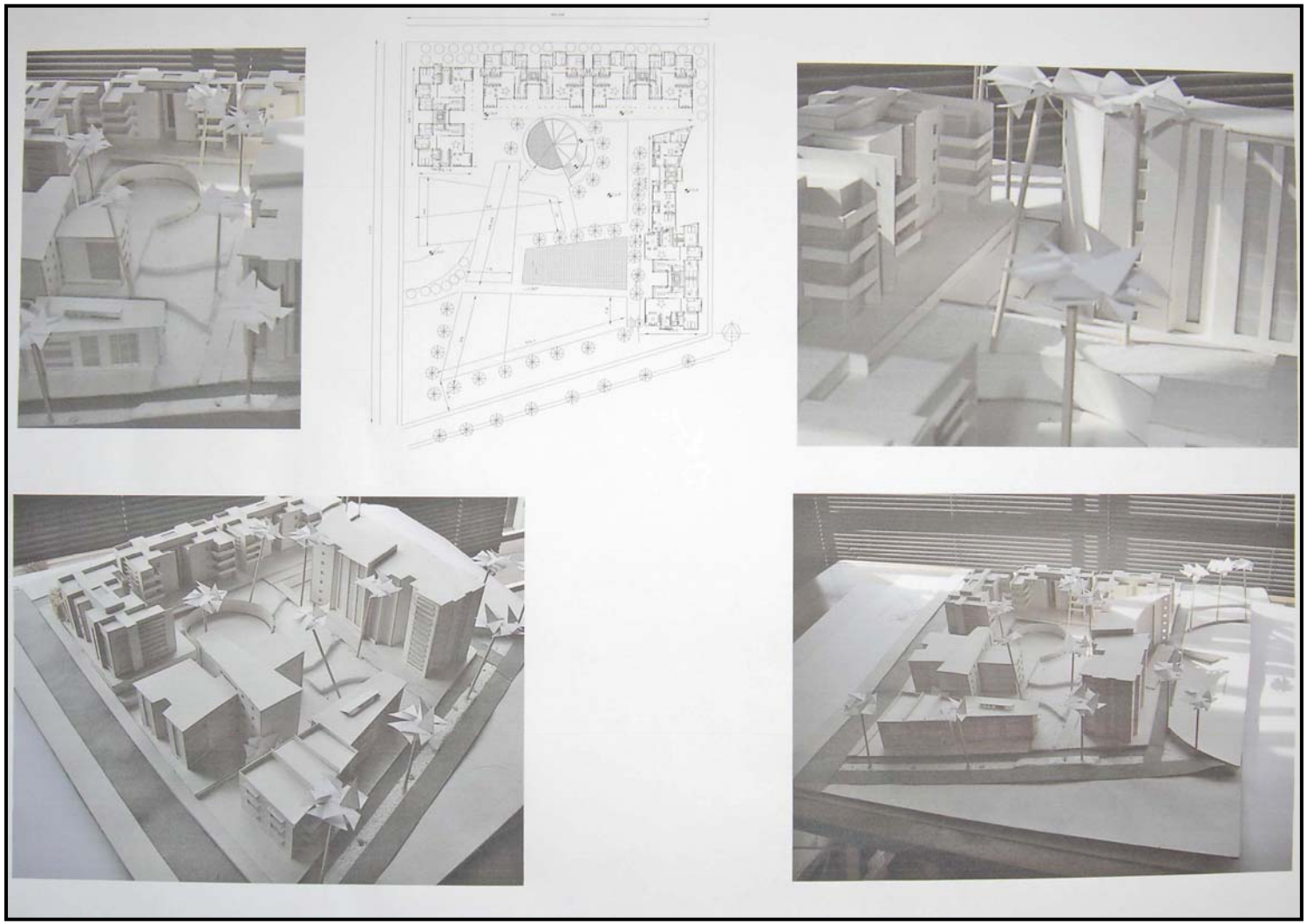
Aspecto Técnico:

La técnica es fundamental para el desarrollo del proyecto, se ubican medios como circulaciones verticales automatizadas, servicios de limpieza; la ventilación es natural y se manejo por medio de ductos como chimeneas de

DISEÑO IV

MEMORIA DESCRIPTIVA

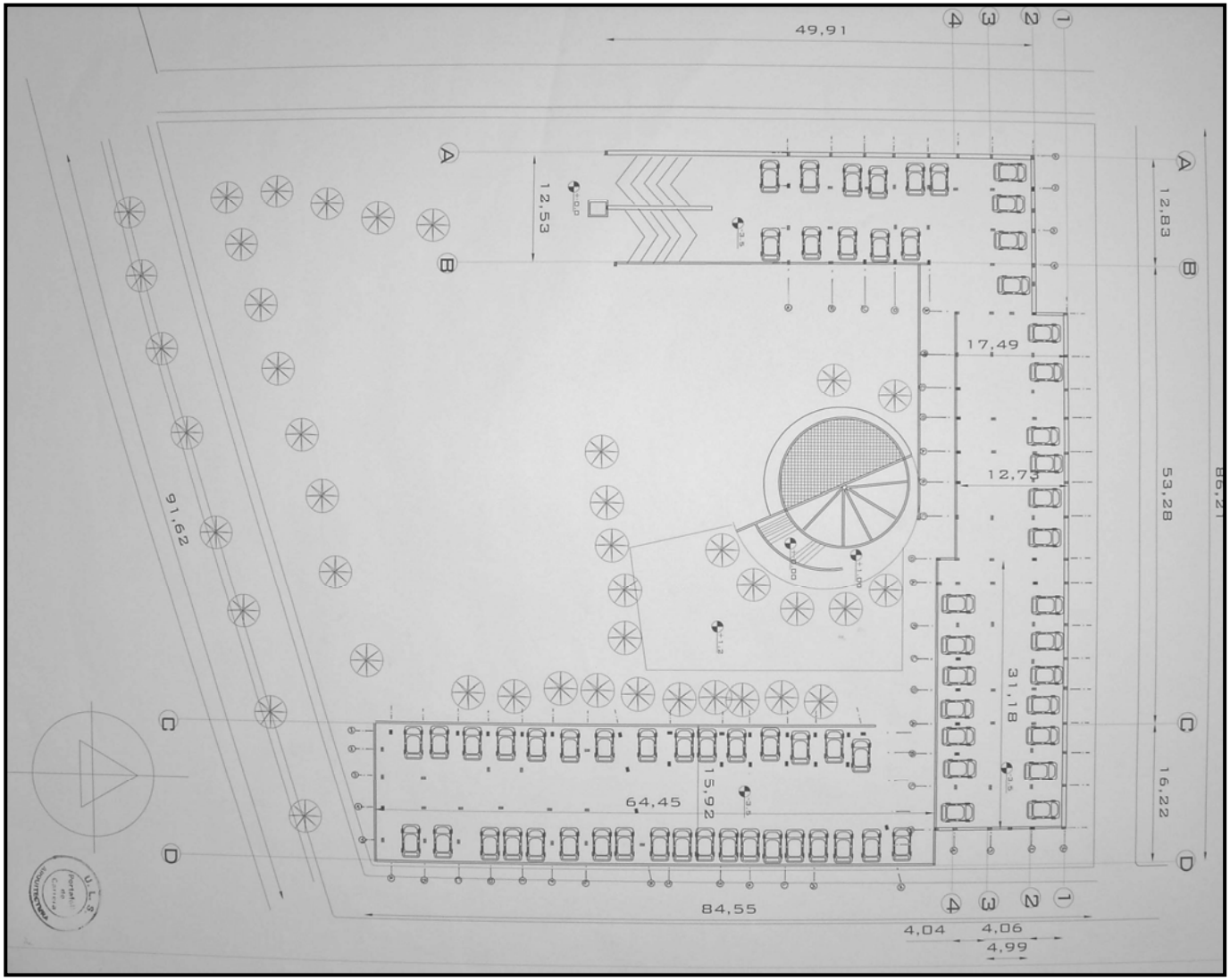
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PERSPECTIVAS

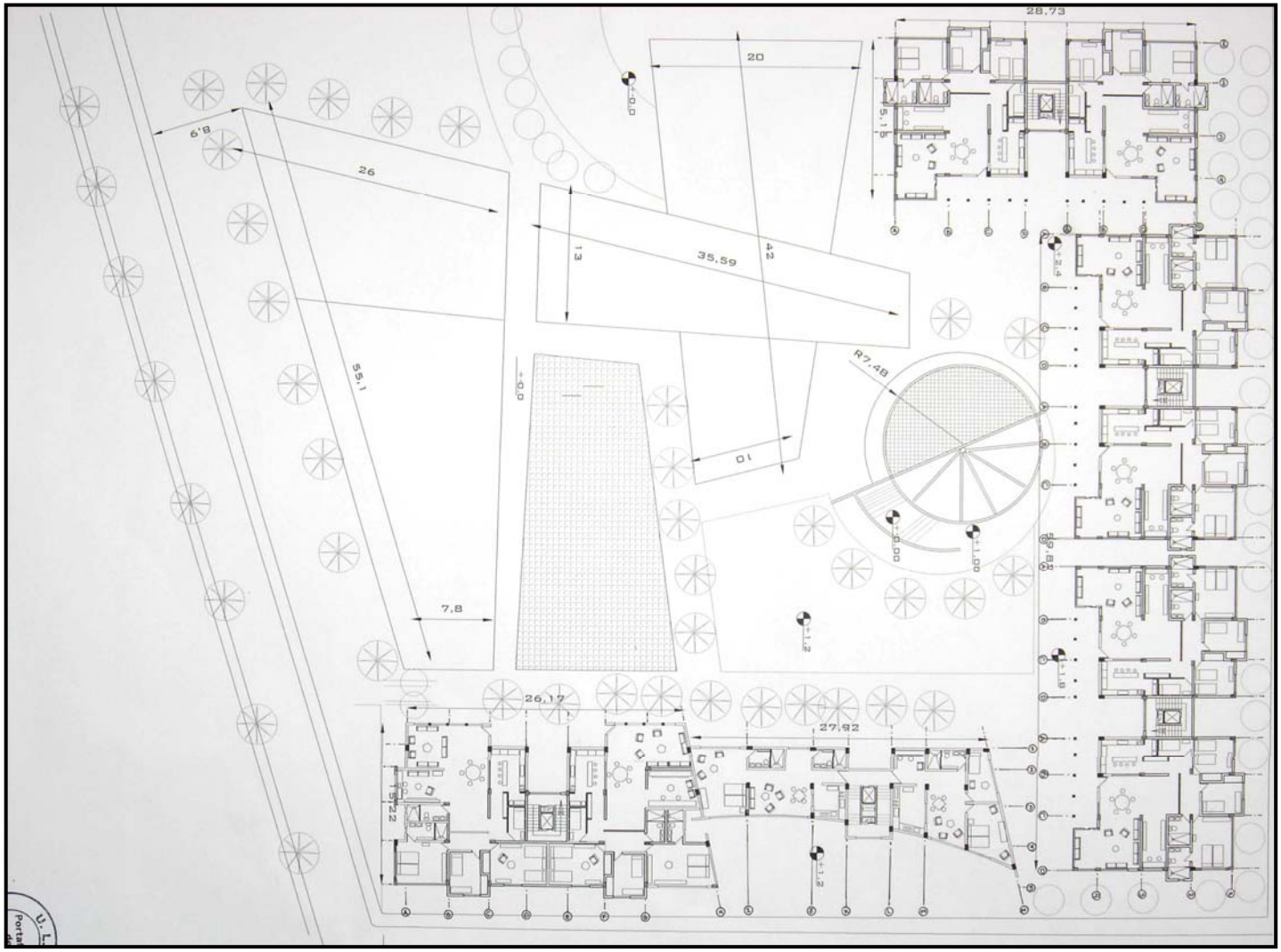
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PLANTA DE PARQUEADEROS

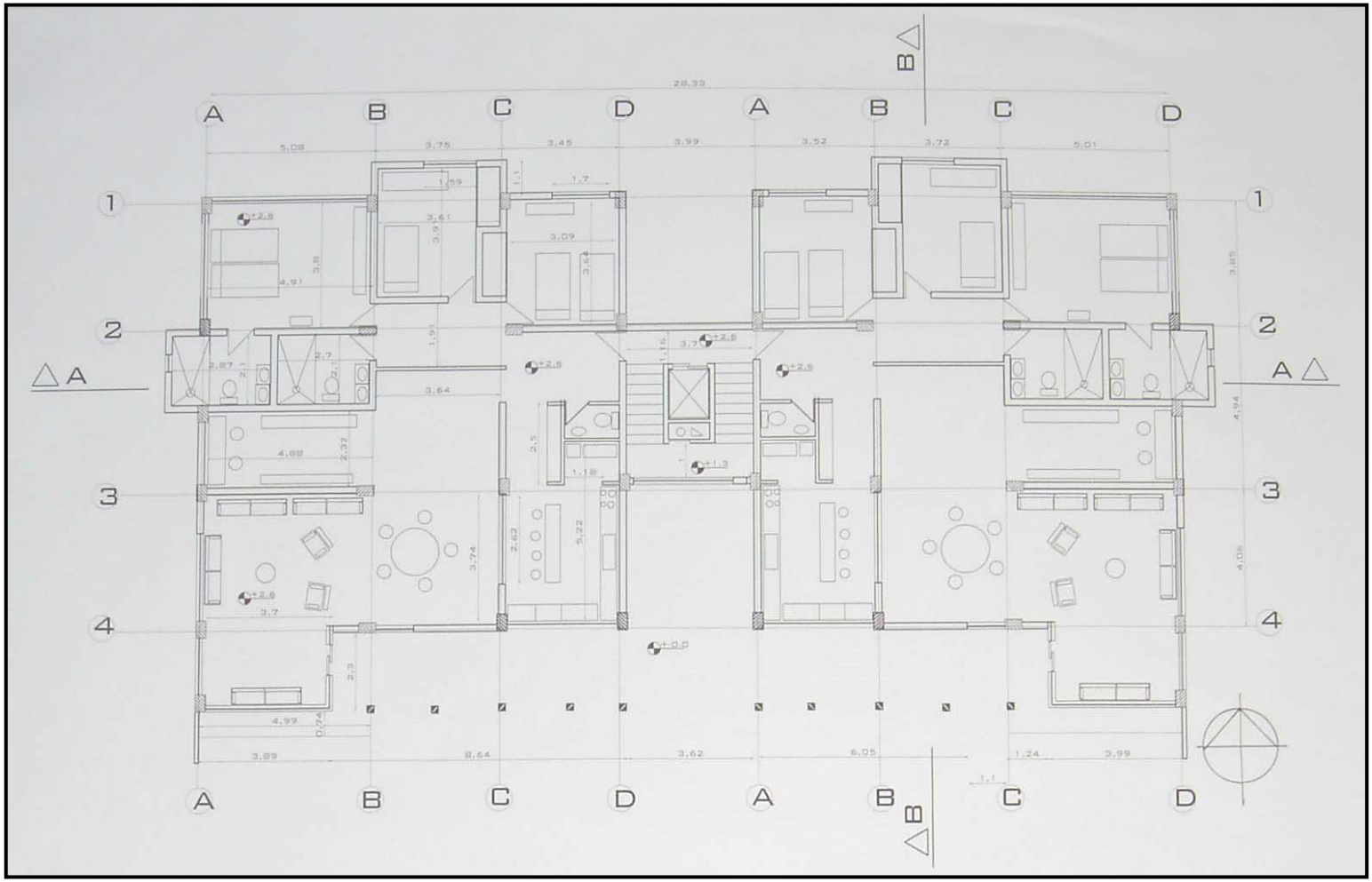
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PLANTA GENERAL

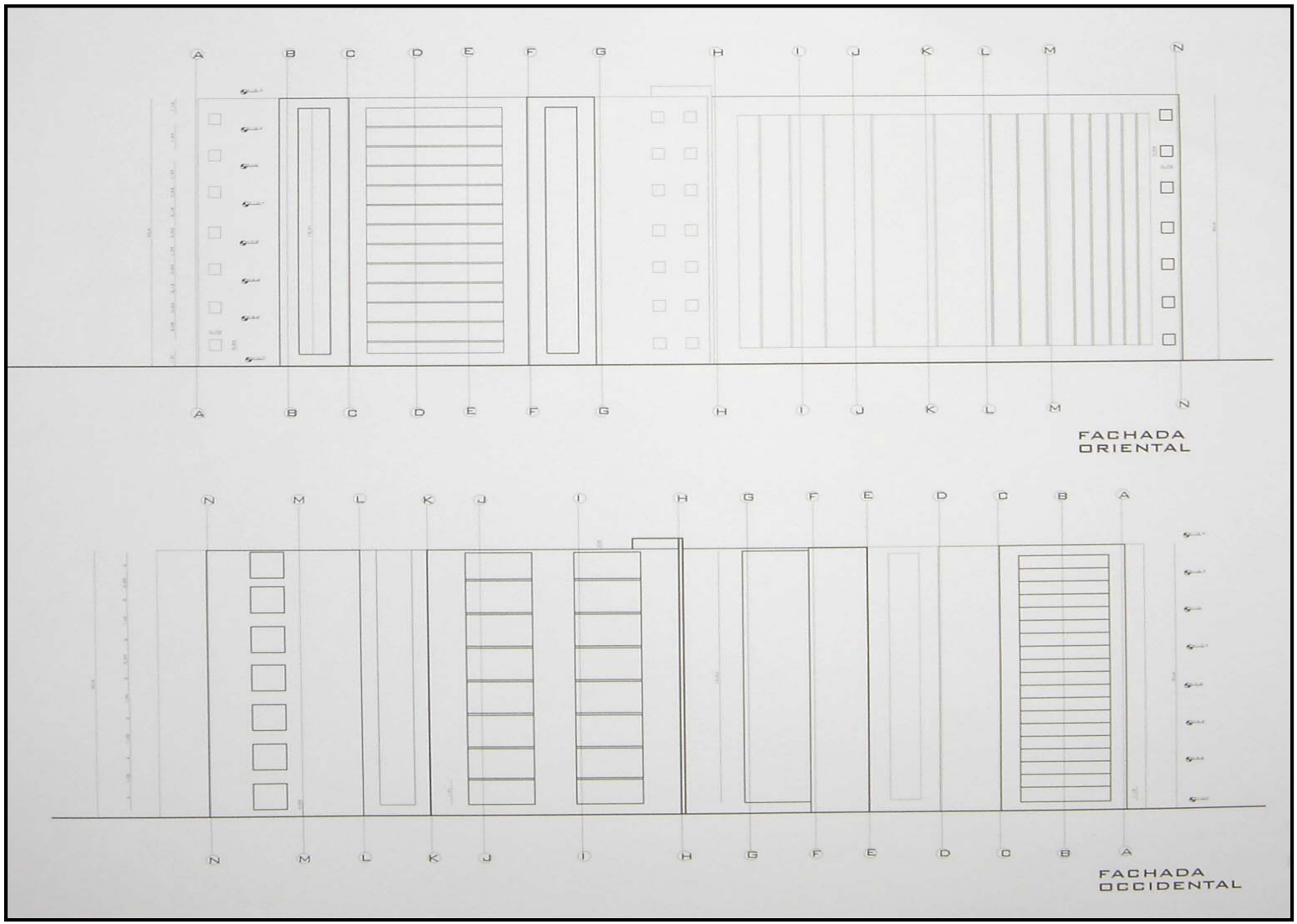
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PLANTA TIPO MODULO A

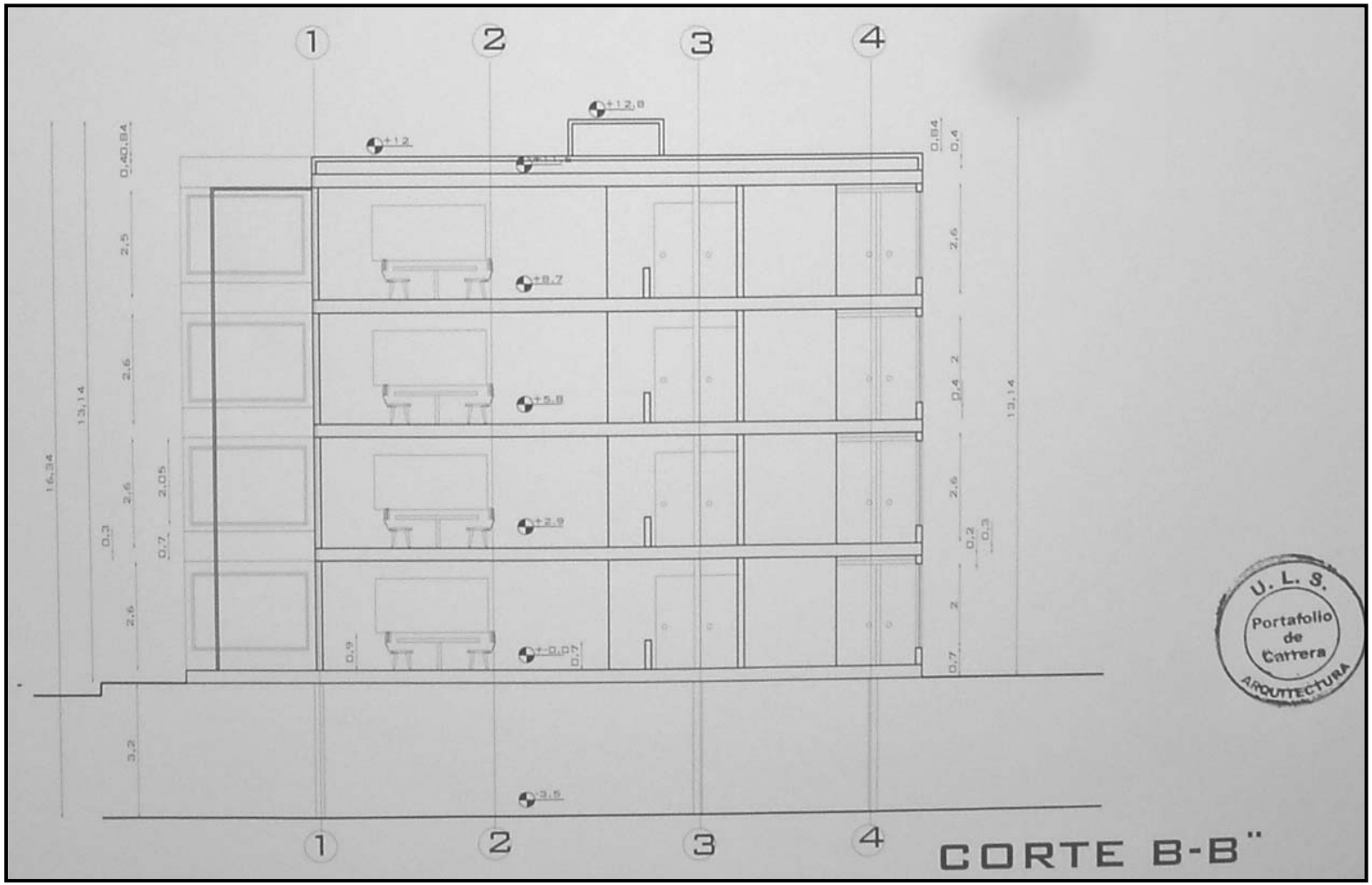
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

FACHADAS MODULO A

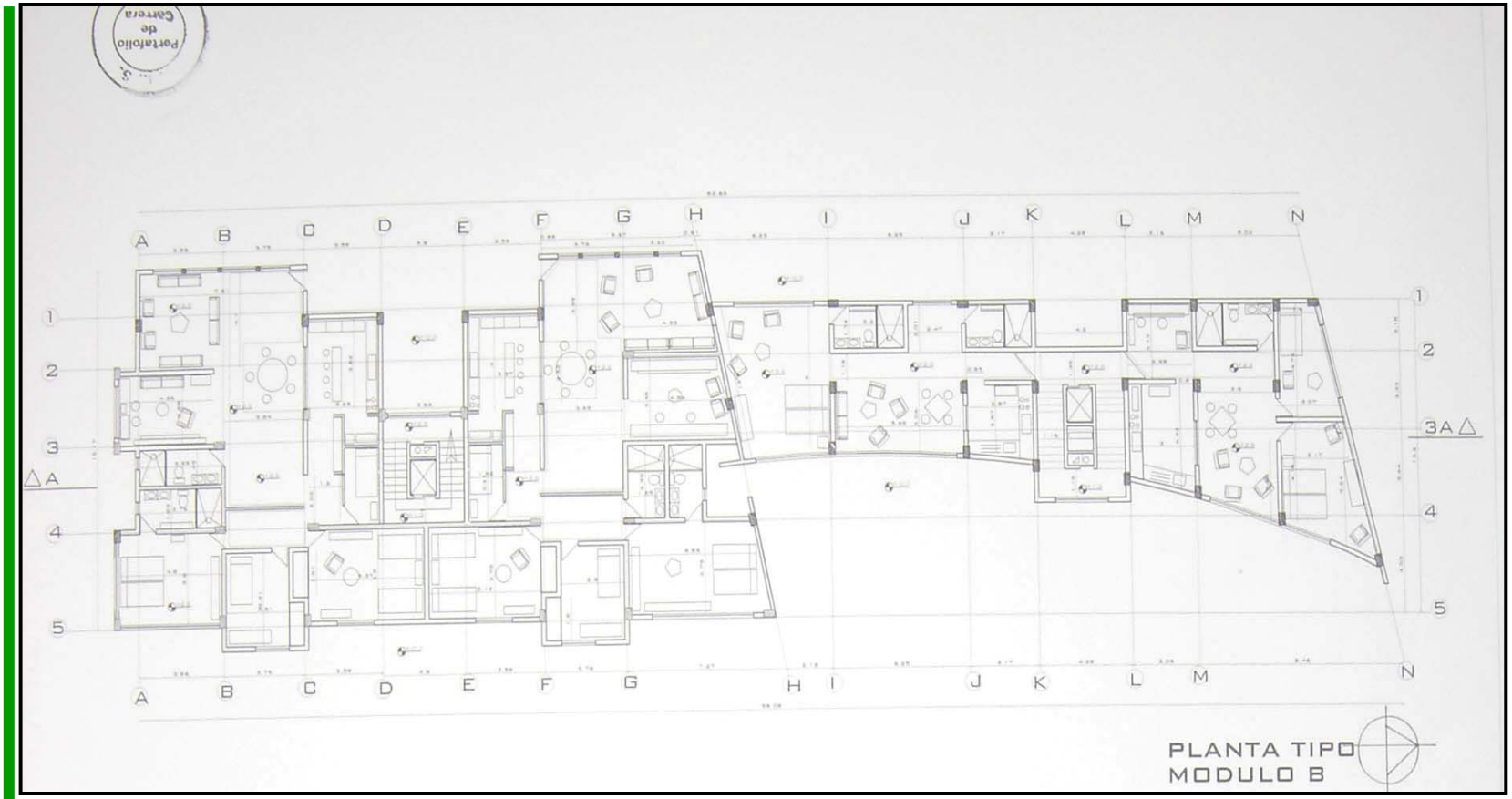
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

CORTE B----B' MODULO A

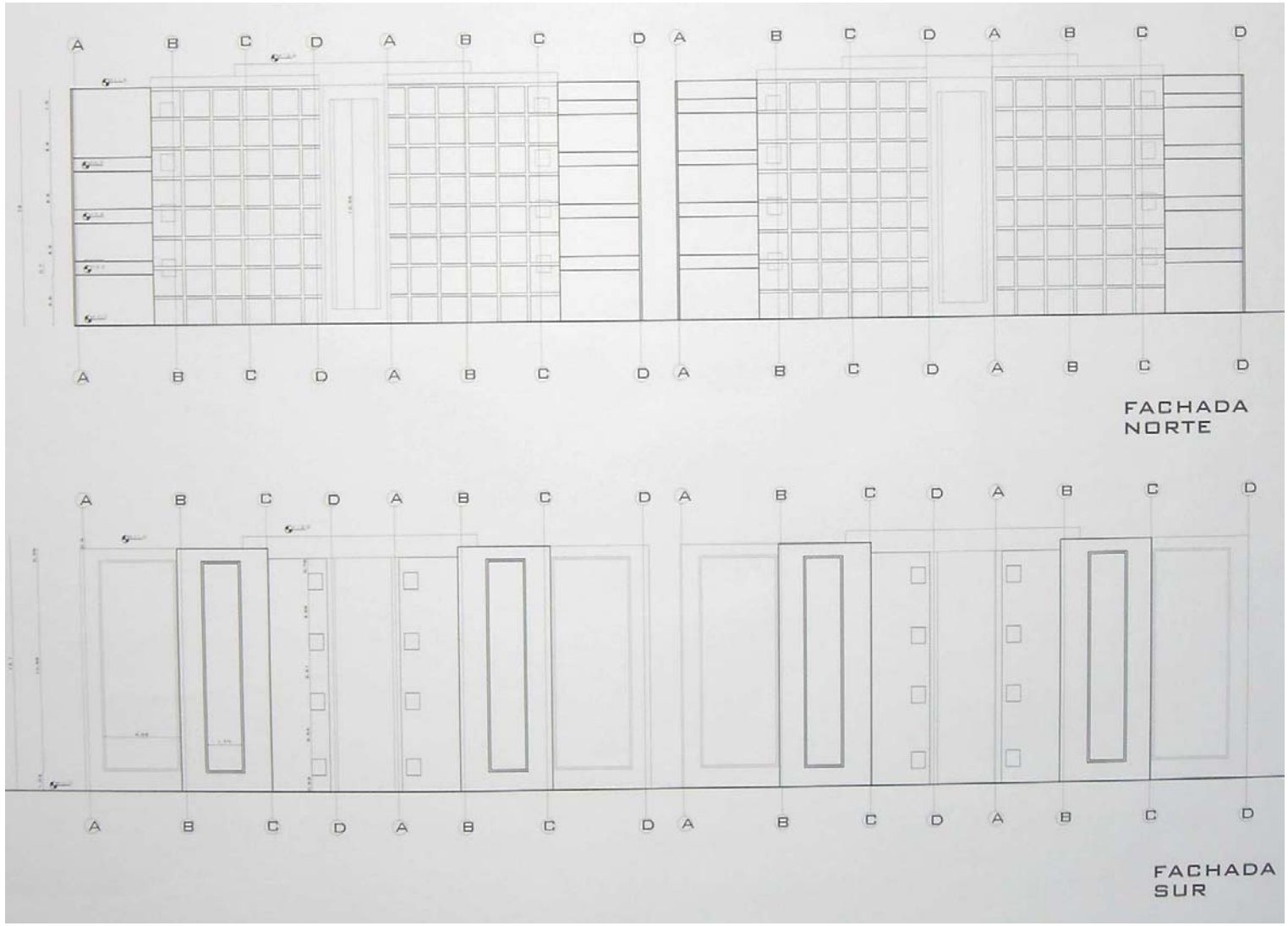
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PLANTA TIPO MODULO B

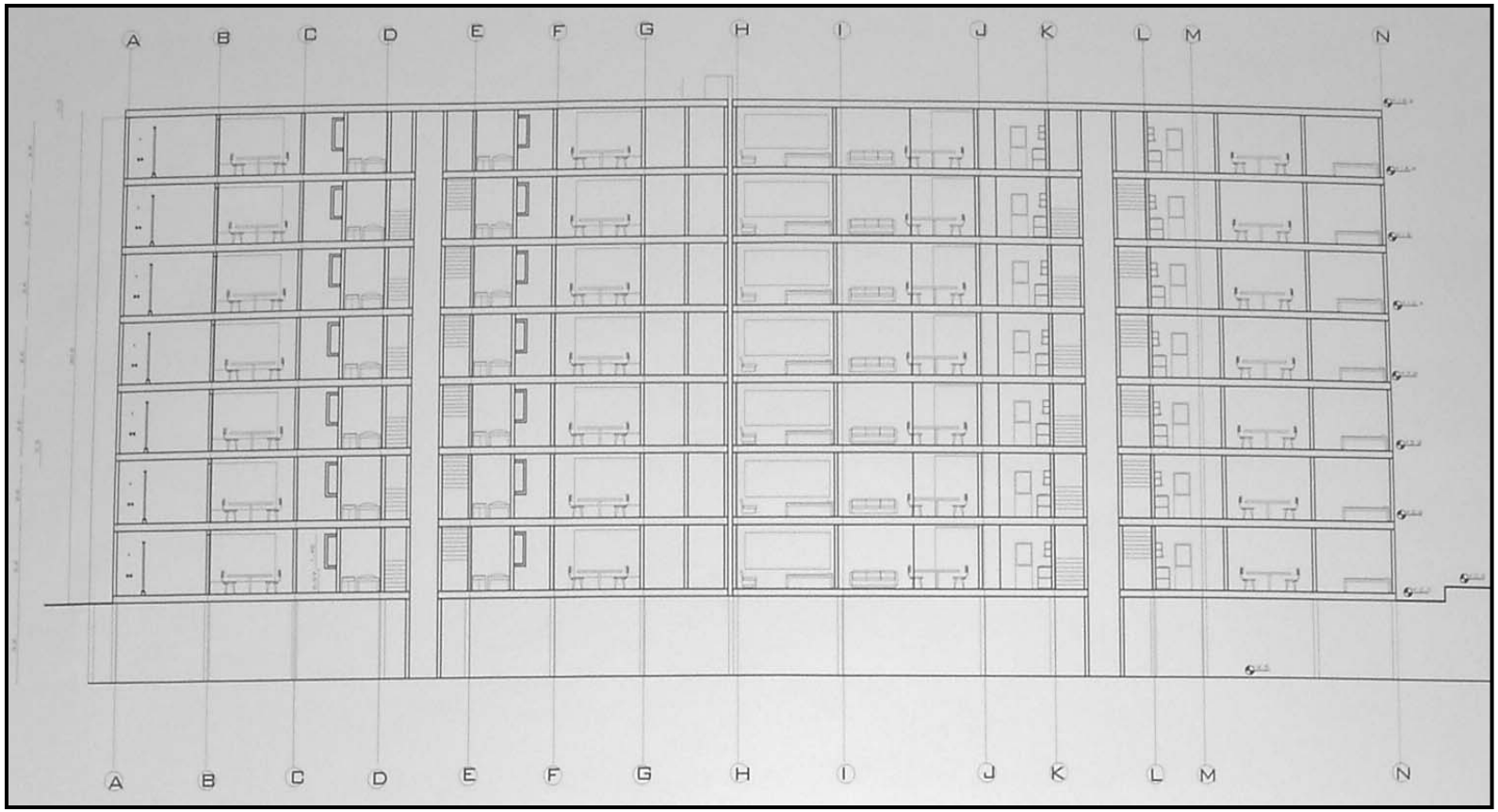
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

FACHADAS MODULO B

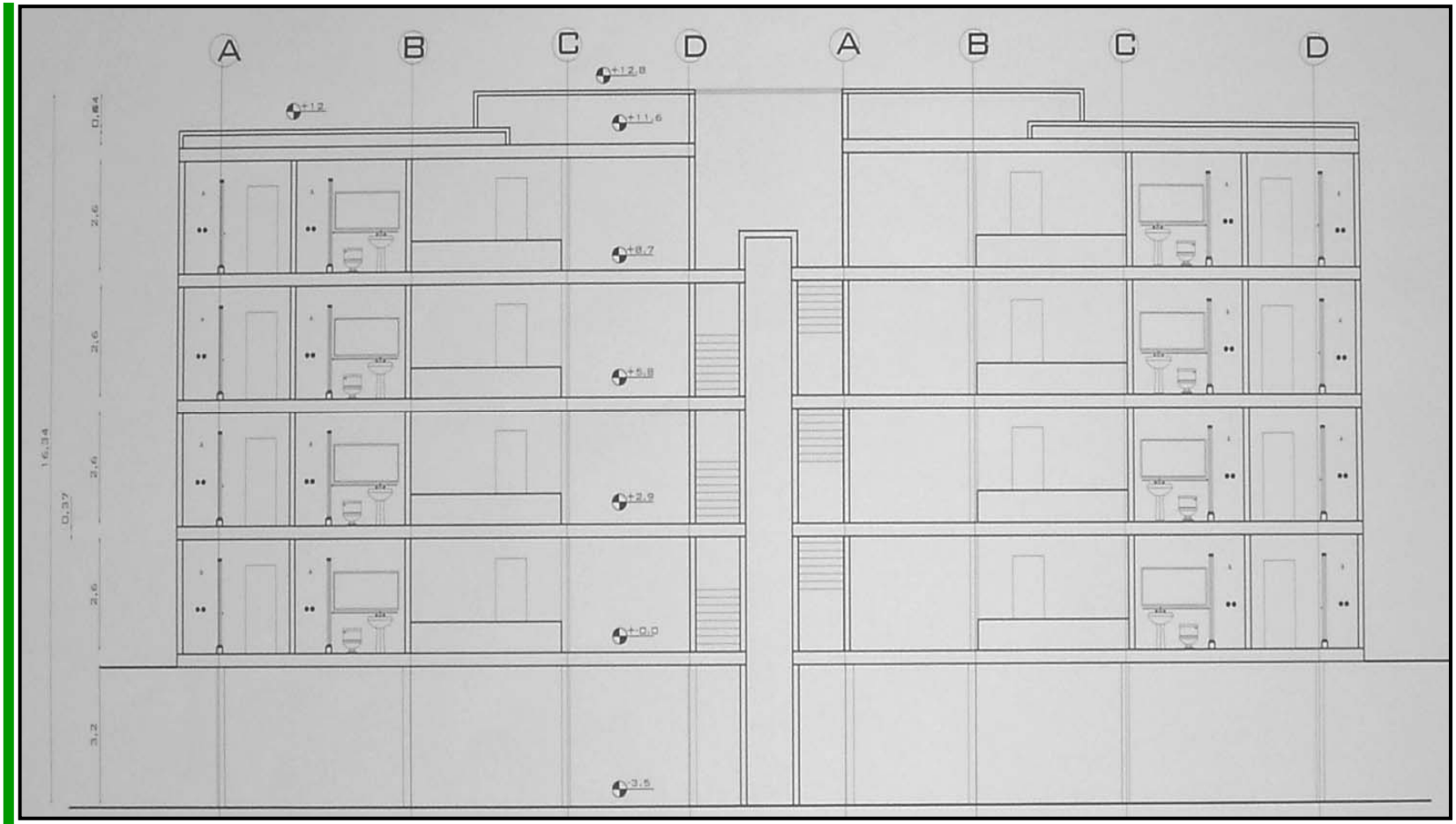
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

CORTE A----A´ MODULO B

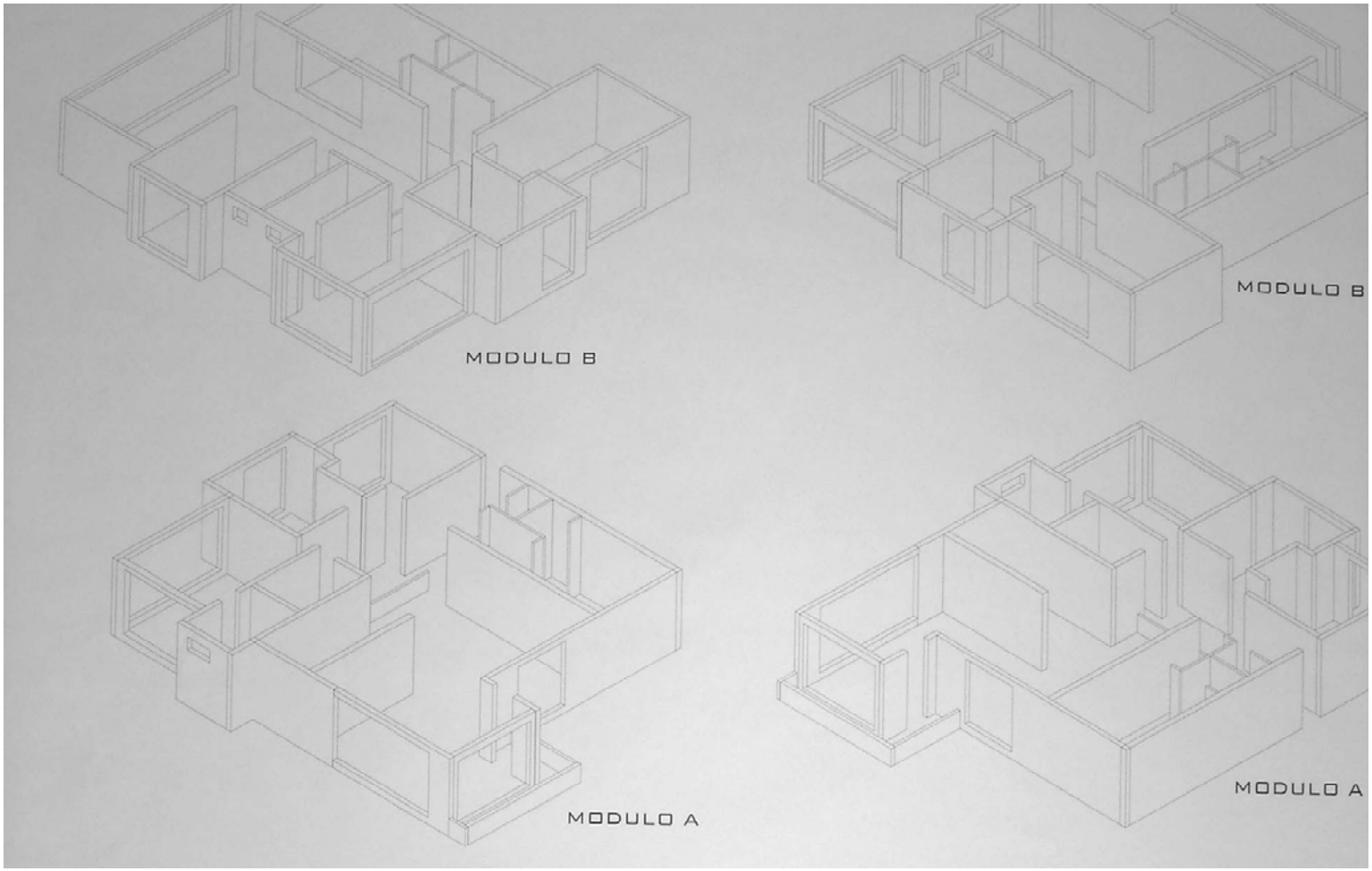
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

CORTE B----B´ MODULO B

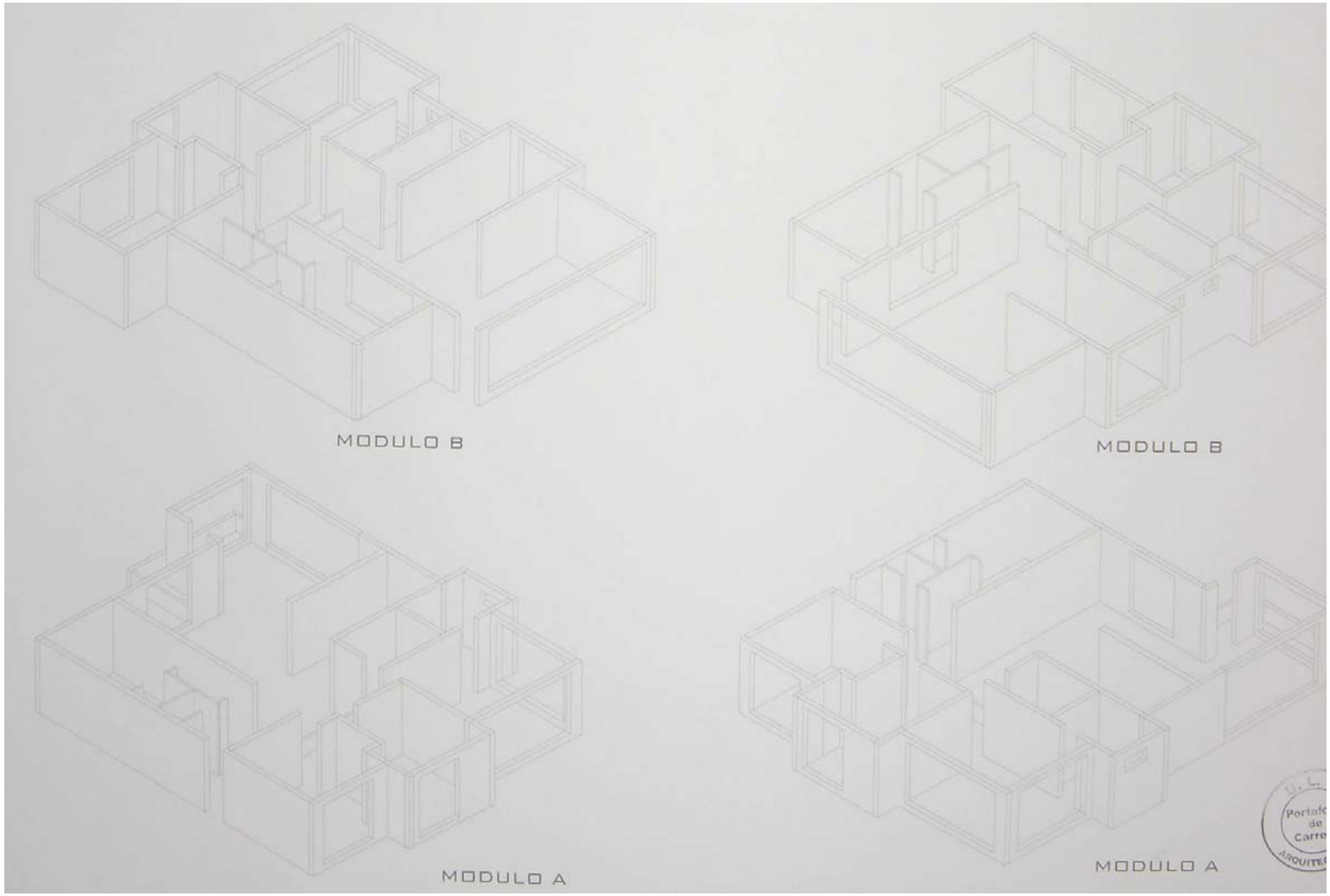
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IV

PLANTAS EXPLOTADAS

PORTAFOLIO DE CARRERA



D I S E Ñ O IV

PLANTAS EXPLOTADAS

DISEÑO V

SEMESTRE V

ASESOR:

ARQ. LUIS EDUARDO BARBOSA

OBJETIVO:

ABORDAR EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA PARA ESTRATOS DE BAJOS RECURSOS ECONÓMICOS FORMULANDO SOLUCIONES ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS ADECUADAS AL MEDIO SOCIAL AL QUE SE DIRIJAN, CON EL FIN DE CONSTRUIR UN CONOCIMIENTO PERMANENTE Y PROGRESIVO QUE PROCURE DAR RESPUESTA AL DÉFICIT CUALITATIVO Y CUANTITATIVO DE LA VIVIENDA EN NUESTRO PAÍS.

SE HARÁN CONCURRIR SIMULTÁNEAMENTE LAS VARIABLES TÉCNICAS, SOCIALES, ECONÓMICAS, LEGALES (NORMATIVAS), URBANÍSTICAS , DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD, ETC., PARA LOGRAR PROYECTOS REALES Y VIABLES.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

EN ESTE TALLER DE DISEÑO, EL ALUMNO SE ENFRENTARÁ A PROBLEMAS DE DISEÑO DE VIVIENDA PARA BAJOS INGRESOS, TALES COMO LA V.I.S (VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL), O VIVIENDA PARA DESPLAZADOS, O VIVIENDA DE EMERGENCIA Y OTRAS POR EL ESTILO.

DEBERÁ CONCEPTUALIZAR SOBRE POLÍTICAS DE ESTADO, SITUACIONES SOCIOLÓGICAS Y PROBLEMAS ECONÓMICOS, ENTRE OTROS, QUE GENERAN EL PROBLEMA DEL DÉFICIT PARA ESTOS GRUPOS HUMANOS. ASÍ MISMO, ESTUDIARÁ SOLUCIONES TECNOLÓGICAS ADECUADAS, NORMAS MÍNIMAS DE DIGNIDAD Y CALIDAD DE LA VIVIENDA, FORMAS DE AGRUPACIÓN URBANA, Y OTRAS VARIABLES COLATERALES QUE ESTE PROBLEMA ENGENDRA.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO Y URBANÍSTICO RELATIVOS A LA VIVIENDA PARA ESTRATOS DE BAJOS INGRESOS ECONÓMICOS.

ENTENDER Y RESOLVER PROBLEMAS TECNOLÓGICOS QUE CONTRIBUYAN A LA DISMINUCIÓN DE LOS COSTOS DE ESTE TIPO DE VIVIENDA.

CONSIDERAR Y RESOLVER LOS PROBLEMAS COLATERALES DE LA TEMÁTICA PRINCIPAL, TALES COMO EL DISEÑO URBANO, PAISAJÍSTICO, AMBIENTAL, ESTÉTICO, FORMAL, ETC.

VER CON OJOS PROSPECTIVOS ESTE PROBLEMA, CON EL FIN DE PENSAR EN LAS SOLUCIONES QUE REQUIERE EN EL FUTURO.

GENERAR UN ESPÍRITU INVESTIGATIVO PERMANENTE SOBRE ESTA PROBLEMÁTICA, COMO UNA DE LAS MÁS GRAVES DE NUESTRA REALIDAD NACIONAL Y A LA CUAL EL ARQUITECTO DEBERÁ RESPONDER DESDE SU PROFESIÓN.

COMUNICAR Y EXPRESAR ADECUADAMENTE SUS PROYECTO, EN TODOS LOS ASPECTOS.

D I S E Ñ O V

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : DESARROLLAR UN SISTEMA DE VIVIENDA DE EMERGENCIA QUE CONTEMPLE LAS NECESIDADES BÁSICAS DE LA POBLACIÓN MENOS FAVORECIDAS Y QUE ESTA A SU VEZ BRINDE CONFORT, SOLUCIONES ARQUITECTÓNICAS Y URBANAS EN CONJUNTO PARA QUE ESTAS PERSONAS GOCEN DE UN HABITAD DIGNA.

CONTENIDO : VIVIENDA DE BAJOS INGRESOS

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
CRITERIOS DE IMPLANTACIÓN
DESLINDE
ÁREAS

PLANTA: 1 Y 2 NIVEL VIVIENDA UNIFAMILIAR
TIPO VIVIENDA BIFAMILIAR
TIPO VIVIENDA MULTIFAMILIAR

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES
FACHADAS

PERSPECTIVAS

DISEÑO V

DISEÑO V

PROFESOR : ARQ. LUÍS EDUARDO BARBOSA

FECHA : I CICLO DE 2003

LOCALIZACIÓN: BARRIO LAS CRUCES (BOGOTA D.C.)

TEMA : VIVIENDA DE BAJOS INGRESOS

MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
DESLINDE
ÁREAS

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CARLOS ANDRÉS GARZÓN PRIETO

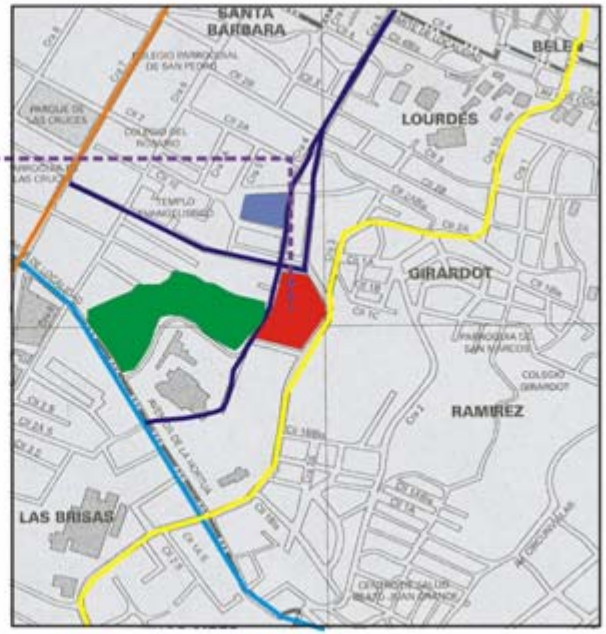
D I S E Ñ O V

ALTOS DE LAS CRUCES

REGALESE UNA OPORTUNIDAD

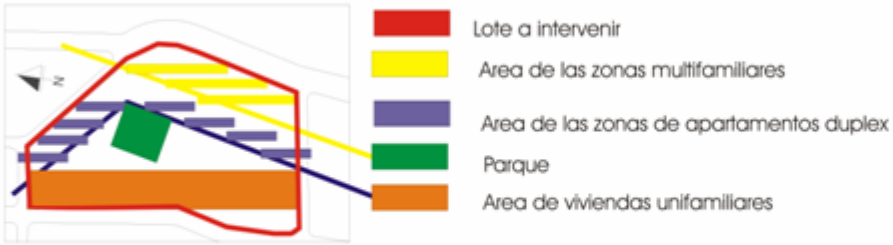
DE VIVIR BIEN

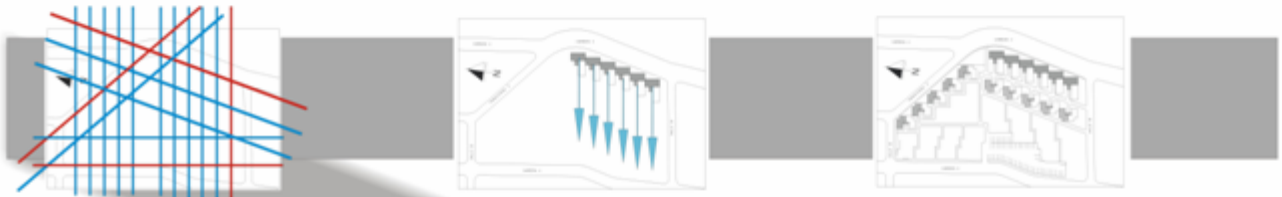
LOCALIZACION



- Lote a intervenir
- Via de acceso carrera 4
- Via av. La HORTUA
- Via carrera 7
- Via carerra 3
- Plaza de mercado
- Parque tisquesusa

CRITERIOS DE IMPLANTACION





MALLA COMPOSITIVA

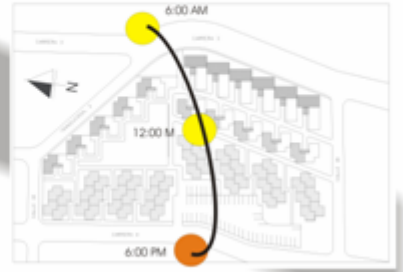
2DA ETAPA DE LA COMPOSICION

3RA ETAPA DE LA COMPOSICION

BLOQUE MULTIFAMILIARES

BLOQUE APARTAMENTOS DUPLEX

BLOQUE VIVIENDAS UNIFAMILIARES



ETAPA FINAL.

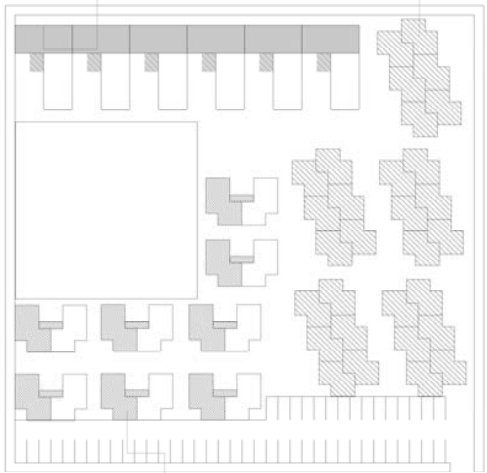
ALTOS DE LAS CRUCES

REGALESE UNA OPORTUNIDAD DE VIVIR BIEN

LA AGRUPACION

VIVIENDA MULTIFAMILIAR

VIVIENDAS UNIFAMILIARES



VIVIENDAS BIFAMILIARES

ESQUEMA DE DESLINDE

AREA NETA	100%	10000M2
AREA PRIVADA	38.74%	3874.18M2
AREA TOTAL CONSTRUIDA	38.74%	3874.18M2
N° DE VIVIENDAS UNIFAMILIARES		30
N° DE APARTAMENTOS DUPLEX		50
N° DE VIVIENDAS MULTIFAMILIARES		72
TOTAL		152 UNIDADES
CESION TIPO A	15%	1500M2
AREA PUBLICA	61.26%	6126 M2
VIAS PEATONALES	18.60%	2279.85 M2
AREA DE PARQUEOS		
RESIDENTES	20 % unidades de vivienda	425 M2
1 uni X 5 unidades de vivienda	34/ unidades	
VISITANTES	10 %unidades de vivienda	212.5 M2
1 uni x 10 unidades de vivienda	17/unidades	

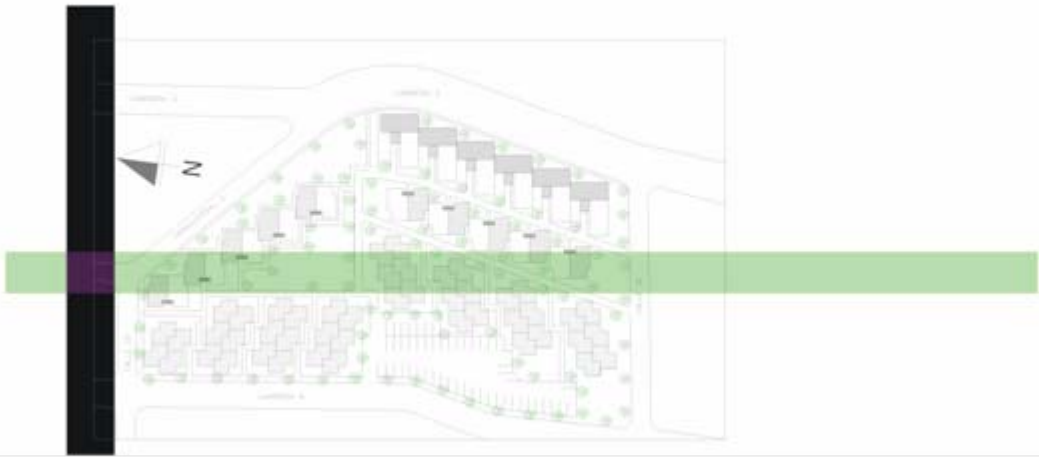
CUADRO DE AREAS

AREA NETA	100	12251M2
AREA PRIVADA	29,24	2582 M2
AREA CONSTRUIDA	29.24	2582.82 M2

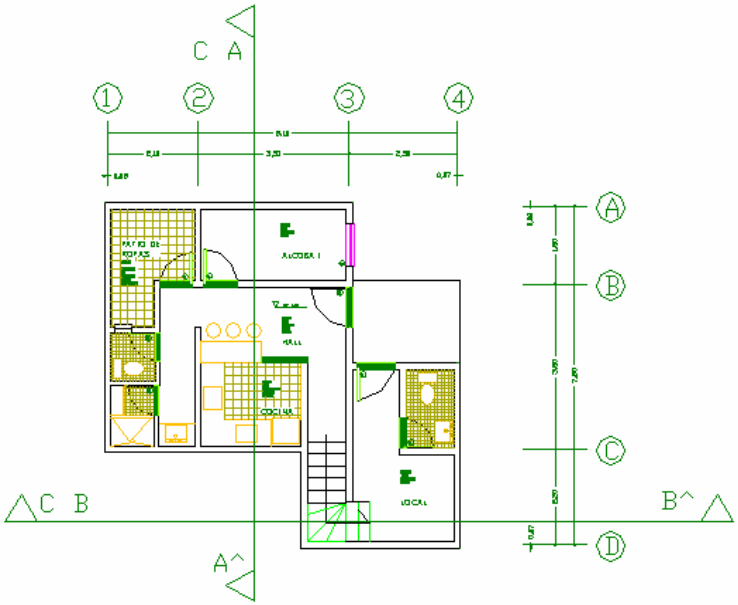
N° DE VIVIENDAS UNIFAMILIARES	48
N° DE VIVIENDAS BIFAMILIARES	20
N° DE VIVIENDAS TRIFAMILIARES	30
N° DE VIVIENDAS MULTIFAMILIARES	72
total	170 unidades de vivienda

CESION TIPO A	15	1500 M2
AREA PUBLICA	70.70	8669 M2
VIAS PEATONALES	18,60	2279.85 M2
AREA DE PARQUEOS		

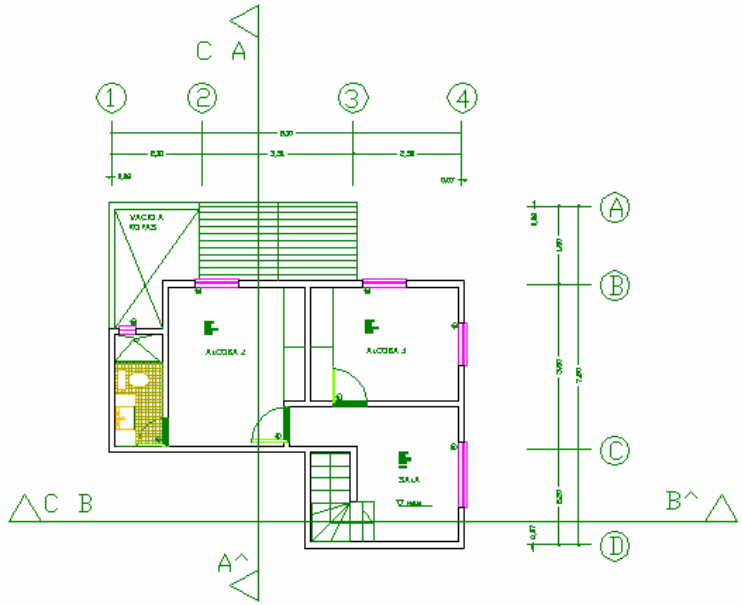
RESIDENTES	20 %unidades de vivienda	680 M2
1 uni X 5 unidades de vivienda	34/ unidades	
VISITANTES	10 %unidades de vivienda	340 M2
1 uni x 10 unidades de vivienda	17/unidades	



PORTAFOLIO DE CARRERA



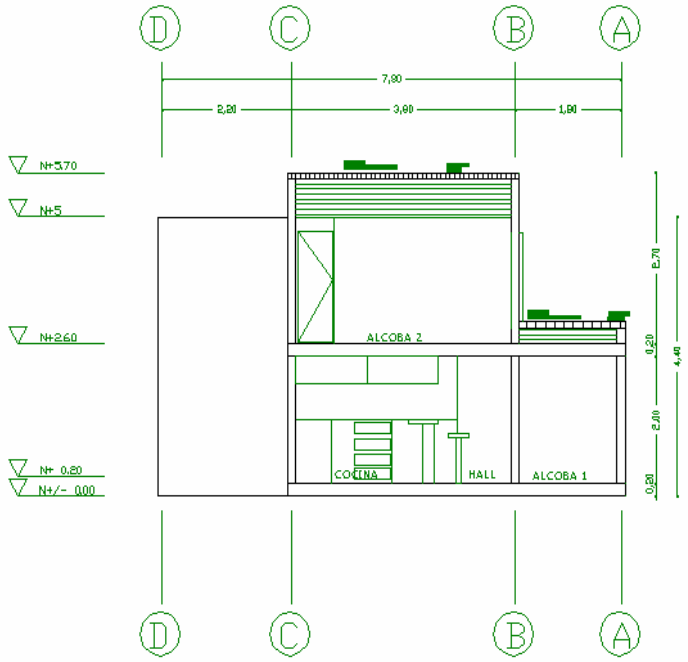
PLANTA PRIMER PISO



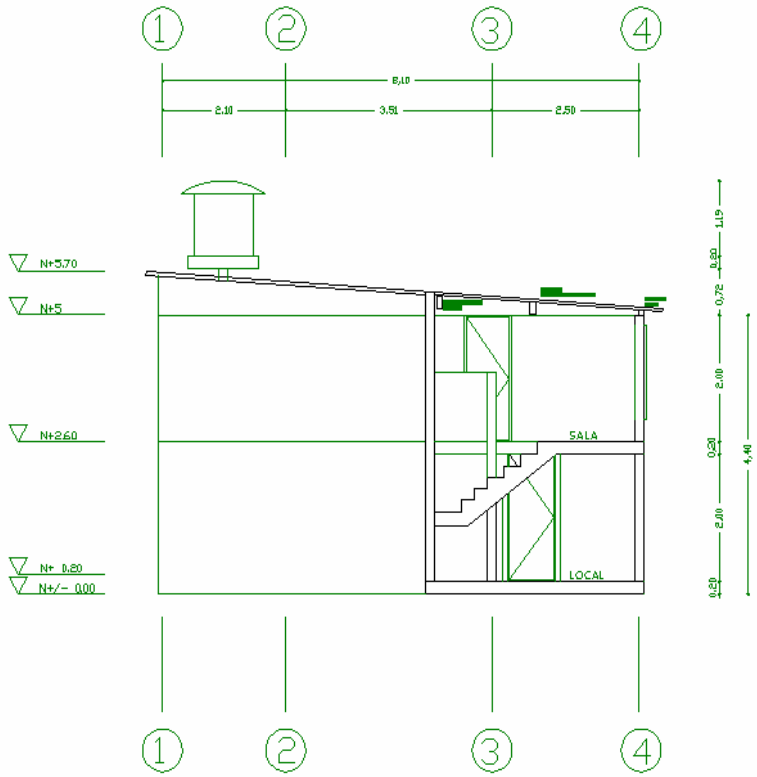
PLANTA SEGUNDO PISO

DISEÑO V

PLANTA NIVEL 1 Y 2 MODULO UNIFAMILIAR

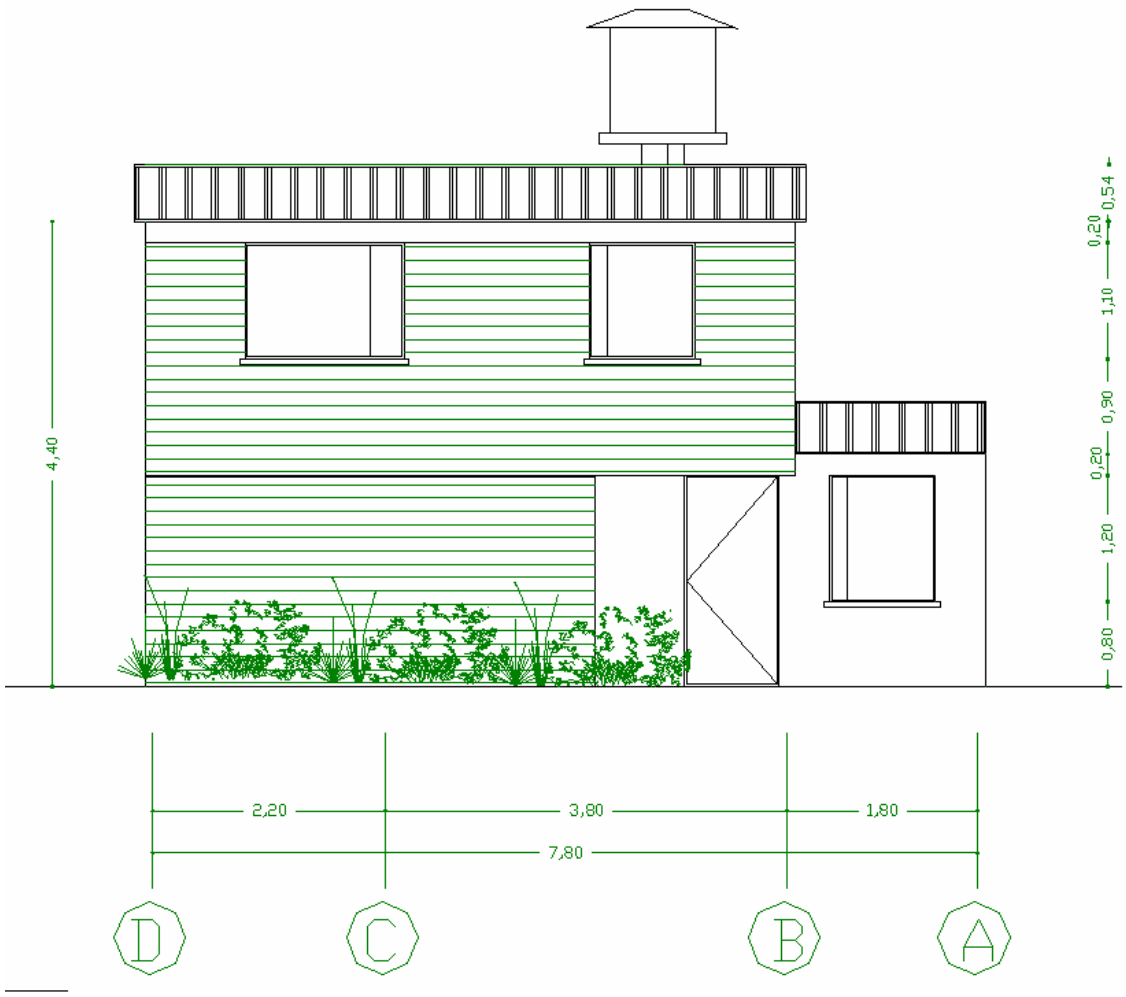


CORTE A - A´



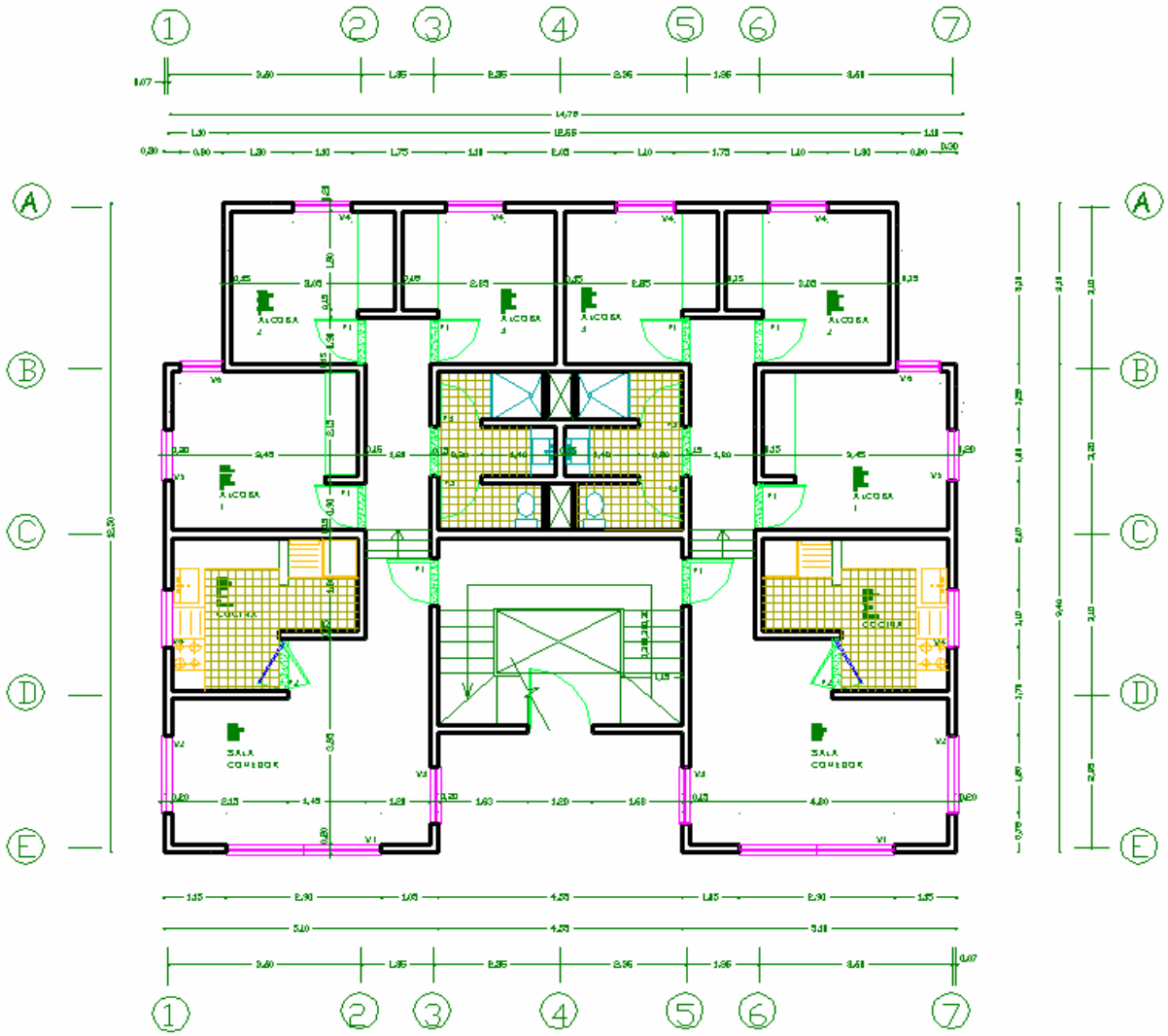
CORTE B - B´

DISEÑO V



FACHADA PRINCIPAL MODULO UNIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA

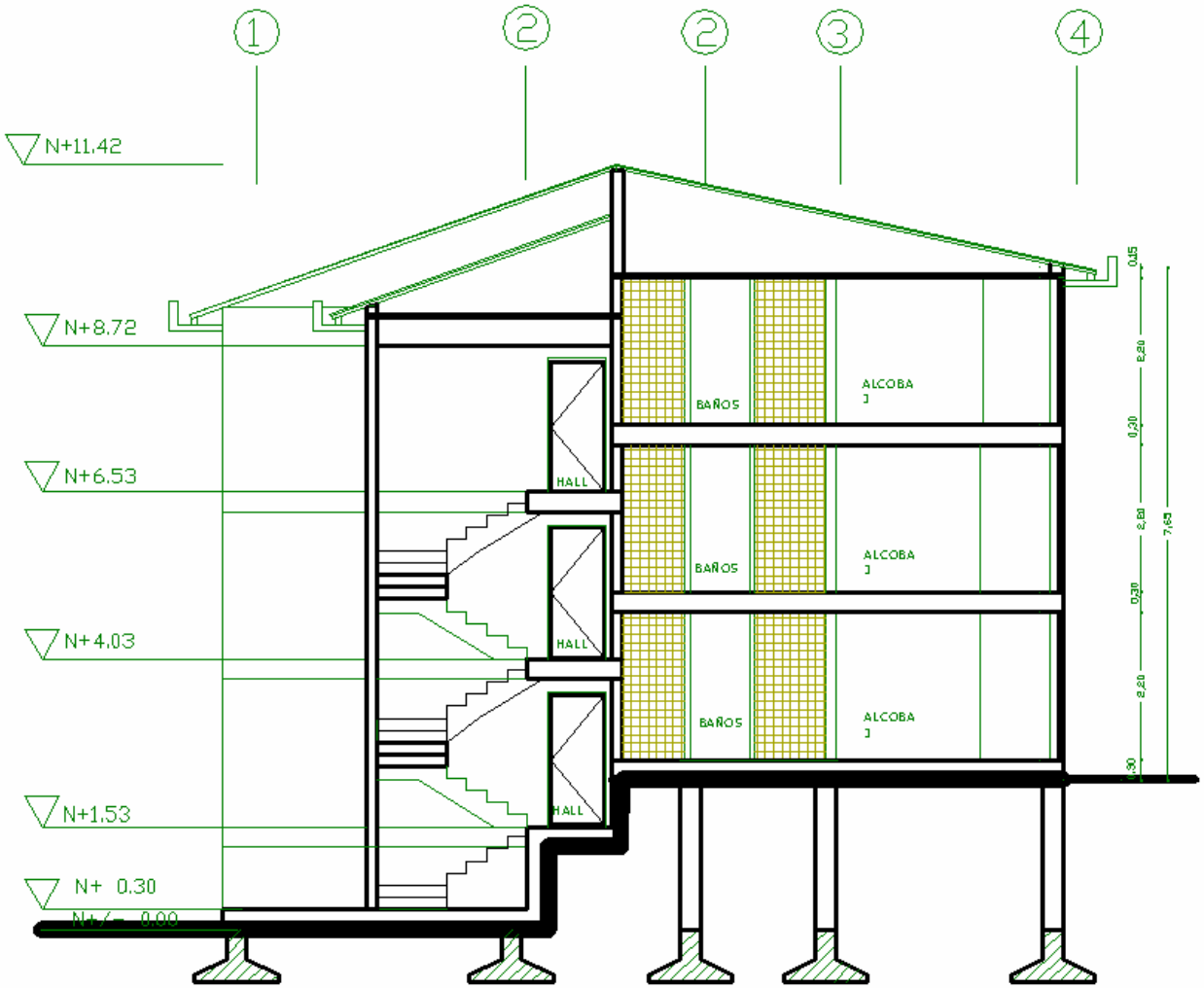


PLANTA TIPO 1-3

DISEÑO V

PLANTA MODULO BIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA

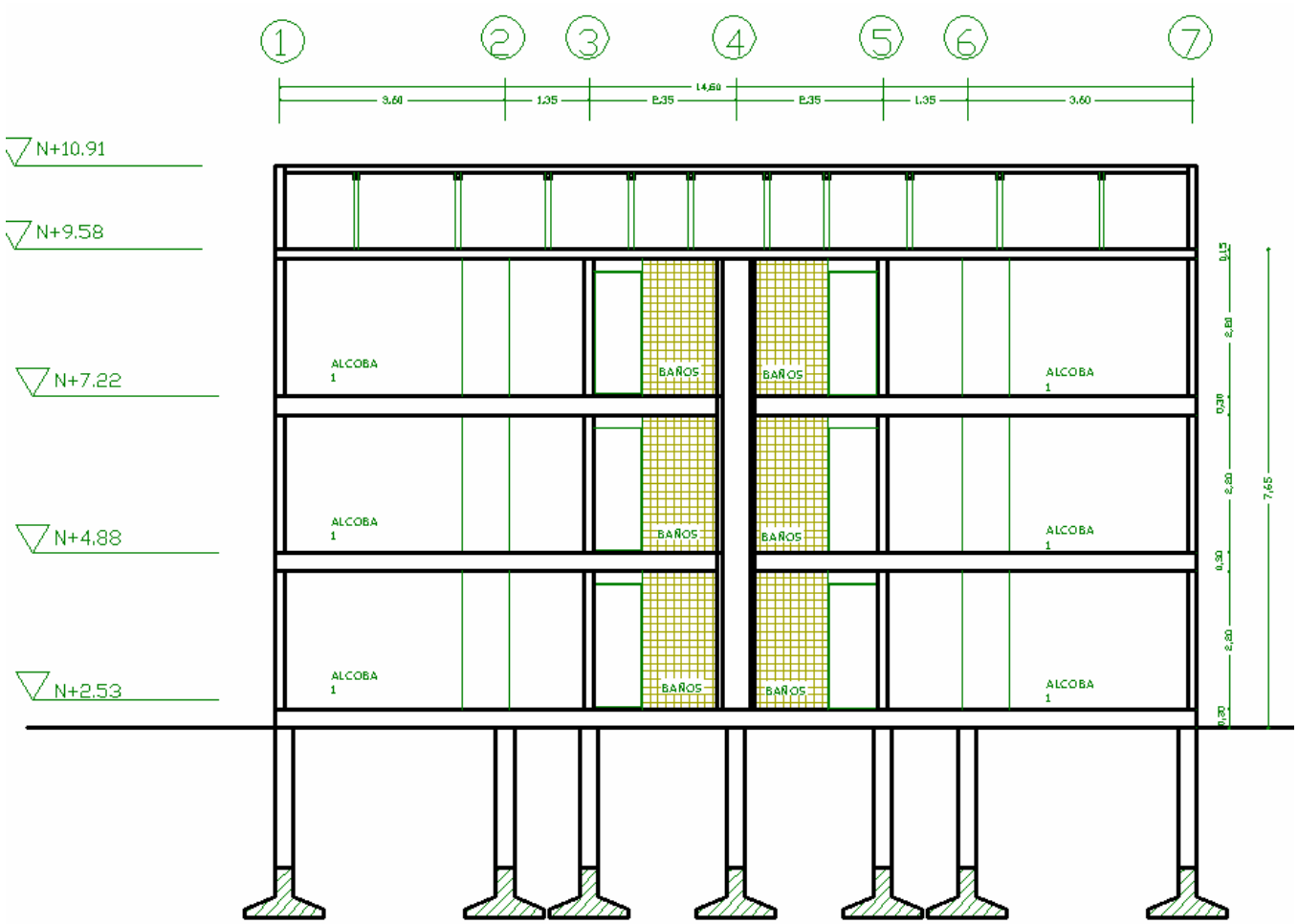


CORTE A-A´

DISEÑO V

CORTE MODULO BIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE B-B´

DISEÑO V

CORTE MODULO BIFAMILIAR

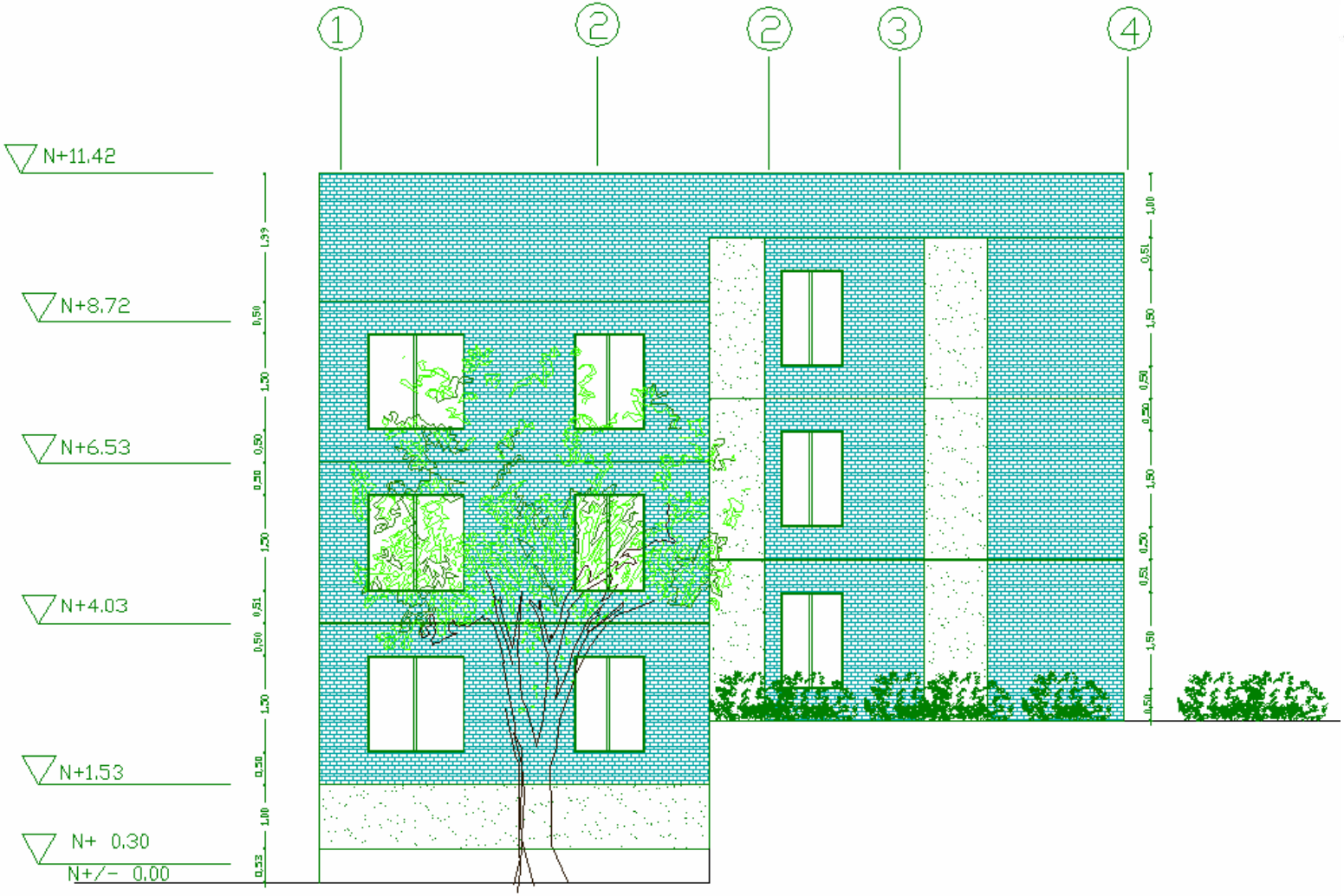
PORTAFOLIO DE CARRERA

FACHADA PRINCIPAL

DISEÑO V

FACHADA PRINCIPAL BIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA

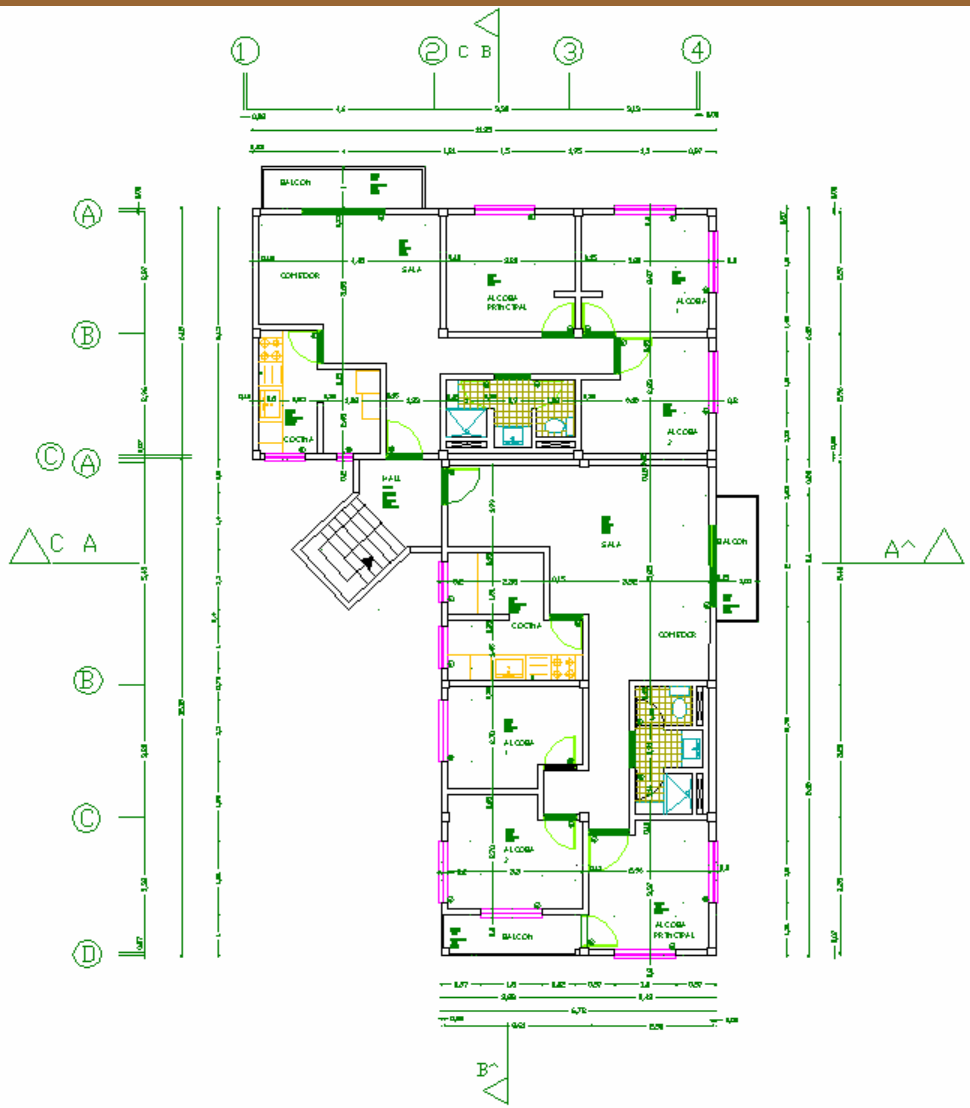


FACHADA LATERAL DERECHA

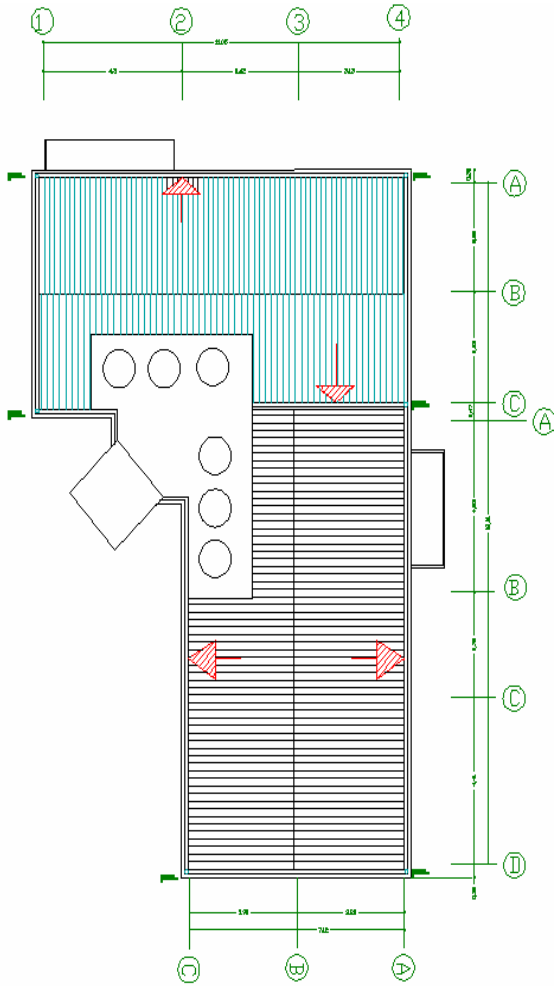
DISEÑO V

FACHADA MODULA BIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA



PLANTA TIPO 1-5

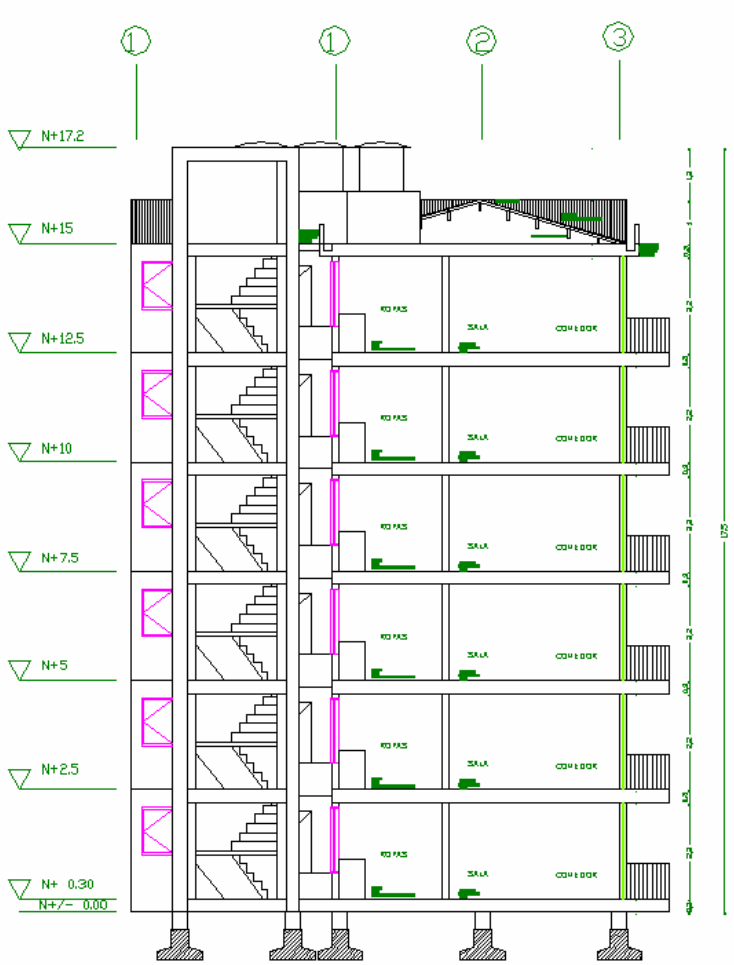


PLANTA DE CUBIERTAS

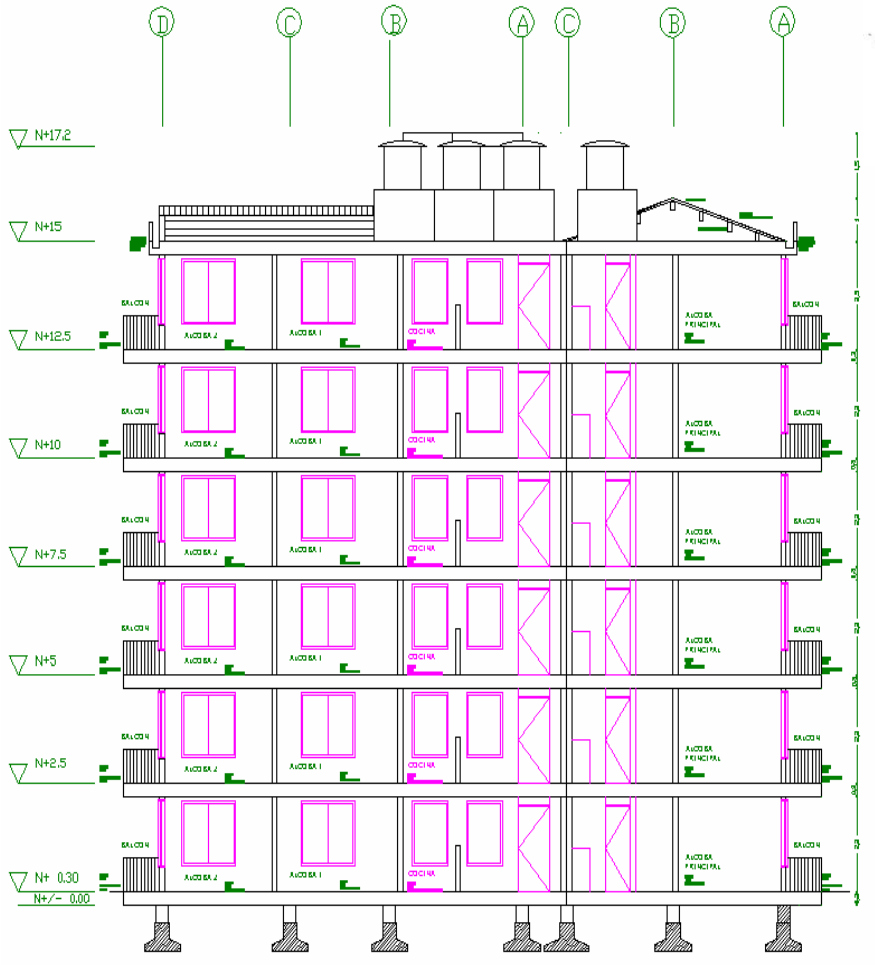
DISEÑO V

PLANTA Y CUBIERTA MODULO MULTIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE A-A´

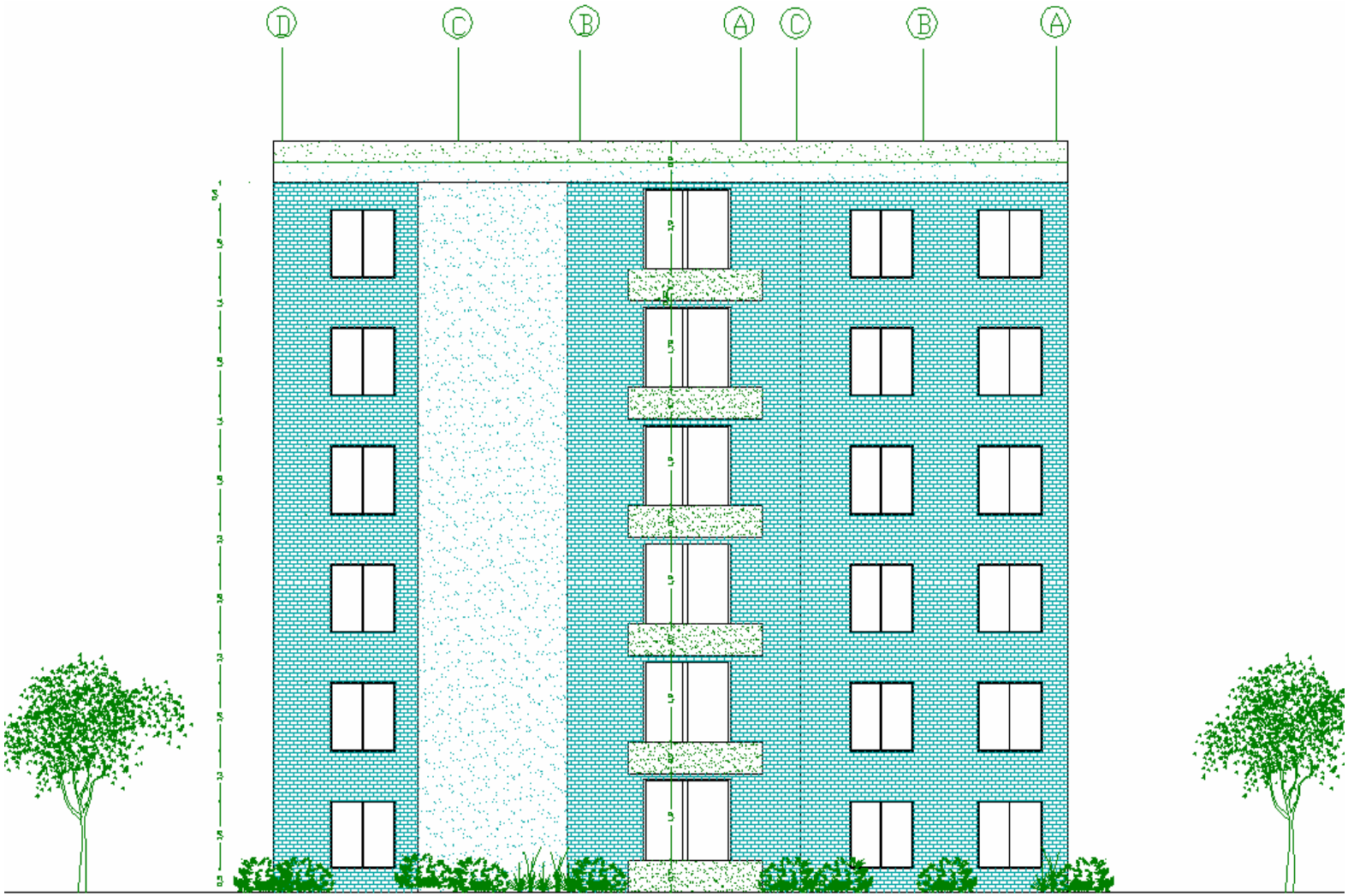


CORTE B-B´

D I S E Ñ O V

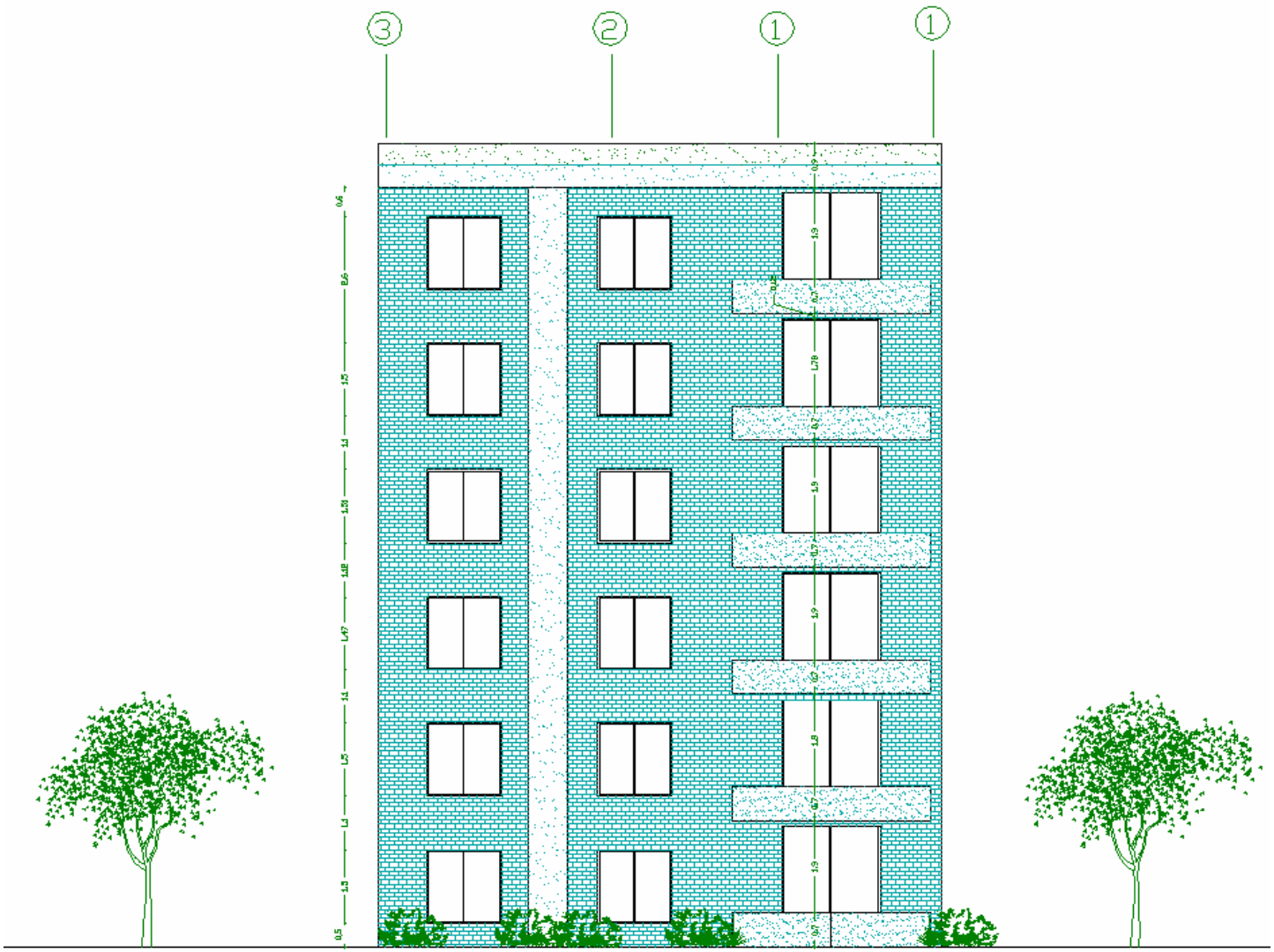
CORTES MODULO MULTIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO V

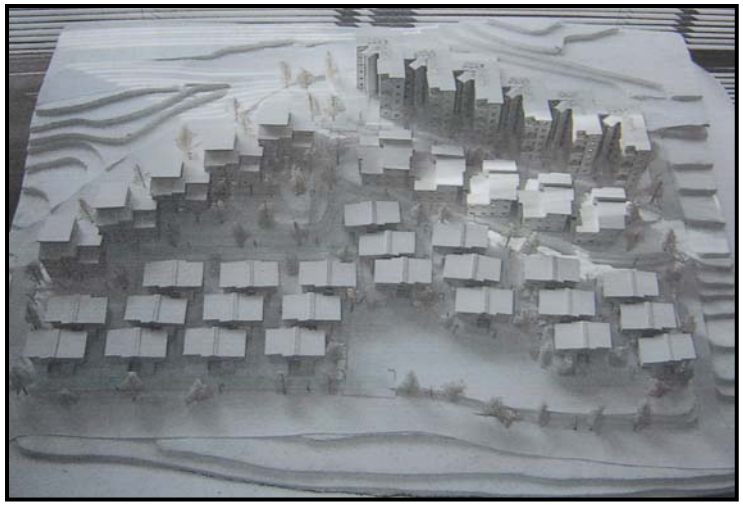
FACHADA PRINCIPAL MULTIFAMILIAR



FACHADA ORIENTE

FACHADA ORIENTAL MULTIFAMILIAR

PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO V

PERSPECTIVA INTEGRAL MODULOS DE VIVIENDA

DISEÑO VI

SEMESTRE VI

ASESOR:

ARQ. PATRICIA NAVAS

OBJETIVO:

ANALIZAR, COMPRENDER Y DAR SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE LOS SERVICIOS COMUNITARIOS E INSTITUCIONALES PRODUCIDOS POR LA JERARQUÍA URBANA DENOMINADA SECTOR.

SE ABORDARÁN LOS GRANDES PROBLEMAS COMO LA SALUD, LA RECREACIÓN, LA MOVILIDAD, EL TRABAJO, EL COMERCIO, EL CULTO, LA INDUSTRIA, ETC., QUE SERÁN LOS GENERADORES DE LOS PROYECTOS ARQUITECTÓNICOS, TODO ELLO CON MIRAS A INCREMENTAR EL NIVEL DE VIDA DE LA COMUNIDAD.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

ES UN TALLER DONDE EL ESTUDIANTE SE ENFRENTA A PROBLEMAS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE MEDIANA COMPLEJIDAD, CONTENIDOS DENTRO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y LAS NECESIDADES COMUNITARIAS E INSTITUCIONALES QUE SE DERIVAN DE PORCIONES DE CIUDAD (SECTORES).

LAS EXIGENCIAS QUE EL CIUDADANO LE PLANTEA A LA CIUDAD, DE ORDEN FÍSICO, PSICOLÓGICO Y SOCIOLÓGICO, SERÁN EL PUNTO DE PARTIDA PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PROBLEMAS PARTICULARES POR RESOLVER. INTERVENDRÁN LAS VARIABLES HISTÓRICAS, ESTÉTICAS, AMBIENTALES, URBANAS, TÉCNICAS, DE GESTIÓN Y SOSTENIBILIDAD. EN ESTE NIVEL DE CARRERA, LA PARTE PREPOSITIVA EMPIEZA A DESEMPEÑAR UN PAPEL IMPORTANTE.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE MEDIANA COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA, DENTRO DE CONTEXTOS URBANOS CON JERARQUÍA SECTORIAL.

ENTENDER EL GRADO DE COMPLEJIDAD ARQUITECTÓNICA DE LOS PROYECTOS, BASADOS EN EL PROGRAMA DE ÁREAS Y NECESIDADES, CUBRIMIENTO POBLACIONAL, RADIO DE ALCANCE DE LOS SERVICIOS, NECESIDADES A LAS QUE RESPONDE, ETC.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA ADECUADA A LOS ASPECTOS TECNOLÓGICOS Y CONSTRUCTIVOS DE UN PROYECTO DE ESTA COMPLEJIDAD.

CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA A LAS DEMÁS VARIABLES QUE INTERVIENEN EN LA CORRECTA SOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

EXPLORAR NUEVAS CALIDADES ESPACIALES, ESTÉTICAS, FORMALES Y FUNCIONALES EN LOS PROYECTOS. DAR CORRECTA EXPRESIÓN GRÁFICA, VOLUMÉTRICA, ESCRITA Y ORAL AL PROYECTO. EQUILIBRAR LA RELACIÓN DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO CON EL ENTORNO URBANO EN EL QUE SE INSERTA.

DISEÑO VI

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : CREAR UN MUSEO DE HISTORIA NATURAL DENTRO DE UN EQUIPAMIENTO INSTITUCIONAL BUSCANDO LA RELACIÓN Y UN ENLACE ENTRE LOS DOS PARA QUE CUMPLAN CON UNA FUNCIÓN EN EQUIPO ESTUDIANDO A SU VEZ LOS IMPACTO QUE ESTE GENERARA DESPUÉS DE SU CREACIÓN Y PRESENTAR SOLUCIONES PROYECTADAS A UN TIEMPO NO MAYOR DE 30 AÑOS CON RELACIÓN AL USO DE LA TECNOLOGÍA QUE BUSCA QUE EL USUARIO TENGA CONTACTO DIRECTO Y QUE NO SE NECESITE UN GUÍA DENTRO DE ESTOS ESTOS RECINTOS.

CONTENIDO : MUSEO DE HISTORIA NATURAL

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
CRITERIOS DE IMPLANTACIÓN

PLANTA: PRIMER NIVEL
SEGUNDO NIVEL
CUBIERTAS

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES
FACHADAS

DISEÑO VI

DISEÑO VI

PROFESOR : ARQ. PATRICIA NAVAS

FECHA : II CICLO DE 2003

LOCALIZACIÓN: UNIVERSIDAD DE LA SALLE SEDE NORTE (BOGOTA D.C.)

TEMA : MUSEO DE HISTORIA NATURAL

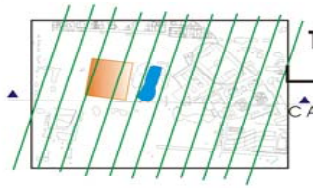
MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
MOVILIDAD Y ACCESOS

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CARLOS ANDRÉS GARZÓN PRIETO

DISEÑO VI

LOCALIZACION

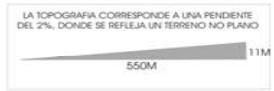
CRITERIOS DE IMPLANTACION

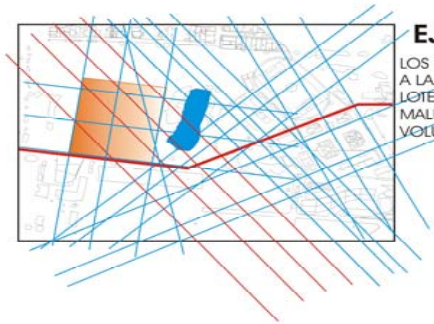


TOPOGRAFIA

CADA CURVA SUBE UN METRO Y POR EL LOTE MAS ESPECIFICO NOS PODEMOS FIJAR QUE NOS AFECTA 2 CURVAS DE NIVEL

C A-A

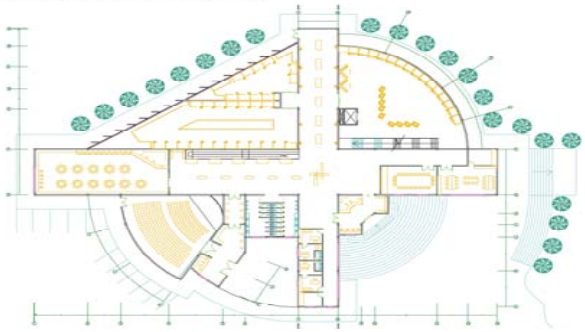




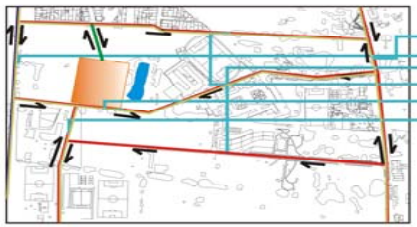
EJES COMPOSITIVOS

LOS EJES COMPOSITIVOS CORRESPONDE A LAS EDIFICACIONES MAS CERCANAS AL LOTE ESCOGIDO, GENERANDOSE ASÍ UNA MALLA ORGANIZACIONAL DEL MODELO VOLUMÉTRICOS DE MUSEO

NIVEL ARQUITECTONICO



CADA UNO DE LOS ESPACIOS CONCEBIDOS. ESTA PENSADO PARA UN TOTAL DE 200 PERSONAS QUE EN GENERAL ES UN PUBLICO ENTRE LOS 10 Y 25 AÑOS GENERANDOSE ASI ESPACIOS DE DOBLES ALTURAS, CON BASTANTE ILUMINACION A TRAVES DE LAS TRASPARENCIAS GENERADAS EN LAS SALAS DEL REINO VEGETAL Y MINERAL PARA OBERVAR UN AMBIENTE MAS NATURAL Y ACORDE CON LA TEMATICA. TODOS LOS ELEMENTOS DEL MUSEO ESTAN AMARRADOS POR UNA GRAN ZONA DE CIRCULACION RPOPICIANDO EL ENCUENTRO Y LA NATURALIDAD DEL ESPACIO. CADA UNO DE LOS ESPACIOS ESTA PENSADO DE MANERA SIMULTANEA CON EL MONTAJE DE LA EXPOSICION ABTENIENDOSE ASI UN TOTAL DE COMUNICACION ENTRE LA EXHIBICION Y EL ESPACIO ARQUITECTONICO PROPICIO PARA EL USUARIO



MOVILIDAD Y ACCESOS

AV 7 SEPTIMA
AV 9 VIA TRANSMILENIO
CALLE 174
CALLE 180
VIA INTERNA DE LA UNIVERSIDAD DE LA SALLE
CARRERA 8

VIAS DE ACCESO
CICLORUTAS PROYECTADAS
VIA EXCLUSIVAMENTE PEATONAL
VIA TRANSMILENIO CON CICLORUTA

NORMATIVIDAD

DISEÑO VI

MARCO CONCEPTUAL

EL MARCO CONCEPTUAL BASICMANETE ES LA INTERACTIVIDAD, QUE ES BASA EN EL LENGUAJE CREADO ENTRE LA MAQUINA Y EL HOMBRE PARA SU APRENDIZAJE. ESTE CONCEPTO EN EL MUSEO SE VE REFLEJADO EN SU ORGANIZACION INTERIOR A TRAVEZ DE CADA UNA DE LAS SALAS, EN ESTOS ESPACIOS SE HA DISPUESTO DE SISTEMAS DE INTERACTIVISDAD DE AUDIO-VIDEO-ELECTROMECANICA.

MODULOS DE INTERACTIVIDAD DISPUESTOS EN LAS SALAS:

MODULO 1:

LETRERO DE INFORMACION DE LA EXIHIBICION
ESTRUCTURA EN MADERA
SISTEMA DE INFORMACION DACTILAR SOBRE LA EXIHI BICION.

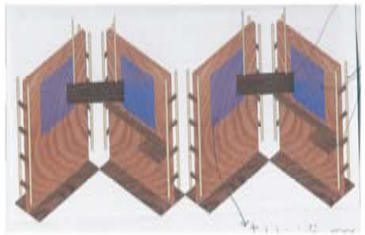
MODULO 2:

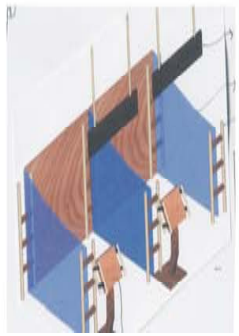
ESTRUCTURA EN AMDERA
PANTALLA PLANA DEL SISTEMA DE INFORMACION
TECLADO DEL SISTEMA DE INFORMACION

ESTE MODULO ESTA DISPUESTO EN LAS SALAS DEL REINO ANIMAL
EN LAS CIRCULACIONES INTERIORES.

MODULO 3
LETRERO DE INFORMACION DEL CUBICULO
ESTRUCTURA EN MADERA
PANTALLA PLANA DEL SISTEMA DE INFORMACION
TECLADO DEL SISTEMA DE INFORMACION

ESTE MODULO ESTA DISPUESTO EN LA SALA DEL REINO ANIMAL

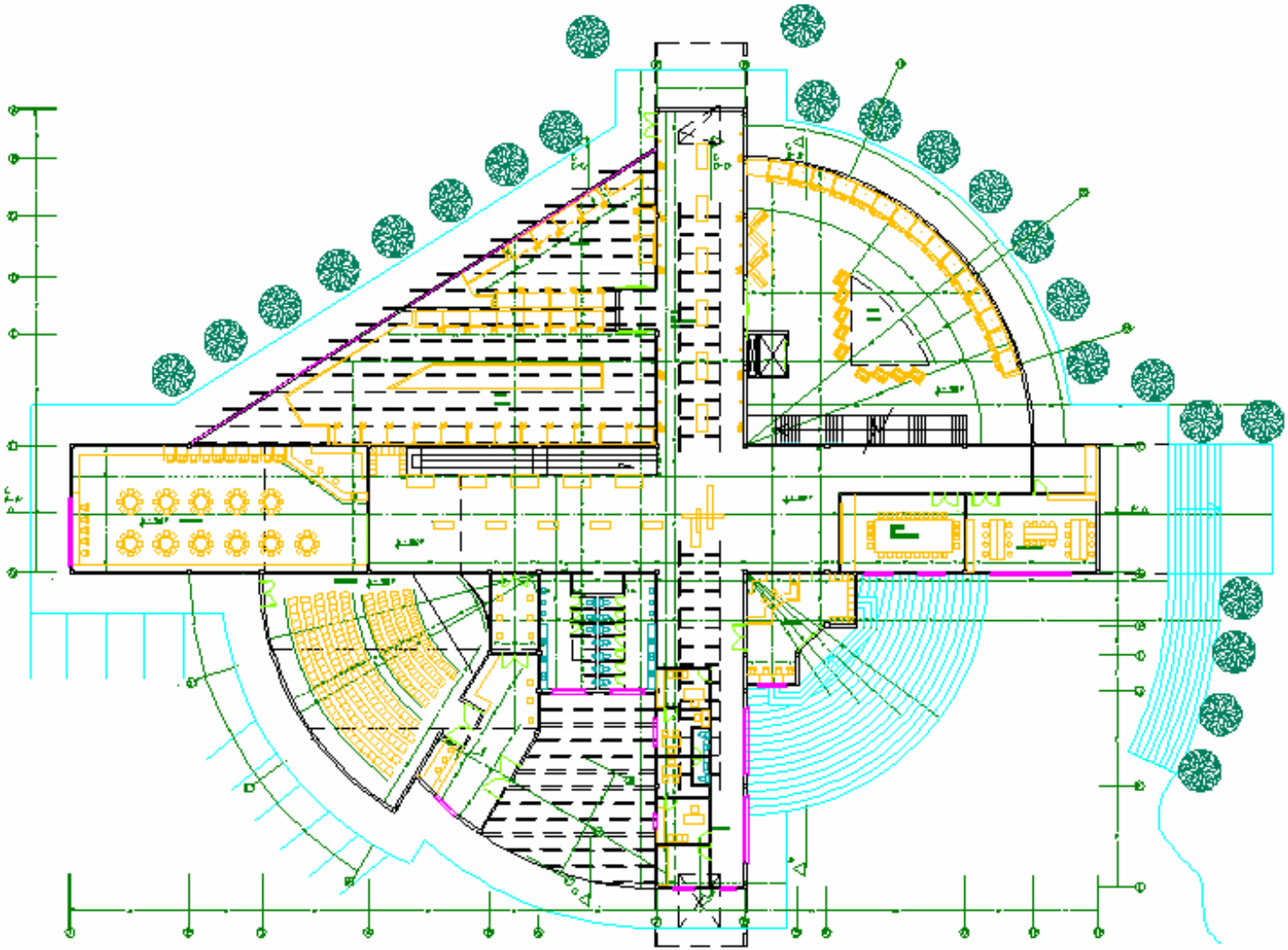




MODULO 1
SISTEMA DE INFORMACION EN MADERA
VIDRIO 4MM
ESTRUCTURA EN MADERA
ESTE MODULO ESTA DISPUESTO A LO LARGO
DEL RECORRIDO DEL REINO VEGETAL Y MINERAL

SISTEMA DE INFORMACION SOBRE LA EXHIBICION. (SIST. DACTILAR) EL USUARIO PODRA HACER USO DE ESTE SISTEMA A TRAVES DE LA INTERACTIVIDAD ENTRE LO QUE VE EN LA EXHIBICION MAS LA INFORMACION DINAMICA DEL SISTEMA.

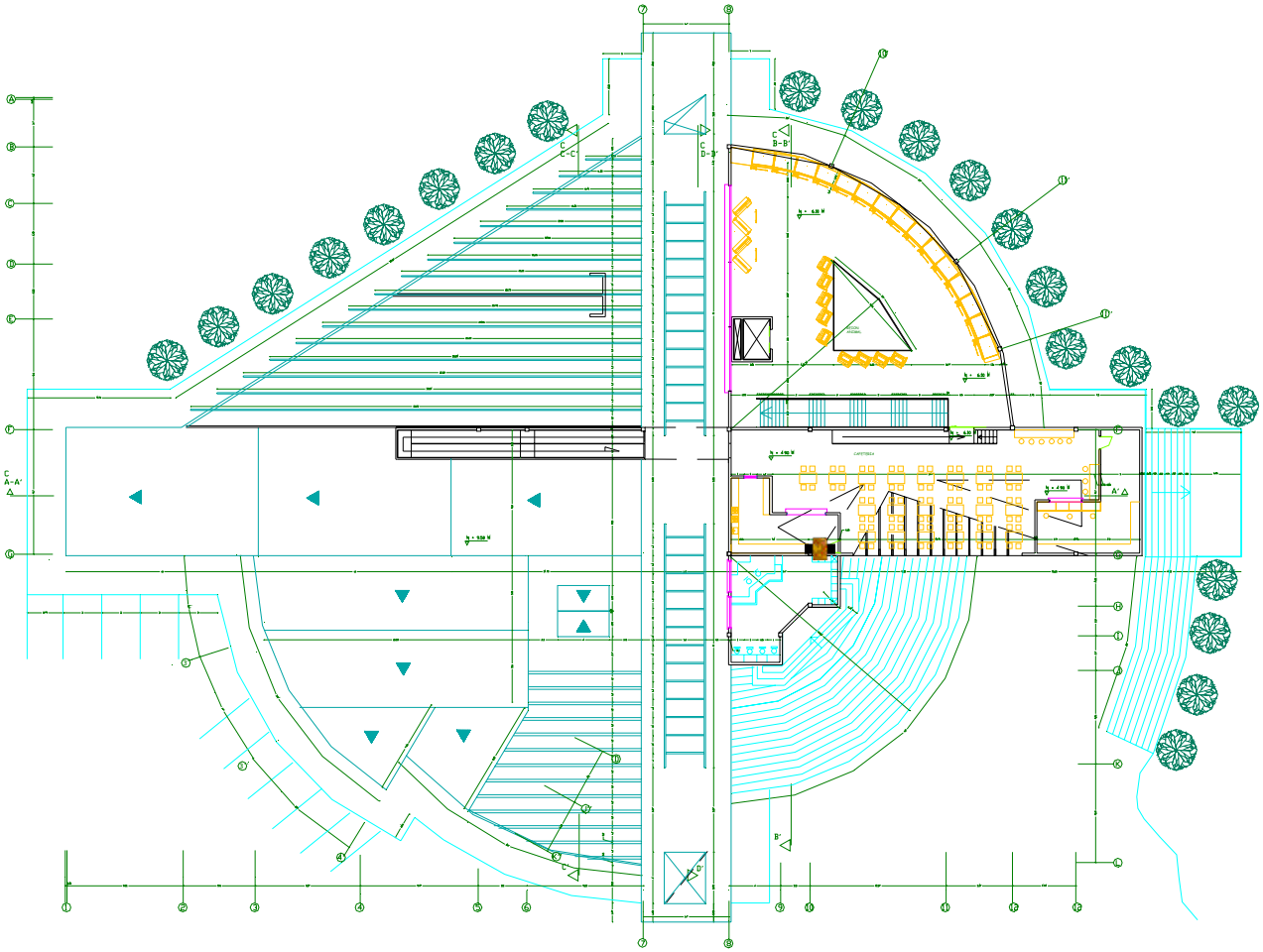
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO VI

PLANTA DE PRIMER NIVEL

PORTAFOLIO DE CARRERA

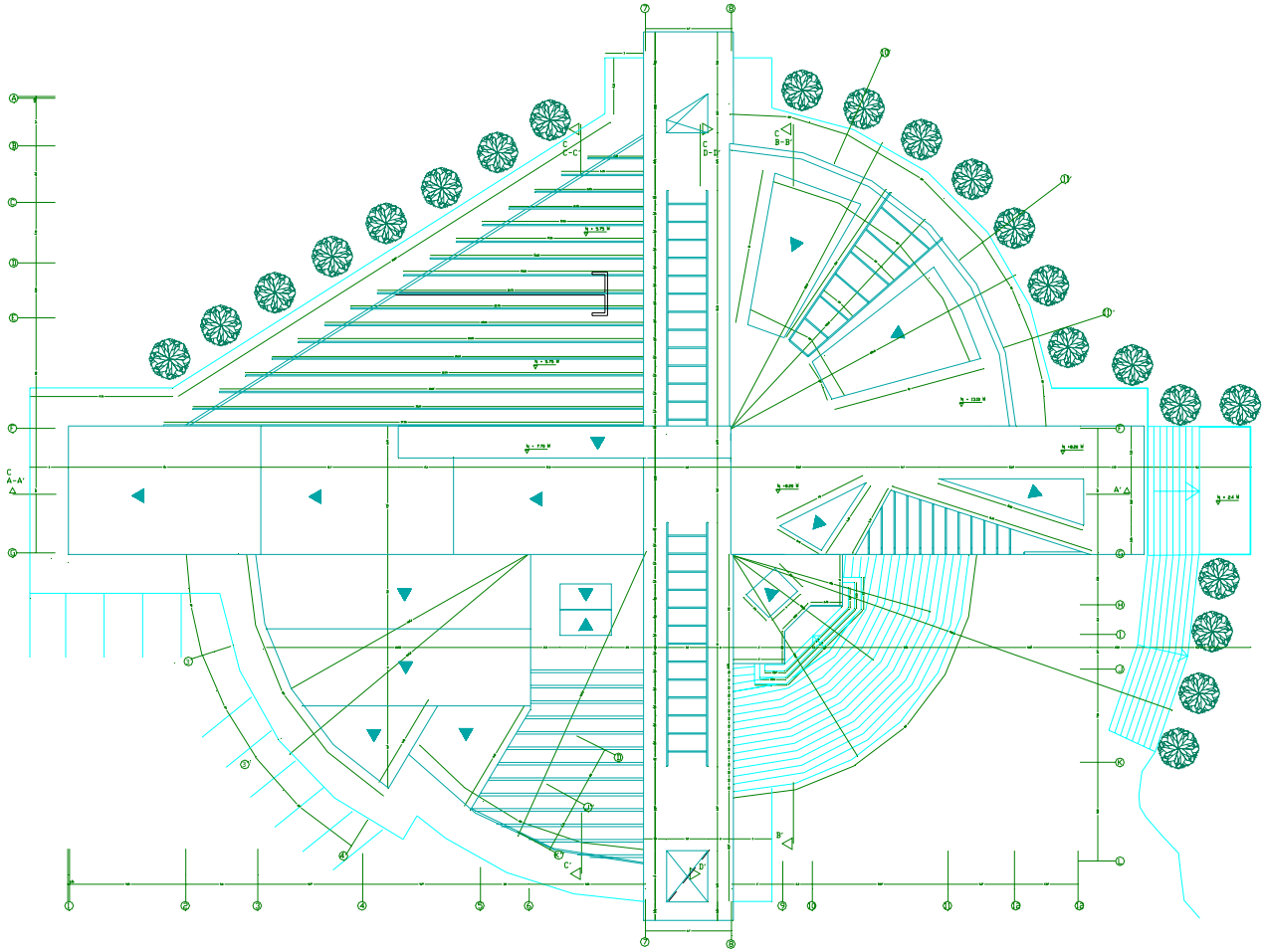


DISEÑO VI

PLANTA DE SEGUNDO NIVEL

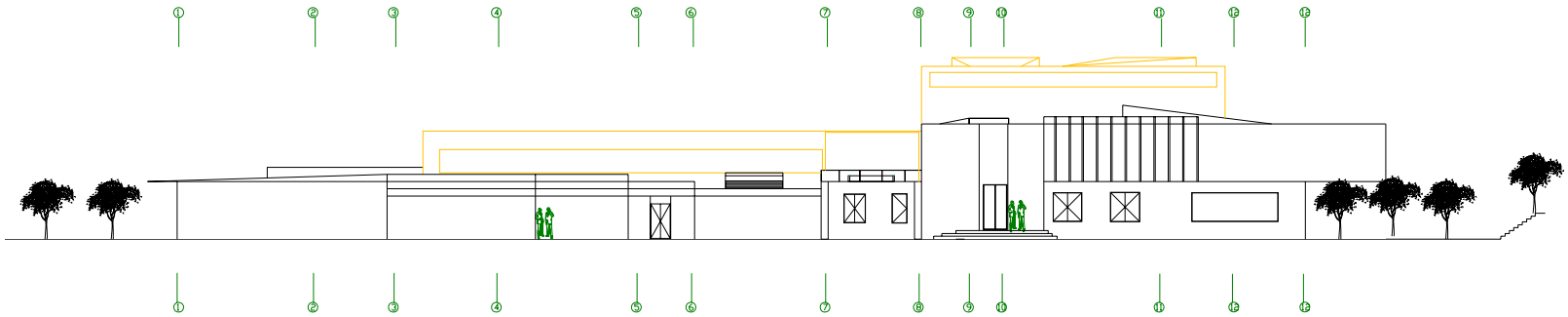
PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO VI

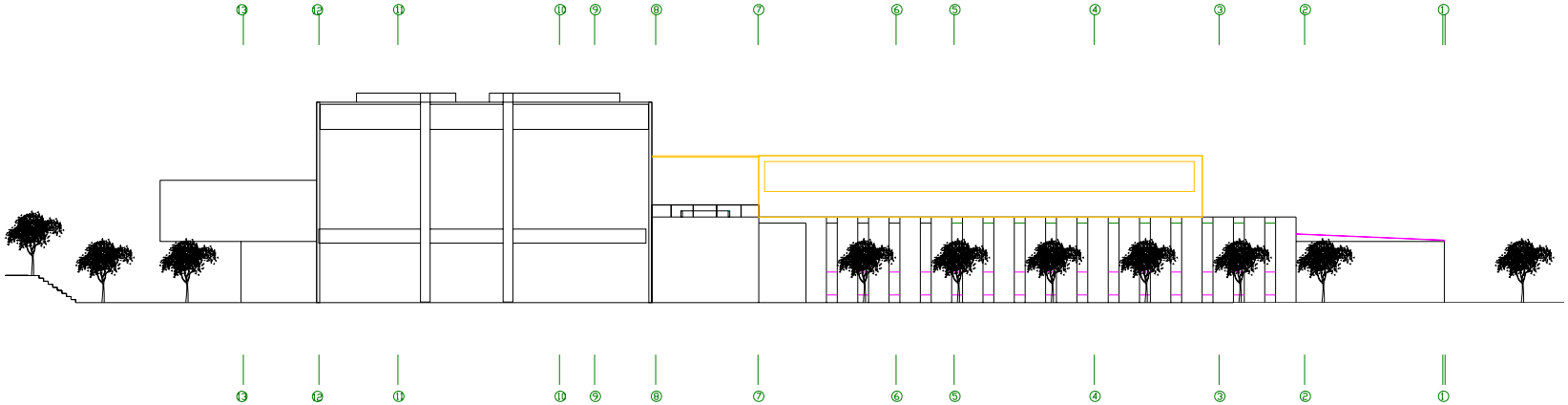


PLANTA DE CUBIERTAS

PORTAFOLIO DE CARRERA



FACHADA PRINCIPAL

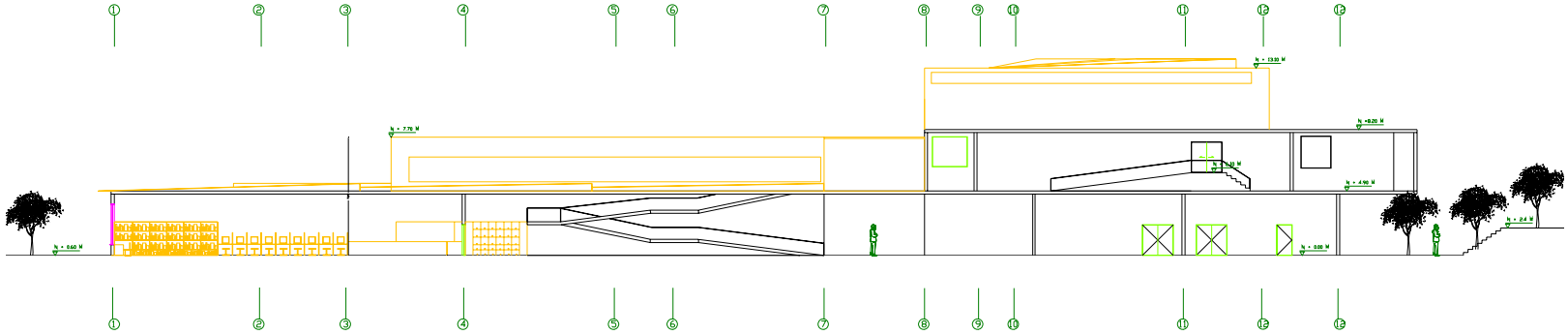


FACHADA POSTERIOR

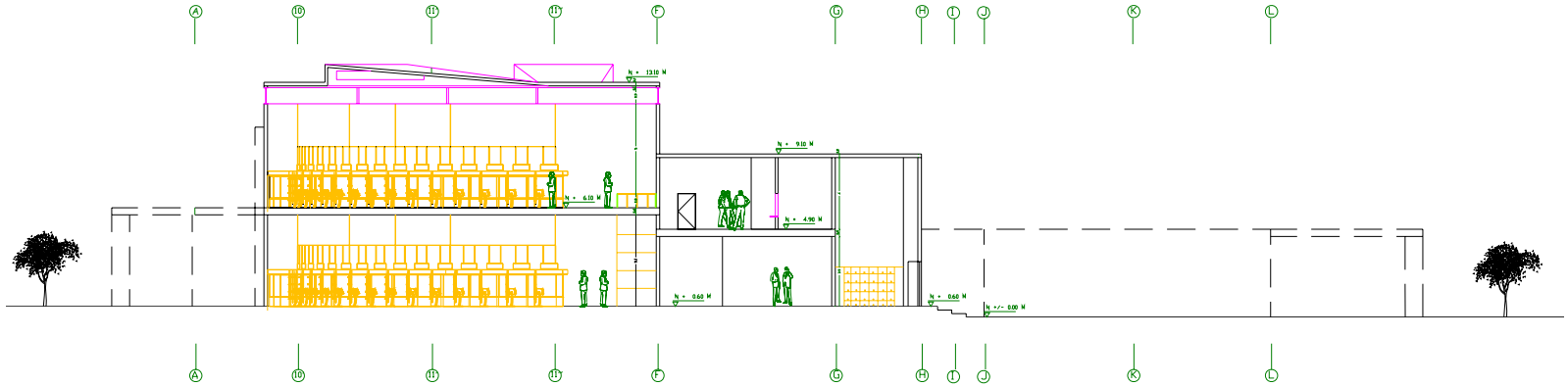
DISEÑO VI

FACHADAS -- PRINCIPAL Y POSTERIOR

PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE A-A´



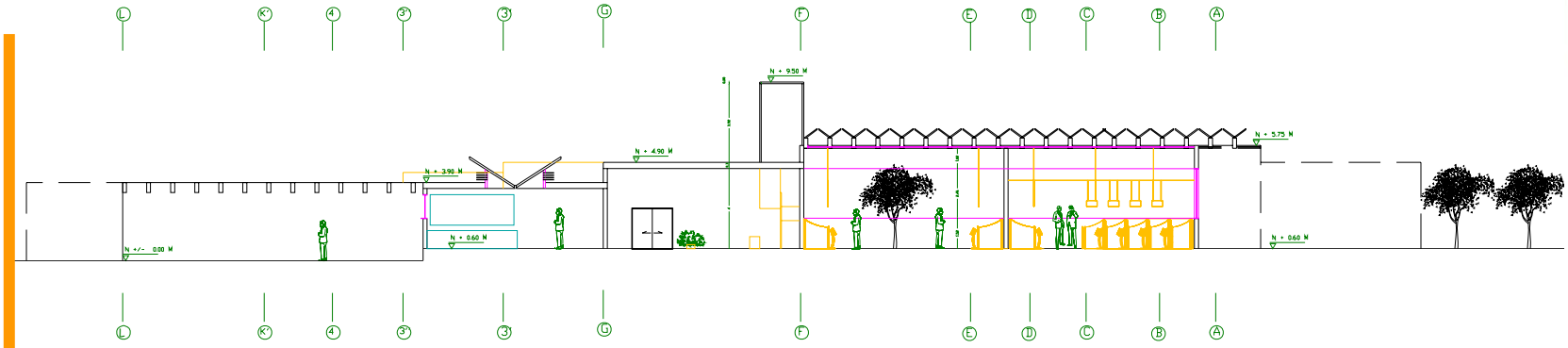
CORTE B-B´

DISEÑO VI

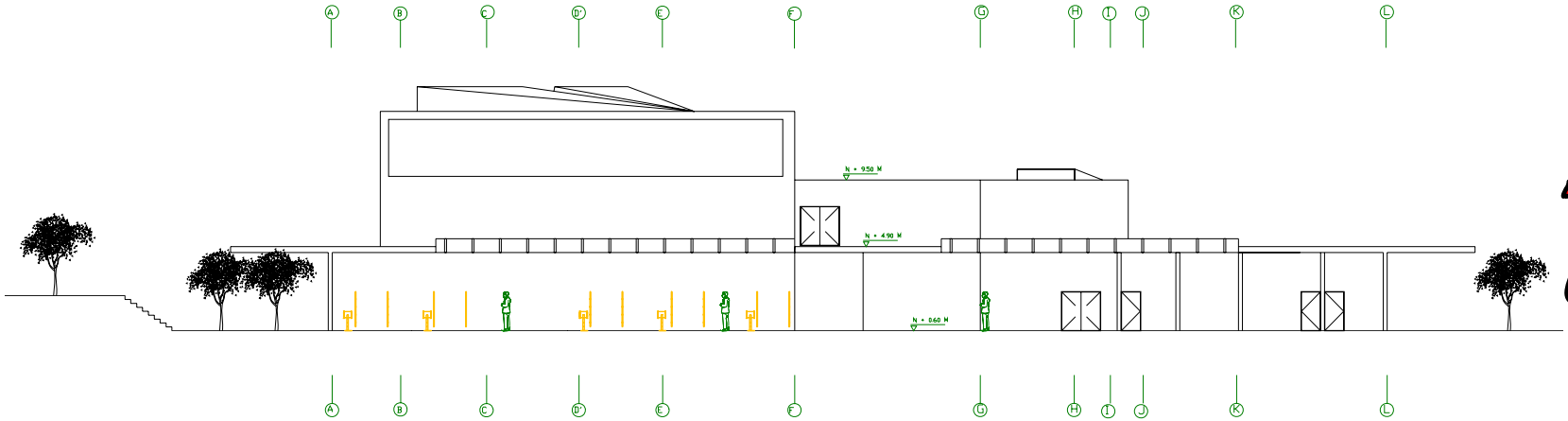
CORTES ------ A---A´ Y B ----B´

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO VI



CORTE C-C´



CORTE D-D'

CORTES ------ C---C´ Y D ----D´

DISEÑO VII

SEMESTRE VII

ASESOR:

ARQ. DAVID MENESES

OBJETIVO:

DESARROLLAR EN EL ESTUDIANTE LA CAPACIDAD PARA RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO URBANO, EN ÁREAS CON DETERIOROS EVIDENTES, O EN ZONAS CON VOCACIÓN DE RENOVACIÓN URBANA, DONDE LA ARQUITECTURA JUEGA UN PAPEL SECUNDARIO FRENTE AL ESPACIO PÚBLICO.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

SE TRATA DE UN TALLER CON ÉNFASIS EN EL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO, DONDE LA ARQUITECTURA SE DESARROLLA EN FORMA DE MASAS URBANAS, GENERADORAS DE RELACIONES ENTRE SÍ , GENERANDO EL ESPACIO URBANO QUE DEBE SER DISEÑADO EN SU TOTALIDAD.
SE DEBERÁN MANEJAR EN FORMA SIMULTÁNEA E INTEGRAL TODAS LAS VARIABLES QUE INTERVIENEN EN ESTE TIPO DE PROYECTOS, PARA QUE EL ALUMNO ENTIENDA LA COMPLEJIDAD DEL ESCENARIO URBANO, COMO OBJETO DE DISEÑO.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO URBANO Y DE ESPACIO PÚBLICO EN SECTORES ESPECÍFICOS DE LA CIUDAD.
ENTENDER, CONSIDERAR Y RESOLVER LOS ASPECTOS COLATERALES DEL DISEÑO URBANO QUE HACEN PARTE DE LA LABOR DEL ARQUITECTO.
ENTENDER Y RESOLVER LOS PROBLEMAS SURGIDOS DE LA RELACIÓN ARQUITECTURA-ESPACIO PÚBLICO, SIN CONSIDERARLOS COMO DOS PROBLEMAS DISTINTOS.
VALORAR LAS CALIDADES DEL ESPACIO PÚBLICO Y PROPENDER POR EL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE VIDA DEL CIUDADANO.
ENTENDER Y DAR RESPUESTA A LAS EXIGENCIAS DE TODO ORDEN QUE PLANTEA ESTE TIPO DE PROYECTOS.
GENERAR UN ESPÍRITU INVESTIGATIVO E INNOVADOR SOBRE ESTA TEMÁTICA.
REPRESENTAR ADECUADAMENTE LOS PROYECTOS.

DISEÑO VII

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : ANALIZAR Y DESARROLLAR UN PROYECTO DE INTERVENCIÓN URBANA QUE PRESENTE CONFLICTOS PARA ARGUMENTAR PROPUESTAS DE POSIBLE SOLUCIÓN LAS CUALES DEBERÁN TENER UNA PROYECCIÓN FUTURISTA DE ACUERDO AL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES A 50 AÑOS TENIENDO EN CUENTA QUE EL ESPACIO PUBLICO DEBE PREVALECER EN EL DESARROLLO URBANO.

CONTENIDO : RENOVACIÓN URBANA

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
CRITERIOS DE INTERVENCIÓN

PLANTA: GENERAL
PROPUESTA URBANA C

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES
PERFILES URBANOS

PERSPECTIVAS

DISEÑO VII

PROFESOR : ARQ. DAVID MENESES

FECHA : I CICLO DE 2004

LOCALIZACIÓN: CALLE 82 ENTRE CARRERAS 15 Y 11
ZONA ROSA (BOGOTA D.C.)

TEMA : MUSEO DE HISTORIA NATURAL

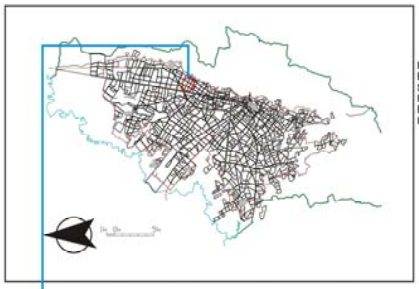
MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
RENOVACIÓN
MOBILIARIO URBANO

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES
CARLOS ANDRÉS GARZÓN PRIETO

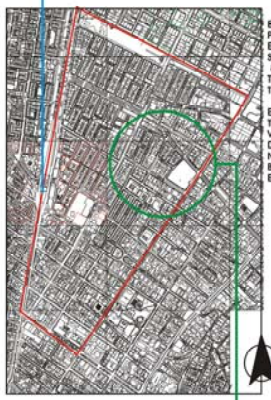
DISEÑO VII

PORTAFOLIO DE CARRERA

LOCALIZACIÓN



EL AREA DE ESTUDIO SE ENCUENTRA EN LA CIUDAD DE BOGOTA Y ESTA A SU VEZ UBICADA EN EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, 76°, 34', 30" DE LONGITUD.



EL AREA DE ESTUDIO, (DETERMINADO ASI POR TRABAJO ACADEMICO), ESTA UBICADO EN LA LOCALIDAD DE CHAPINERO EN DONDE SUS LIMITES POR EL NORTE SON LA CALLE 85 Y POR EL SUR LA CALLE 72, POR EL ORIENTE TENEMOS LA CARRERA 11 Y POR EL OCCIDENTE TENEMOS LA CARRERA 14 (CARACAS).

ES IMPORTANTE ANEXAR QUE DURANTE EL TRABAJO ACADEMICO, SE DETERMINARON VARIOS GRUPOS QUE ESCOGIERON SUB-ZONAS DEL AREA DE ESTUDIO Y LAS CUALES DETERMINABAN UNA SERIE DE ANALISIS QUE CONLLEVABANA DAR RESPUESTA A LOS RESULTADOS DE ESOS ANALISIS.

LA SUBZONA ENCARGADA PARA EL GRUPO PRESENTE ERA LA ANTIGUA Y FAMOSA ZONA ROSA

LA ZONA ROSA SE ENCUENTRA UBICADA EN LA LOCALIDAD DE CHAPINERO, MAS EXACTAMENTE DENTRO DE LA UPZ Nº 5 CHICO / LAGO BARRIO EL RETIRO, EN DONDE SUS LIMITES POR EL NORTE SON LA CALLE 85, Y POR EL SUR LA CALLE 80, POR EL ORIENTE TENEMOS LA CARRERA 11, Y POR EL OCCIDENTE TENEMOS LA CARRERA 16.

1. EL CENTRO COMERCIAL ANDINO
2. COLEGIO NUEVO GIMNASIO
3. CENTRO COMERCIAL ATLANTIS
4. NUEVO CENTRO COMERCIAL
5. LUGAR DESTINADO PARA UN NUEVO CENTRO COMERCIAL
6. PÁRQUE
7. CLINICA DEL COUNTRY.

ANALISIS URBANO

ANALISIS DE MOVILIDAD

CONVENCIONES
- VIAS METROPOLITANAS cra 7 y auto norte.
- VIAS LOCALES
- CICLORUTAS

ELEMENTOS
- TRANSMILENIO
- TRANSPORTE PUBLICO

PROBLEMAS
- SATURACION LINEAL
- SATURACION PUNTUAL

POTENCIALES
- TRANSMILENIO
- CICLORUTAS

CONCLUSIONES

LAS SATURACIONES PUNTUALES SON GENERADAS AL INTERIOR Y A LA PERIFERIA DEL SECTOR BASICAMENTE POR LA MEZCLA ENTRE EL TRANSPORTE PUBLICO Y EL TRANSPORTE PRIVADO. SE GENERA TAMBIEN DEBIDO A QUE LA BUSQUEDA DE PARQUEADEROS AL INTERIOR ES COMPLICADA, Y SE GENERA UNA INCOMPATIBILIDAD ENTRE EL PEATON, Y EL VEHICULO DANDOLE MAS PRIORIDAD A ESTE ULTIMO.

EL VEHICULO EN EL INTERIOR DEL AREA DE ACCION ESTA OCUPANDO ACTUALMENTE ESPACIOS QUE DEBERIAN SER PARA EL DISFRUTE DEL PEATON Y MAS I PENSAMOS QUE HACE FALTA DE UN SISTEMA AMBIENTAL ADECUADO.

EL PROYECTO PENSADO PARA UN FUTURO CREEMOS QUE EL TRANSPORTE PUBLICO DESAPARECERIA Y SERIA REEMPLAZADO POR UN SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO, POR UN LADO SE DESENREDA EL PROLEMA GENERADO POR EL TRANSPORTE PUBLICO Y EL TRANSPORTE PRIVADO.

SE PUEDE EVIDENCIAR QUE EL TRANSPORTE EN BICICLETA ES INESTABLE DEBIDO A QUE NO TIENE CONEXIONES CON LAS GRANDES AVENIDAS (EJ: AUTO NORTE, CRA 7, 72, 85 ETC.

ANALISIS AMBIENTAL

CONVENCIONES
- PARQUES
- ANTEJARDINES
- SEPARADORES CON CUERPO DE ARBOLES
- CANAL

PROBLEMAS
- VIAS QUE PRESENTAN: -polucion -ruido -carencia de vegetacion
- INTERSECCIONES CON ALTO GRADO DE CONGESTION.
- VIAS INTERNAS QUE PRESENTAN EN MENOR GRADO: - polucion -ruido -carencia de vegetacion.

POTECIALES
- PARQUES
- CANAL

CONCLUSIONES

SE PUEDE EVIDENCIAR QUE EL SECTOR CARECE DE ESPACIOS PUBLICOS AMBIENTALES PUNTUALES O LINEALES QUE PUEDAN SUPLIR LAS NECESIDADES DEL MOMENTO.

EN RELACION A UNA LINEALIDAD VERDE QUE PUEDA CONDUCIR UN PASEO PEATONAL DESDE LOS GRANDES PARQUES DEL LUGAR A LOS PUNTOS IMPORTANTES DE LA SUBZONA (NO EXISTE). O POR LO MENOS QUE PUEDA SER UTILIZADO EL UNICO PARQUE QUE EXISTE EN LA SUB ZONA, CON OTROS PUNTOS IMPORTANTES DE LA MISMA, COMO RECURSO POTENCIAL, NO CUMPLIRIA ESTE REQUISITO DEBIDO A QUE EL AREA EXIGIDO POR LA DEMANDA COMO CARGA PEATONAL ES MAS ALTO Y ESTE NO CUMPLE NI CON EL 35%.

ANALISIS DE USOS

CONVENCIONES
- VIVIENDA
- VIVIENDA, COMERCIO (MIXTO)
- VIVIENDA, COMERCIO (BOUTIQUE)
- VIVIENDA, COMERCIO (BOHEMIO)
- RESTAURANTES
- OFICINAS
- PARQUEADEROS
- COMERCIO BOHEMIO
- COMERCIO MIXTO

CONCLUSIONES

A NIVEL HISTORICO SE HA VENIDO DANDO EL DESPLAZAMIENTO DE L VIVIENDA POR UN COMERCIO MAS PRODUCTIVO ESPECIALMENTE EN ESTA ZONA, POR LO QUE SE CONCLUYE QUE LA VIVIENDA PASA A UNA SEGUNDO PLANO GENERANDONOS PROBLEMAS DE CONSOLIDACION ENTRE EL COMERCIO BOHEMIO Y LA MISMA.

SEGUIDAMENTE LA VIVIENDA OCUPA ESPACIOS QUE EN UN MOMENTO DETERMINADO PUEDEN LLEGAR A SER ESPACIOS SOLUCIONADORES DE PROBLEMAS A NIVEL DE EQUILIBRIO DE CARGAS PEATONALES Y ESPACIO PUBLICO.

ESTOS USOS DE VIVIENDA EN CIERTA FORMA CON RELACION AL COMERCIO BOHEMIO ES ESTATICO LO QUE ESTANCA DE MANERA RADICAL EL DESPLAZAMIENTO DE ESTE COMERCIO Y LA BUSQUEDA DE NUEVOS ESPACIOS PUBLICOS.

ESTOS USOS ESTATICOS GENERAN ZONAS MUERTAS EN DONDE HAY VIAS QUE DEBERIAN SER APROVECHADAS DE MEJOR FORMA EN EL SENTIDO DE LA CONSOLIDACION DEL COMERCIO BOHEMIO, LO QUE CONLLEVA A LA SATURACION DEL COMERCIO BOHEMIO EN ZONAS ESPECIFICAS DE LA SUBZONA.

¿POR QUE NO PENSAR EN EL DESPLAZAMIENTO TOTAL DE LA VIVIENDA Y REUTILIZAR ESTOS ESPACIOS, PARA ESPACIO PUBLICO, Y GENERAR USOS PARA CONSOLIDAR EL COMERCIO BOHEMIO? Y REVIVIR VIAS MUERTAS CON COMERCIO BOUTIQUE, OFICINAS, BOHEMIO.

ANALISIS DE MOVILIDAD PEATONAL PERMANENCIA

CONVENCIONES
- CONCENTRACION DE POBLACION PROMEDIO DE 6 A 8 PM
- CONCENTRACION DE POBLACION PROMEDIO DE 10 A 12 PM
- VIAS EN DONDE SUS FRENTES COMERCIALES NO ESTAN SIENDO UTILIZADAS DE LA MEJOR FORMA

CONCLUSIONES

LA CONCENTRACION DE POBLACION ES DEMASIADA ENTRE LAS 6 Y LAS 8 PM LOS FINES DE SEMANA, POR LO QUE SE REFLEXIONA SOBRE ESPACIO PUBLICO QUE ARTICULE DE UNA MEJOR MANERA Y EQUIPARE LAS CARGAS OCASIONADAS POR LA MOVILIDAD PEATONAL PERMANENTE.
TENIENDO EL ANTERIOR PENSAMIENTO SE PODRIA LLEGAR A PENSAR EN UTILIZAR LAS VIAS QUE QUE NO TIENEN ACTUALMENTE UN COMERCIO QUE EQUILIBRE MASAS PEATONALES.
PERO AUN ASI EL ESPACIO PUBLICO ES INCOTENIBLE POR LO QUE EL SECTOR PIDE UN AREA DE DESAHOGO QUE PERMITE:

1) BAJAR LAS CARGAS PEATONALES EN ALGUNOS SECTORES ESPECIFICOS DENTRO DE LA SUBZONA.
2) Y A SU VEZ ARTICULAR VIAS QUE NO ESTAN SIENDO UTILIZADAS PRODUCTIVAMENTE O POR LO MENOS QUE NO COLABORAN EN NADA A BAJAR ESTAS CARGAS.

ARTICULAR: PUNTOS ESTRATEGICOS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL: *NODO URBANO CRA 15 CON CALLE 85 / NODO URBANO CRA 11 CON CALLE 85, CON EL PARQUE DE LA 85, CENTRO ANDINO, NUEVO GIMNASIO, EL CENTRO COMERCIAL ATLANTIS, PARA GENERAR UNA MEJOR COMUNICACION VISUAL / ESTETICA / AMBIENTAL Y ASI PODER EQUIPARAR CARGAS PEATONALES.

CONSERVACION

CONVENCIONES
- NO SE CONSERVA
- SE CONSERVA

CONCLUSIONES:

CON RELACION AL USO Y DE LO QUE SE CONSERVA, NO SE CONSERVARA:

AQUELLAS MASAS ARQUITECTONICAS QUE CONTENGAN USOS QUE NO TENGAN NINGUNA RELACION CON EL COMERCIO BOHEMIO A CONSOLIDAR.

AQUELLAS QUE POR SU ESTADO FISICO NO SE RECOMIENDA LA RESTAURACION DEBIDO A QUE TODAS NO TIENEN UN CARACTER DE INMUEBLE PATRIMONIAL.

Y SE CONSERVARAN:

TODAS AQUELLAS MASAS ARQUITECTONICAS QUE CONTENGAN LOS USOS MAS PREDOMINANTES Y QUE CONLLEVEN A LA CONSOLIDACION DEL LUGAR QUE VA A SER EL BOHEMIO. Y AQUELLAS QUE SE CONSERVAN PERO QUE NO TENGAN COMO USO UN NUEVO COMERCIO BOHEMIO SE TENDRAN QUE ADAPTAR A LAS NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DEL MOMENTO.

DISEÑO VII

MEMORIA DE LOCALIZACION Y SU ENTORNO

PORTAFOLIO DE CARRERA

PROPUESTA URBANA

MOVILIDAD

LA TRAMA ACTUAL DEL SECTOR NO CUENTA CON UNA CONTINUIDAD PROVOCANDO CONGESTIONES PUNTUALES.

EL PLANTEAR VIAS VEHICULARES RESTRINGIDAS SE BUSCA DARLE MAS PRIORIDAD AL PEATON Y DESCONGESTIONAR EL SECTOR.

EL VEHICULO SOLO TENDRA ACCESO POR LA CALLE 82 CON CRA 11, Y ESTE A SU VEZ DESEMBOCARA A LA CALLE 85 Y ESTE DISTRIBUYE A LA CRA 15 Y CRA 11.

LOS VEHICULOS DESVIADOS HACIA LA CALLE 80, SALDRAN HASTA LA CRA 15, PARA EVITAR LA CONGESTION EN ESTE PUNTO SE PLANTEA EN EL NODO DE LA CRA 15 CON CLL85 UN TUNEL PARA LOS QUE BAJAN POR LA CLL 85 NO PARETA ASI MISMO LOS DE LA CRA 15 QUE VAN PARA EL NORTE.

CON LA CREACION DE PARQUEADEROS SUBTERRANEOS SE BUSCA SUPLIOR LAS NECESIDADES DE LOS NUEVOS USOS.

PARQUEADEROS EN ALTURA

PARQUEADEROS SUBTERRANEOS (PLANTEADOS)

VIAS VEHICULARES CIRCUNDANTES ACTUALES

PARQUEADEROS SUBTERRANEOS EXISTENTES

PLANTEAMIENTO DE VIAS RESTRINGIDAS

CICLORUTAS PLANTEADAS

AMBIENTAL

LA TRAMA ACTUAL DEL SECTOR NO CUENTA CON UNA CONTINUIDAD PROVOCANDO CONGESTIONES PUNTUALES.

EL PLANTEAR VIAS VEHICULARES RESTRINGIDAS SE BUSCA DARLE MAS PRIORIDAD AL PEATON Y DESCONGESTIONAR EL SECTOR.

EL VEHICULO SOLO TENDRA ACCESO POR LA CALLE 82 CON CRA 11, Y ESTE A SU VEZ DESEMBOCARA A LA CALLE 85 Y ESTE DISTRIBUYE A LA CRA 15 Y CRA 11.

LOS VEHICULOS DESVIADOS HACIA LA CALLE 80, SALDRAN HASTA LA CRA 15, PARA EVITAR LA CONGESTION EN ESTE PUNTO SE PLANTEA EN EL NODO DE LA CRA 15 CON CLL85 UN TUNEL PARA LOS QUE BAJAN POR LA CLL 85 NO PARETA ASI MISMO LOS DE LA CRA 15 QUE VAN PARA EL NORTE.

CON LA CREACION DE PARQUEADEROS SUBTERRANEOS SE BUSCA SUPLIOR LAS NECESIDADES DE LOS NUEVOS USOS.

COMENCIONES

LINEAMIENTO DE VEGETACION PLANTEADO

ESPACIOS PUBLICOS PLANTEADOS

PLANTEAMIENTO DE VIAS VEHICULARES

NUEVOS USOS

LA FINALIDAD DE ESTE PLANTEAMIENTO DE USOS, ES EL DE GENERAR Y CONSOLIDAR AUN MAS EL COMERCIO BOHEMIO PERO TAMBIEN QUE SEA M UCHO MAS PRODUCTIVO CON LA INTERACCION ENTRE EL COMERCIO DE OFICINAS (EJECUTIVOS), Y EL COMERCIO MIXTO (CAFES / RESTAURANTES / BOHEMIO).

PERO ESTA INTERACCION NOS COMPLEMENTARIA EN HORAS PICOS UNOS CON OTROS.

CUANDO HACEMOS QUE EL COMERCIO BOHEMIO NO SOLO SEA PRODUCTIVO EN HORAS NOCTURNAS Y FINES DE SEMANA, SI NO QUE ADEMAS QUE LA INTERACCION ANTERIORMENTE DICHA Y MAS LOS PASEOS PEATONALES SEAN MICROBES PRODUCTIVOS ENTRE SEMANA Y A SU VEZ EVITAR LOS CRUCES DE USO DE UNOS CON OTROS.

COMENCIONES

OFICINAS

OFICINAS CON COMERCIO MIXTO EN LOS PRIMEROS PISOS

COMERCIO MIXTO (CAFES / Y COMERCIO BOHEMIO)

NUCLEO RECREATIVO COMO SALAS DE CINE / JUEGOS CASINO ETC., PARQUEADEROS.

COMERCIO BOUTIQUE O SIMILAR QUE COMPLEMENTE LOS CENTROS COMERCIALES Y PASEOS PEATONALES.

MOVILIDAD PEATONAL

LA FINALIDAD DE ESTE PLANTEAMIENTO DE USOS, ES EL DE GENERAR Y CONSOLIDAR AUN MAS EL COMERCIO BOHEMIO PERO TAMBIEN QUE SEA M UCHO MAS PRODUCTIVO CON LA INTERACCION ENTRE EL COMERCIO DE OFICINAS (EJECUTIVOS), Y EL COMERCIO MIXTO (CAFES / RESTAURANTES / BOHEMIO).

PERO ESTA INTERACCION NOS COMPLEMENTARIA EN HORAS PICOS UNOS CON OTROS.

CUANDO HACEMOS QUE EL COMERCIO BOHEMIO NO SOLO SEA PRODUCTIVO EN HORAS NOCTURNAS Y FINES DE SEMANA, SI NO QUE ADEMAS QUE LA INTERACCION ANTERIORMENTE DICHA Y MAS LOS PASEOS PEATONALES SEAN MICROBES PRODUCTIVOS ENTRE SEMANA Y A SU VEZ EVITAR LOS CRUCES DE USO DE UNOS CON OTROS.

COMENCIONES

ESPACIOS PUBLICOS DE PRIMERA INTERVENCION

PUNTO ARTICULADOR

TENSIONES GENERADAS POR EL NUEVO PUNTO ARTICULADOR QUE PLANTEAN NUEVOS PASEOS PEATONALES

CRITERIOS DE LA PROPUESTA

CRITERIO HISTORICO::

ES IMPORTANTE ANEXAR QUE LO QUE SE CONSERVARA DENTRO DEL PROYECTO NUEVO SERIA Y SERIA DE CONSERVAR: LA TIPOLOGIA; USO.

POR LO QUE ESTAS CONSTRUCCIONES EN ALGUNOS SECTORES TENDRIAN QUE ACONDICIONARSE A LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES Y A NUEVOS USOS.

ES IMPORTANTE NO BORRAR LA MEMORIA URBANA, QUE ES EL TEJIDO URBANO EXISTENTE AHORA.

LAS INTERVENCIONES QUE SE REALIZEN MANTENDRAN EN ALGUNA MEDIDA LA PAISAMENTACION DE LA CRA 15 Y CON RESPECTO A LA EVOLUCION DE SU INTERIOR EN CUANTO SU PAISAMENTACION DE IGUAL MODO.

CRITERIO URBANO:

EN CONTRAPOSICION CON LO ANTERIOR, LO QUE SE PRETENDE ES SOLUCIONAR UN PROBLEMA TIPICO DE TEJIDO URBANO.

DOS MANZANAS DENTRO DEL INTERIOR DE LA SUBZONA OBTACULIZA LA MOVILIDAD LINEAL Y LA VISUAL DE LA MISMA.

GENERAR ESPACIOS PUBLICOS QUE SUPLAN LAS NECESIDADES Y QUE DEN RESPUESTA A LAS DEMANDAS DE LA ACTUALIDAD.

EL GENERAR ESPACIOS A DONDE LA PRIORIDAD SEA EL PEATON Y NO EL VEHICULO, A TRAVEZ DE VIAS RESTRINGIDAS.

A NIVEL URBANO NO HAY ESPACIOS PUBLICOS QUE ARTICULEN PEATONALMENTE LOS PUNTOS IMPORTANTES EN EL SECTOR

CRITERIO AMBIENTAL:

CON RELACION A LOS POTENCIALES MAS CERCANOS, NO HAY UNA ARTICULACION LINEAL QUE LOS CONECTE, PERO DE ESTE SALE OTRO PROBLEMA Y ES QUE ESTOS ESTAN MUY DISTANCIADOS Y ESTAN EN ZONAS RESIDENCIALES, POR LO QUE SE REQUIERE ES UN ESPACIO INTERNO DENTRO DE LA SUBZONA, (POR ALLI ES A DONDE RADICA EL PROBLEMA DE ESPACIO PUBLICO.

POR LO QUE SE PLANTEA MULTIPLES ESPACIOS ABIERTOS QUE DEN RESPUESTA A LA EQUILIBRACION DE LAS CARGAS PEATONALES.

QUE LE DE UNA MAYOR RESPUESTA AL MANEJO AMBIENTAL QUE NECESITA NO SOLO LA SUBZONA SINO TAMBIEN AL AREA DE ESTUDIO.

CRITERIO TECNICOS:

LA GENERACION DE ESTRUCTURAS NO CONVENCIONALES BASADOS EN TECNICAS CONSTRUCTIVAS DEL MOMENTO PARA ASI MISMO GENERAR EL MODELO DE CAMBIO FUTURISTA.

EL ADOQUINADO DE LA SUBZONA CONLLEVA A UNA SERIE DE TRAZADOS Y ACHURADOS QUE GENEREN CAMINOS HACIENDO QUE ESTE A SU VEZ TANTO A LA VIA VEHICULAR RESTRINGIDA Y LA PEATONAL ESTEN A UN MISMO NIVEL PERCATANDOSE ASI UNA MAYOR PRIORIDAD AL PEATON.

TODO TIPO DE PEATON:

SILLA DE RUEDAS, MULETAS, Y LOS CONVALECIENTES DE SALUD ETC.

CRITERIOS ESTETICOS::

EN CUANTO A LO ESTETICO, PREVEEMOS EN TODO MOMENTO LA VISUAL QUE PUEDA POSEER EL PEATON EN SU ANDAR DURANTE Y DENTRO DEL PROYECTO, POR ELLO EL PROYECTO SE A BASADO EN MUROS VIRTUALES, QUE SON CONSIDERADOS EN LOS ESTADOS UNIDOS COMO EL PRINCIPIO DE LOS PARQUES ESCULTURA, ESTO FUERA DE QUE DAN DIRECCION HACIA LO MAS IMPORTANTE, VA EN COMPLEMENTO CON LA ARBORIZACION DANDOLE UN TOQUE MAS TROPICAL.

TENEMOS EN CUENTA TAMBIEN LA NECESIDADES DEL PEATON COMO LO SON LAS SILLAS, TODO AQUELLO QUE ES EL MOBILIARIO URBANO QUE EN UNA U OTRA MANERA COMPLEMENTA LA VISUAL DEL PEATON Y QUE HACE QUE SEA MAS PLACENTERA EL ANDAR.

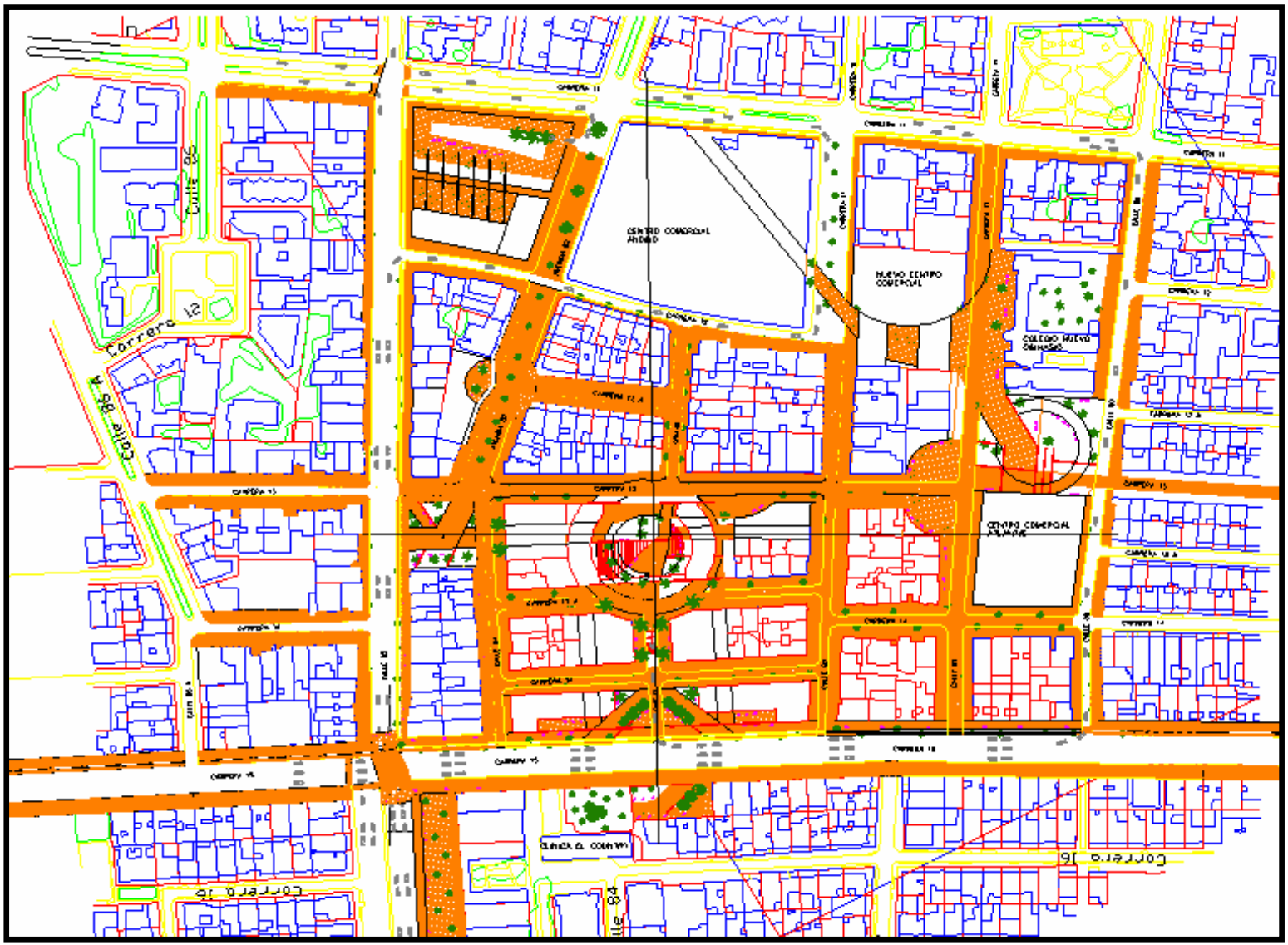
PROPUESTA EN PERSPECTIVA.

D I S E Ñ O

VII

MEMORIA URBANA Y CRITERIOS DE INTERVENCION

PORTAFOLIO DE CARRERA

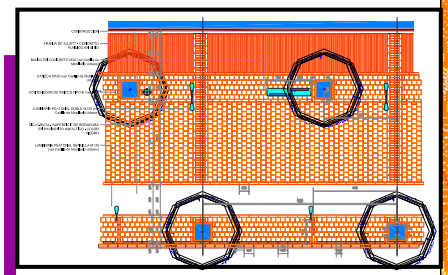


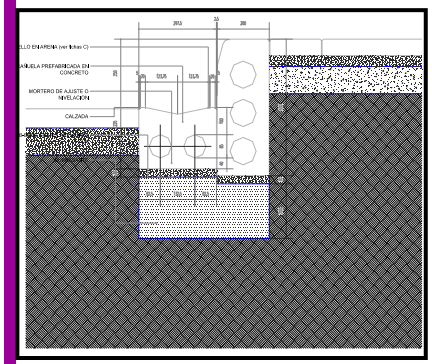
DISEÑO VII

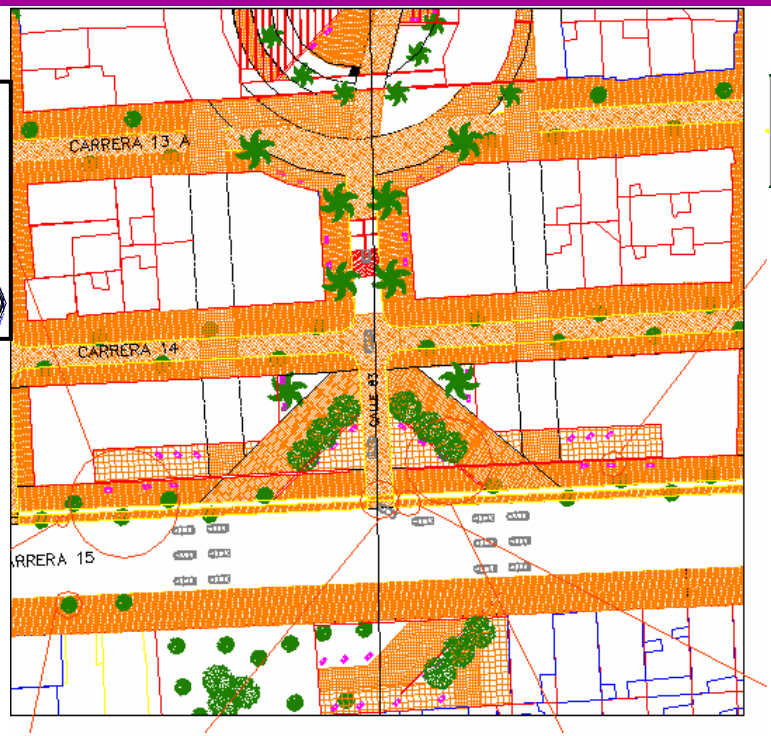
PLANTA GENERAL

PORTAFOLIO DE CARRERA

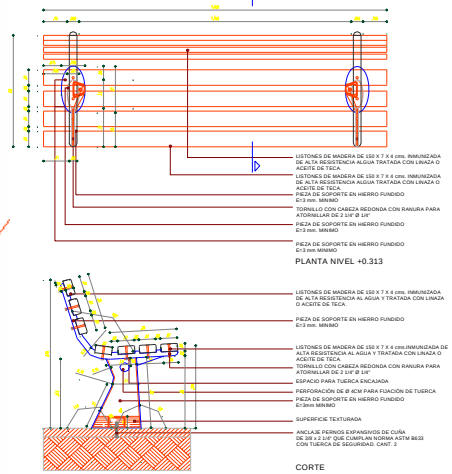
ANDEN CON CICLORUTA B85



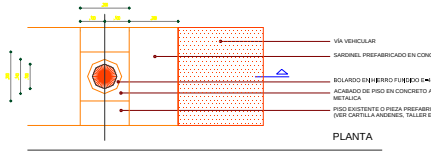


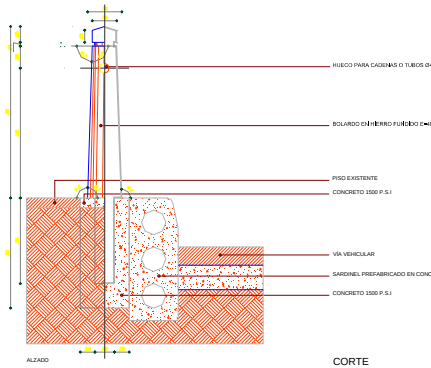


BANCA EN MADERA CON ESPALDAR



BOLARDO ALTO EN HIERRO



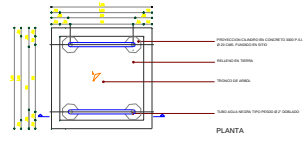


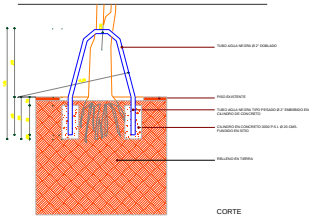
NOTA 1: EL CORTE QUE SE HAGA EN EL PISO EXISTENTE PARA EMBEBER EL ELEMENTO SE DEBE HACER CON CORTADORA DE DISCO Y DEBE SER DE FORMA RECTANGULAR O CUADRADA. EL ACABADO DE PISO DEL AREA AFECTADA DEBE REPONERSE CON EL MISMO MATERIAL DE ACABADO DE CADA SITIO Y CONTINUANDO LAS TEXTURAS O ENTRAMADOS EXISTENTES.

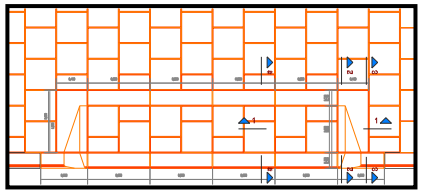
NOTA 2: PARA TODOS LOS ELEMENTOS METALICOS PINTURA ELECTROSTATICA COLOR GRIS TEXTURIZADO RAL 7010

NOTA 3: VER FICHA DE RECOMENDACIONES DE POSICIONAMIENTO

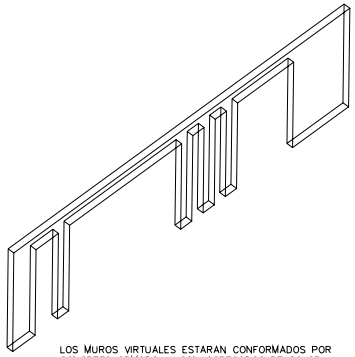
PROTECTOR DE ARBOLES







RAMPA TIPO 1



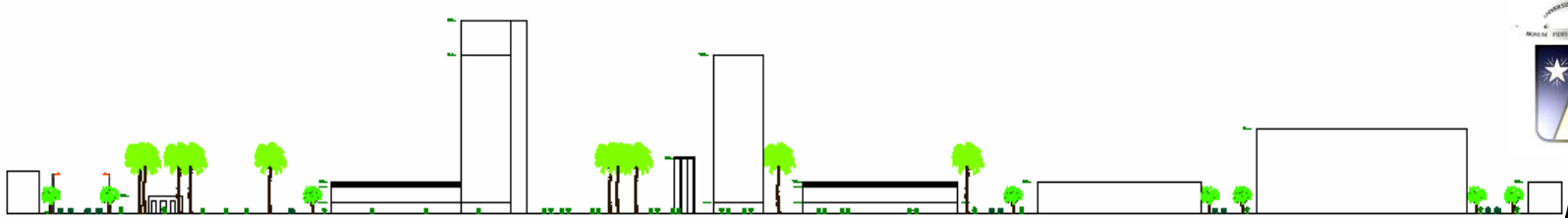
LOS MUROS VIRTUALES ESTARAN CONFORMADOS POR CONCRETO ARMADO, Y CON AGREGADOS DE COLOR.

D I S E Ñ O

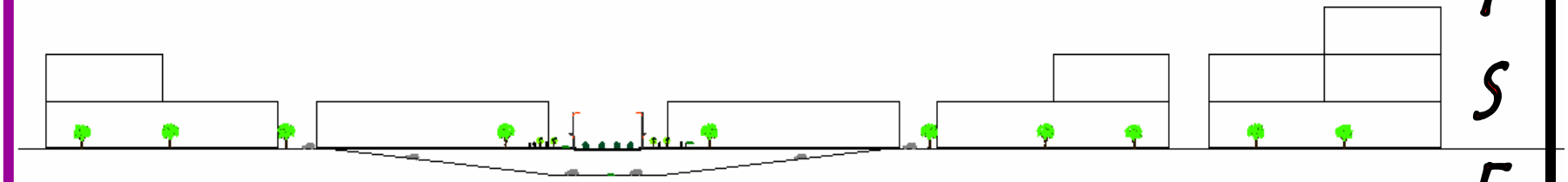
VII

PLANTEAMIENTO TECNICO DEL MOBILIARIO

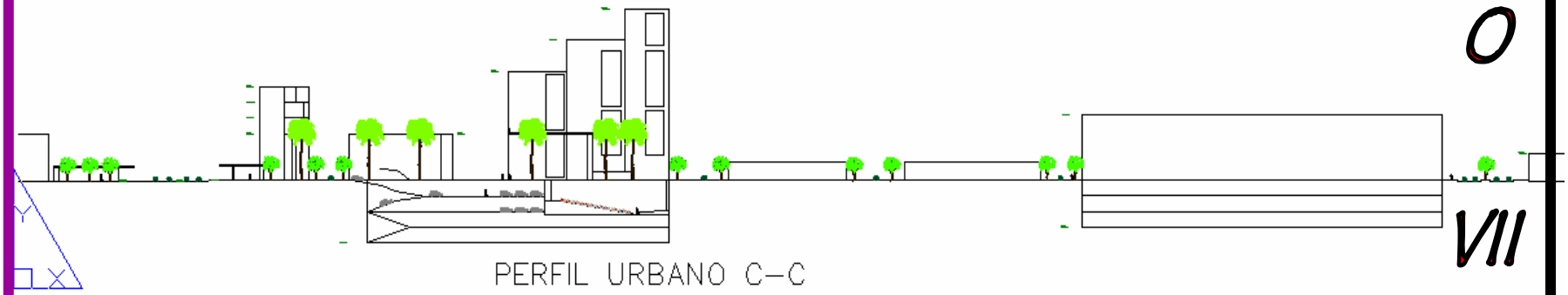
PORTAFOLIO DE CARRERA



PERFIL URBANO A–A



PERFIL URBANO B–B



PERFIL URBANO C–C

DISEÑO VII

PERFILES URBANOS

TECNICAS VII

ASESOR:

ARQ. ALBERTO BARRAGAN

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : ANALIZAR LA DINÁMICA DE UN SER VIVO Y CONCEBIRLA COMO UNA ESTRUCTURA NO CONVENCIONAL TENIENDO EN CUENTA LOS ESTUDIOS DE FLEXIÓN, COMPRESIÓN, TORSIÓN, Y A SU VEZ DETERMINARLA COMO UNA SOLUCIÓN A UN ELEMENTO ARQUITECTÓNICO.

CONTENIDO : GRADERÍA PARA UN RECINTO DEPORTIVO

MEMORIAS: ANÁLISIS DE ESFUERZOS
ESTUDIO DEL ANIMAL

PLANTA: DE EJE, CIMIENTO Y DESAGÜES
PRIMER PISO
CUBIERTAS

CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL

FACHADAS

AXONOMETRÍA

TÉCNICAS VII

PROFESOR : ARQ. ALBERTO BARRAGÁN

FECHA : I CICLO DE 2004

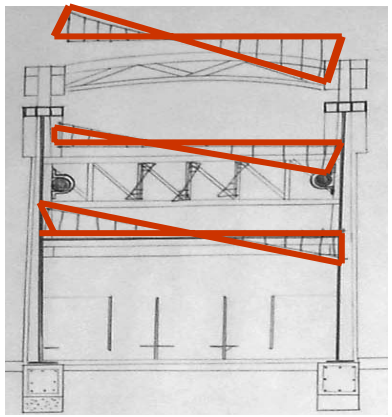
LOCALIZACIÓN: ABSTRACTA

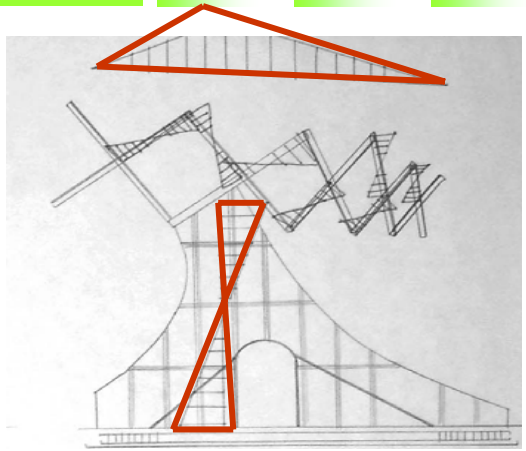
TEMA : ESTRUCTURA GRADERÍA PARA UN RECINTO DEPORTIVO

MEMORIAS : ANÁLISIS DE ESFUERZOS
ESTUDIO DEL ANIMAL

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

PORTAFOLIO DE CARRERA





TECNICAS VII

EN LAS UNIONES DE LAS VIGAS QUE CONFORMAN LA CUBIERTA SE GENERA UNA CORTANTE LAS CUALES RECONTRARRESTAN DÁNDOLE MAS SECCIÓN EN LOS EXTREMOS Y AGREGÁNDOLE ELEMENTOS METÁLICOS COMO PLATINAS PARA COMPENSAR LAS UNIONES DONDE SE DESARROLLAN LOS MAYORES ESFUERZOS DE LA SECCIÓN.

EN LOS APOYOS DONDE SE ENCUENTRAN UBICADOS LOS DOS GATOS HIDRÁULICOS QUE AL GENERAR EMPUJE DABA COMO RESULTANTE QUE PARA COMPENSARLA SE LA DA MAS REFUERZO EN ACERO Y GENERANDO CAMISAS SOBRE LOS GATOS HIDRÁULICOS LOS CUALES LE DAN MAS ESTABILIDAD EN EL MOMENTO QUE ESTOS SE ACCIONAN.

PARA DISMINUIR LAS CORTANTES QUE GENERAN LAS ESTRUCTURAS EN MOVIMIENTO SE UNEN CADA UNO DE LOS ELEMENTOS PARA QUE ESTOS TRABAJEN UNIFORMEMENTE .

*LAS ARTICULACIONES QUE SE DAN EN LA CUBIERTA Y LAS CORTANTES QUE SE GENERAN ALLÍ SE OPTIMIZAN POR MEDIO DE BUJES METÁLICOS QUE PERMITEN MAS RESISTENCIA EN LOS PUNTOS DONDE LA ESTRUCTURA TIENE MOVIMIENTOS Y A SI MISMO DISTRIBUIR LOS MISMOS.

*EL VOLADIZO QUE SE GENERA POR EL CUBRIMIENTO TOTAL DE LA CUBIERTA ES OPTIMIZADO CON LA DIMENSIÓN EN LAS SECCIONES YA QUE ESTA DISMINUYEN EN EL SENTIDO QUE ESTAS VAN AUMENTANDO DE LONGITUD.

*SE GENERA UN PUNTO CRITICO EN LA UNIÓN DE LA CUBIERTA CON LA ESTRUCTURA QUE SE TRABAJA CON EL ENSAMBLE DE MADERA, PLATINAS EN ACERO DE LA MISMA CALIDAD DE LA ESTRUCTURA DE APOYO EVITANDO QUE ESTAS FUNCIONEN DIFERENTE Y ASÍ DEBILITAN LA ESTRUCTURA.

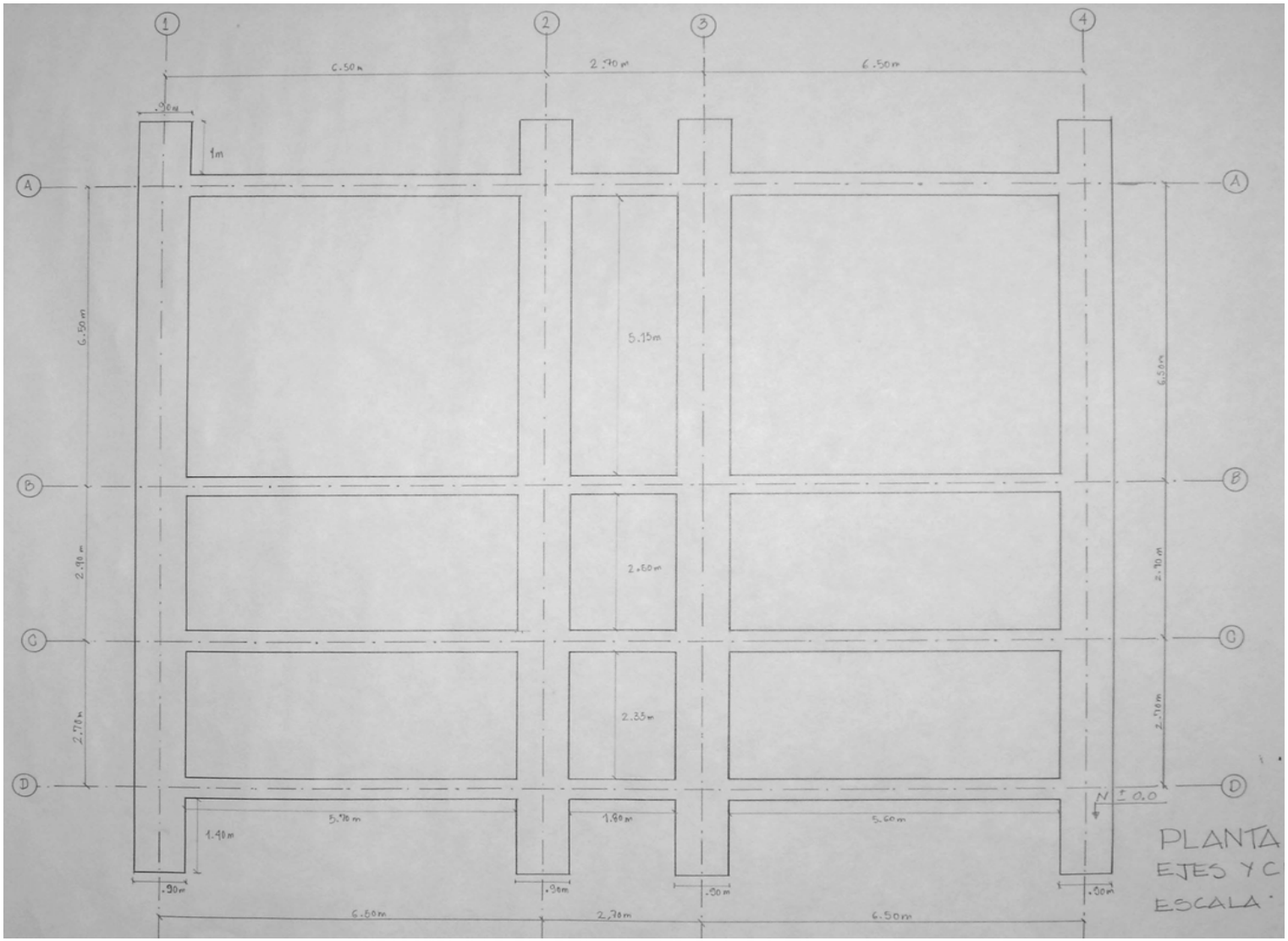
*EN LAS GRADERÍAS SE FORMA UNA CORTANTE EN LA UNIÓN DE LOS DOS ACEROS LOS CUALES SE DEBEN TRABAJAR DEJANDO UN " SOBRE AGUJERO " QUE PERMITE LA DILATACIÓN DE LACERO CON LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA.

*DEBIDO A QUE LA REACCIÓN DE DOS MATERIALES DIFERENTES EN ESTE CASO EL ACERO Y LA MADERA LOS RESULTADOS DE LOS ESFUERZOS SON EN SENTIDOS CONTRARIOS SUMÁNDOLE A ESTO LAS CONTRACCIONES QUE SE DAN A SU VEZ EN SENTIDO CONTRARIO GENERAN UN PUNTO DE ROTURA.

POR ESTA RAZÓN LA TRIBUNA DEBE TRABAJARSE CON LA MODULACIÓN DE PUESTOS INDIVIDUALES DE .40 * .40 Y ASÍ SE COMPENSA LA REACCIÓN DEL ACERO Y LA MADERA.

MEMORIA DE ANALISIS DE ESFUERZOS

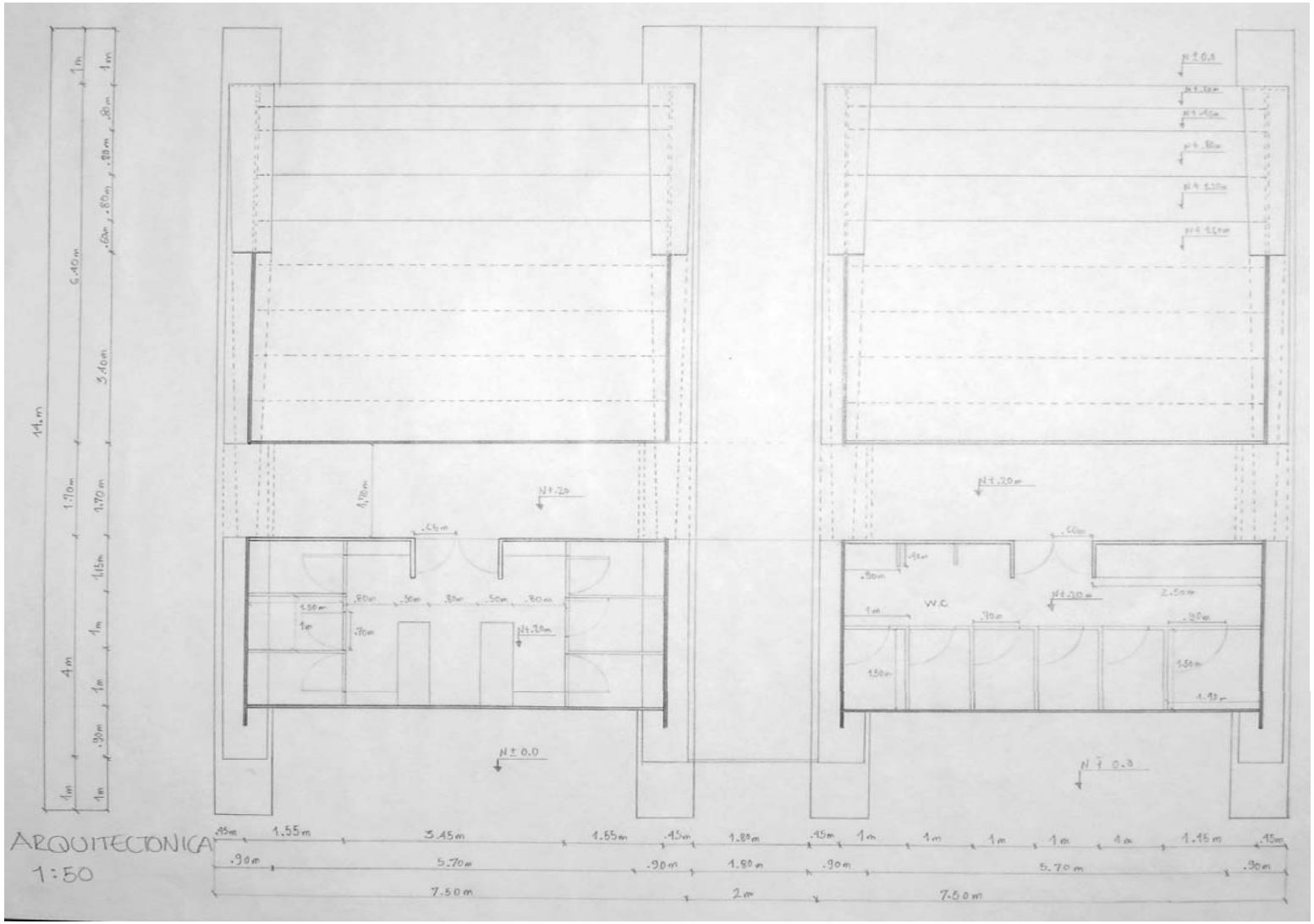
PORTAFOLIO DE CARRERA



TECNICAS VII

PLANTA DE EJES CIMIENTOS Y DESAGUES

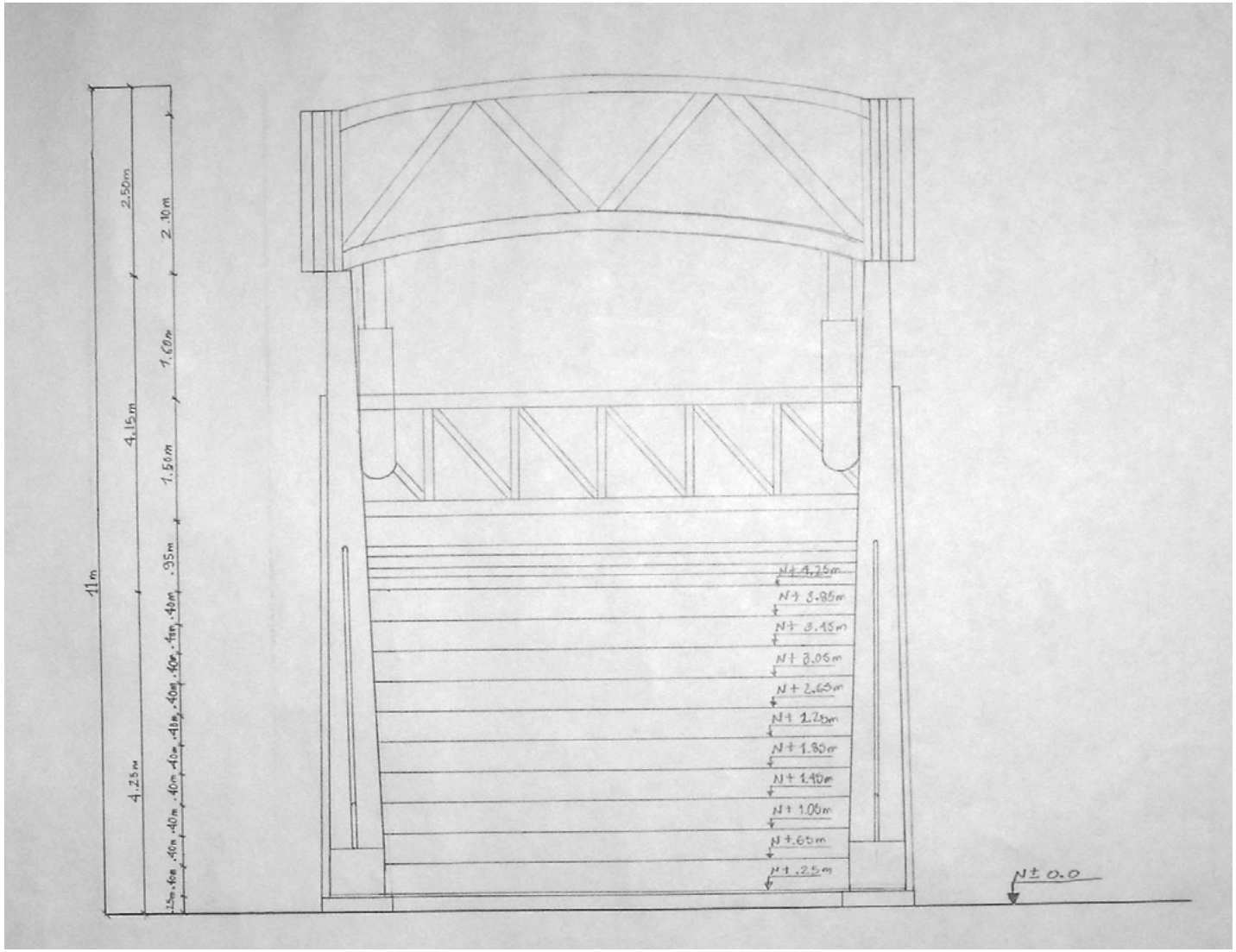
PORTAFOLIO DE CARRERA



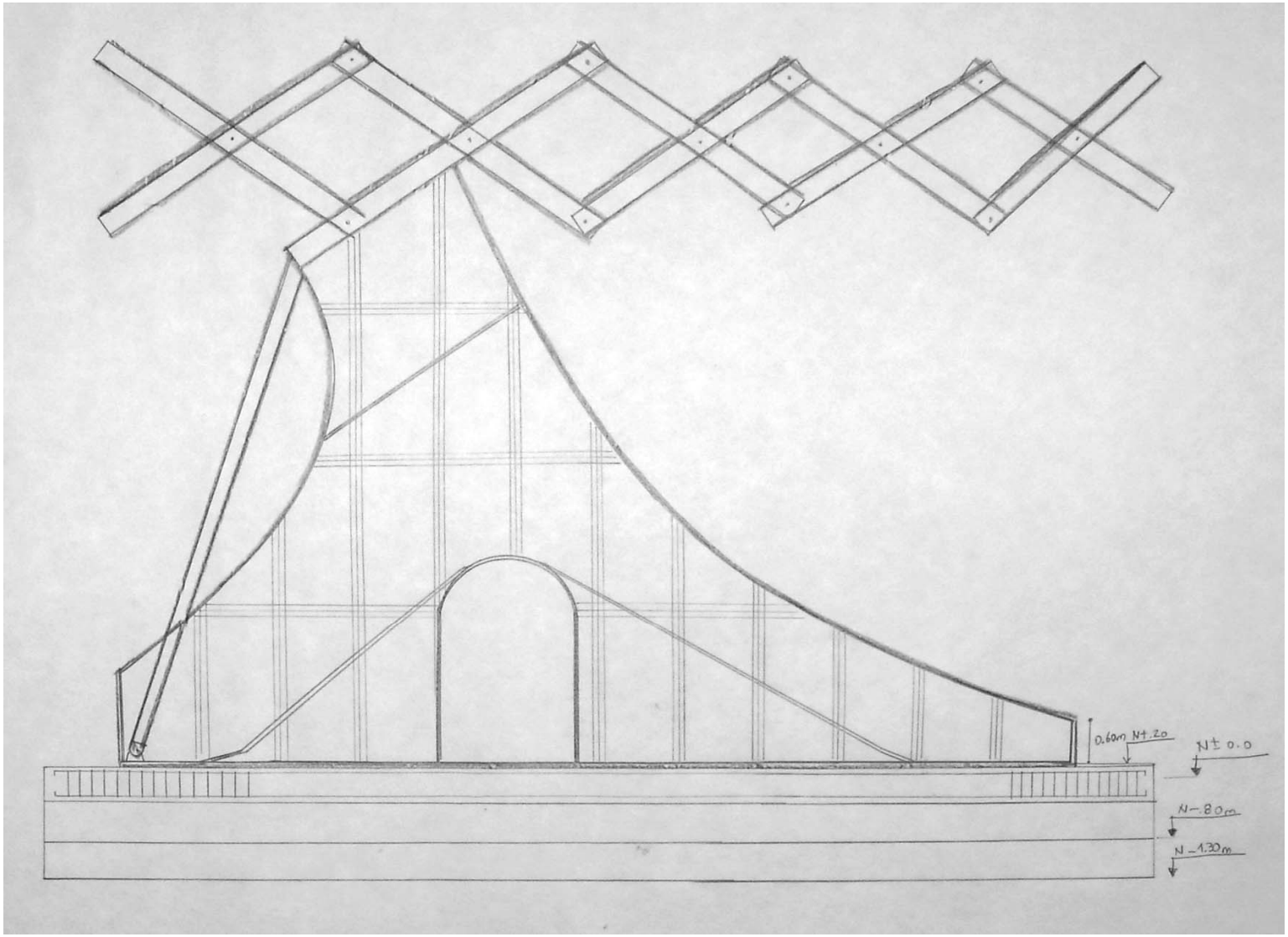
TECNICAS VII

PLANTA PRIMER PISO

PORTAFOLIO DE CARRERA


11m
4.25m
4.15m
2.50m
2.10m
1.60m
1.50m
.95m
.40m
.40m
.40

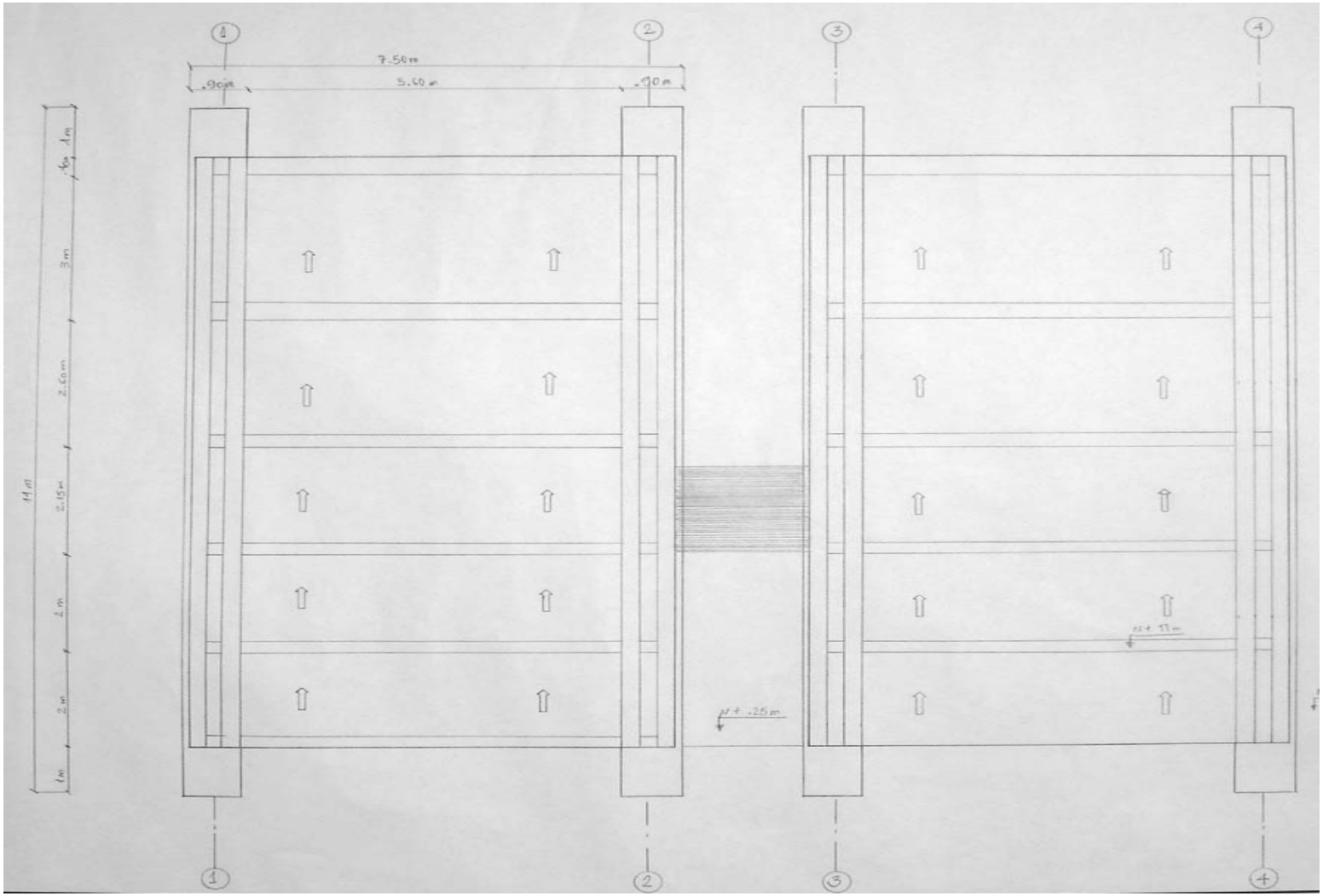
PORTAFOLIO DE CARRERA



TECNICAS VII

FACHADA LATERAL

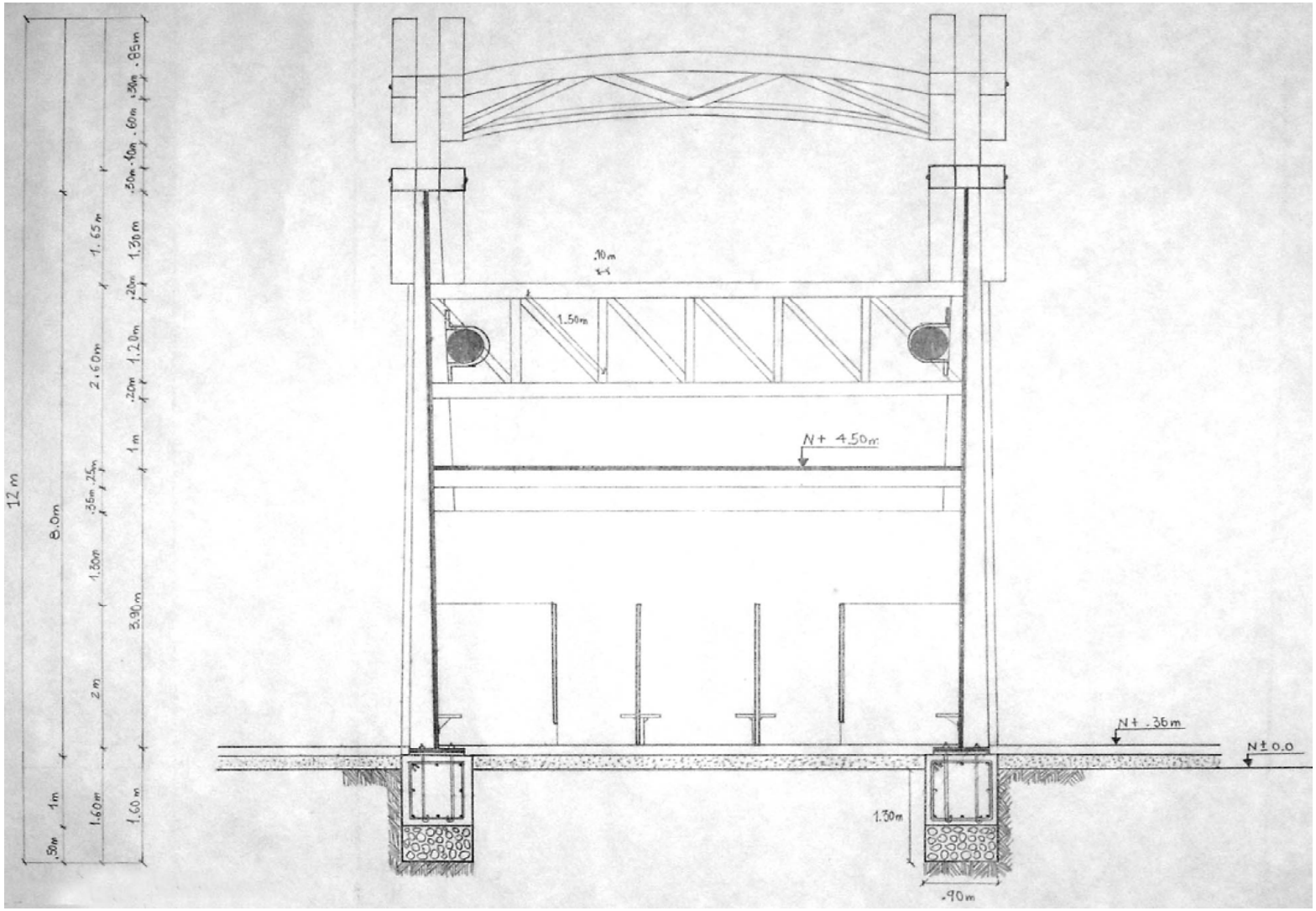
PORTAFOLIO DE CARRERA



TECNICAS VII

PLANTA DE CUBIERTAS

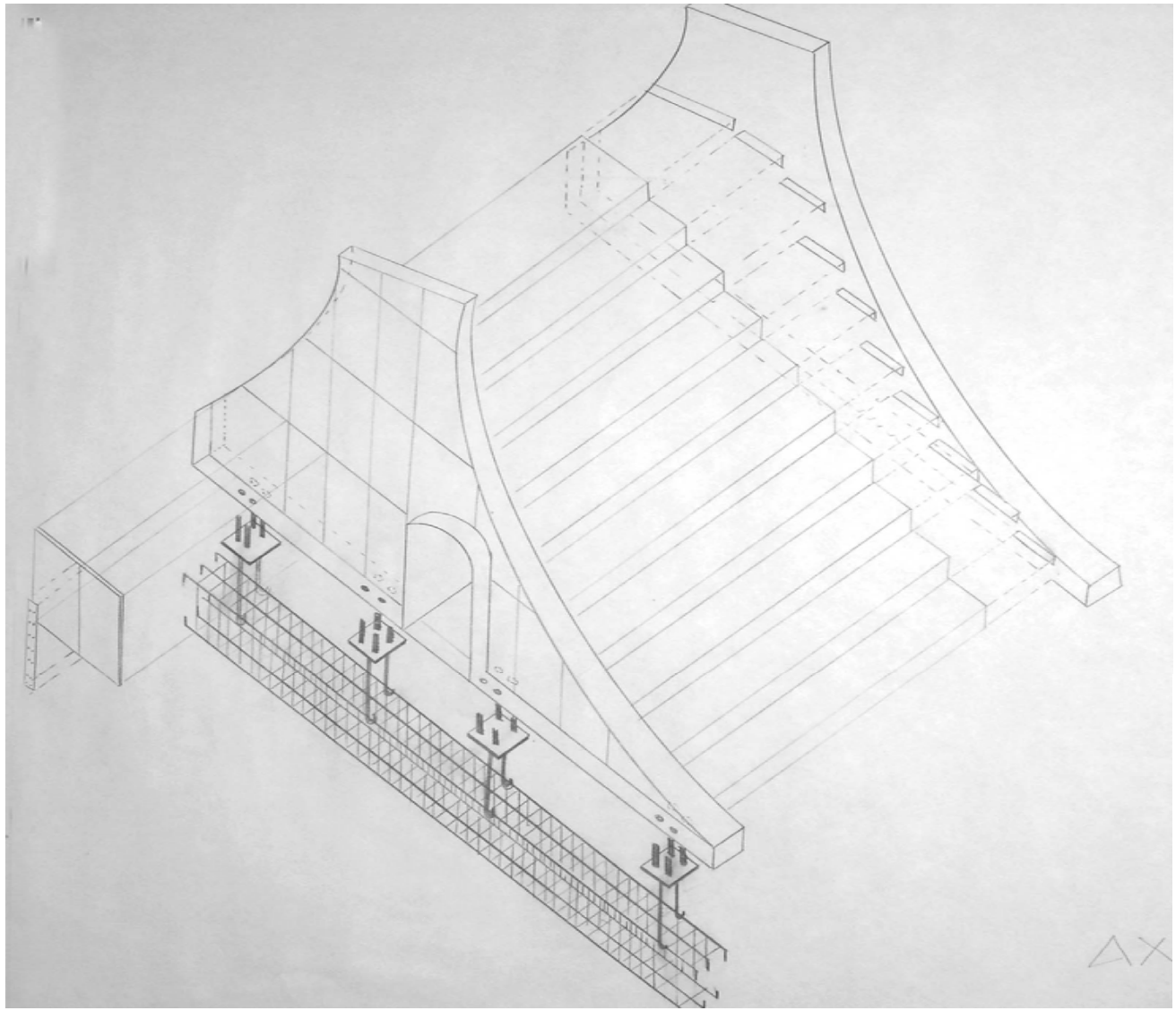
PORTAFOLIO DE CARRERA



TECNICAS VII

CORTE A-----A´

PORTAFOLIO DE CARRERA



TECNICAS VII

AXONOMETRIA EXPLOTADA

DISEÑO

SEMESTRE VIII

ASESOR:

ARQ. FLAVIO SANTAMARIA

VIII

OBJETIVO:

DESARROLLAR EN EL ESTUDIANTE LA CAPACIDAD PARA ENFRENTAR Y RESOLVER PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS DE ALTA COMPLEJIDAD, SURGIDOS DE NECESIDADES URBANO-REGIONALES, CON ÉNFASIS EN PROYECTOS QUE CUBRAN REQUERIMIENTOS METROPOLITANOS DE GRAN ESCALA.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

SE TRATA DE UN TALLER DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO DE ALTA COMPLEJIDAD, DONDE LOS TEMAS SON PRODUCTO DE NECESIDADES DE CIUDAD Y DE REGIÓN, EN LOS GRANDES PROBLEMAS DE LA SALUD, LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE, LA RECREACIÓN METROPOLITANA, LAS INSTITUCIONES CÍVICAS Y GUBERNAMENTALES, ASÍ COMO RELIGIOSAS, MILITARES Y POLÍTICAS.
SE DEBERÁN CONSIDERAR INTEGRALMENTE LAS VARIABLES DE COMPLEJIDAD PROPIAS DE ESTOS PROYECTOS.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROBLEMAS DE ARQUITECTURA DE GRAN COMPLEJIDAD, SURGIDOS DE LA RELACIÓN CIUDAD-REGIÓN.
INTEGRAR ADECUADAMENTE LAS VARIABLES HISTÓRICAS, TÉCNICAS, ESTÉTICAS, AMBIENTALES, SOSTENIBLES, ECONÓMICAS, SOCIALES, VIVÉNCIALES Y OTRAS.
ENTENDER Y RESOLVER LOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA DINÁMICA GENERADA ENTRE LA CIUDAD Y LA REGIÓN QUE LA SOPORTA.
CONSIDERAR Y RESOLVER LOS PROBLEMAS ARQUITECTÓNICOS QUE NACEN DE LAS GRANDES NECESIDADES INSTITUCIONALES, SOCIALES, ECONÓMICAS Y POLÍTICAS DE ESTA ESCALA DE COMPLEJIDAD.
GENERAR UN ESPÍRITU CRÍTICO Y ANALÍTICO PERMANENTE SOBRE EL TEMA.
REPRESENTAR Y EXPRESAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, LLEGANDO A UN GRADO DE DETALLE MUY PROFUNDO.

PORTAFOLIO DE CARRERA

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : DESARROLLAR UN EQUIPAMIENTO QUE SE ACOPLA A OTRO DE CARÁCTER METROPOLITANO DÁNDOLE UNA FUNCIÓN COMPLEMENTARIA Y QUE RESPONDA ALAS NECESIDADES NO DE UN SECTOR SI NO DE LA CAPITAL GENERANDO A SU VEZ UN DESARROLLO URBANO QUE COMPLEMENTE UNA CONECTIVIDAD ENTRE LOS EXISTENTES.

CONTENIDO : EQUIPAMIENTO METROPOLITANO

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN

PLANTA: BAJA
PRIMER PISO
SEGUNDO PISO
CUBIERTAS
PARQUEADEROS

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES

PERSPECTIVAS

DISEÑO : VIII

PROFESOR : ARQ. FLAVIO SANTAMARÍA

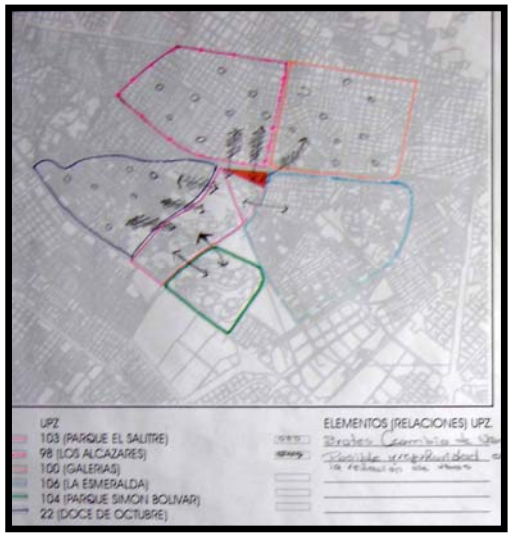
FECHA : II CICLO DE 2004

LOCALIZACIÓN: CARRERA 30 ENTRE CALLES 63 Y TRANSVERSAL 47
PARQUE SIMÓN BOLÍVAR (BOGOTA D.C.)

TEMA : EQUIPAMIENTO METROPOLITANO
"COLISEO GIMNASIA OLÍMPICA".

MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES



RELACIONES: ES IMPORTANTE ANALIZAR QUE LAS ESTRUCTURAS DE LAS **UPZ** COMO INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO A NIVEL ZONAL, SIRVEN PARA ORGANIZAR EL TEJIDO URBANO ASÍ COMO LOS USOS, MOVILIDAD Y EQUIPAMIENTO E.T.C.

TENIENDO EN CUENTA ESTE PREPÓSITO LAS UPZ ALEDAÑAS AL ÁREA DE TRABAJO TIENEN LAS VOCACIONES SIGUIENTES:

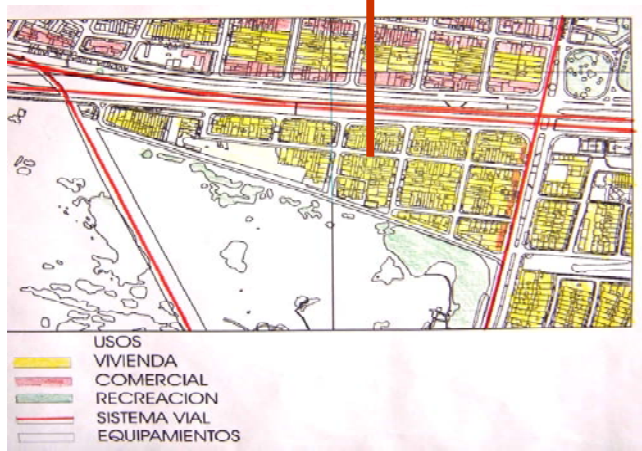
RESIDENCIAL – CUALIFICADO, RESIDENCIAL CONSOLIDADO, PREDOMINANTE - DOTACIONAL.

*LOS IMPACTOS GENERADOS POR LAS UPZ A NIVEL INTERNO HAN DADO COMO RESULTADO EN SUS DINÁMICAS Y ACTIVIDADES DE DIFERENTES CAMBIOS. Ej.: DE RESIDENCIAL A COMERCIAL.

INSUFICIENCIA DEL ESPACIO PUBLICO PARA SUPLIR LAS DEMANDAS DE LOS NUEVOS USOS GENERADOS.

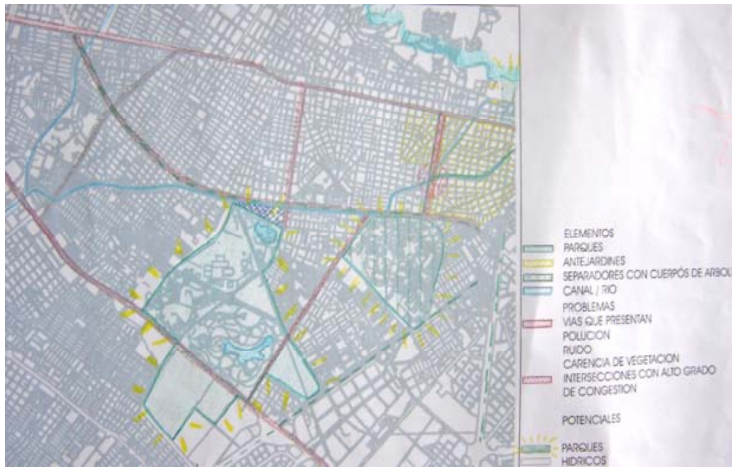
*DESARTICULACIÓN ENTRE LOS EQUIPAMIENTOS EXISTENTES.
* AL HOMOGENIZAR ESTAS UPZ NO SE GENERA RELACIÓN CON EL NODO DE EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS.

ÁREA DE TRABAJO :



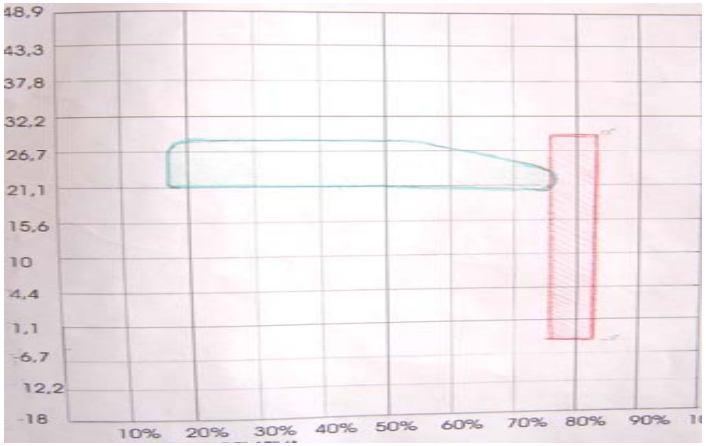
DISEÑO VIII

ÁREA DE REFERENCIA:

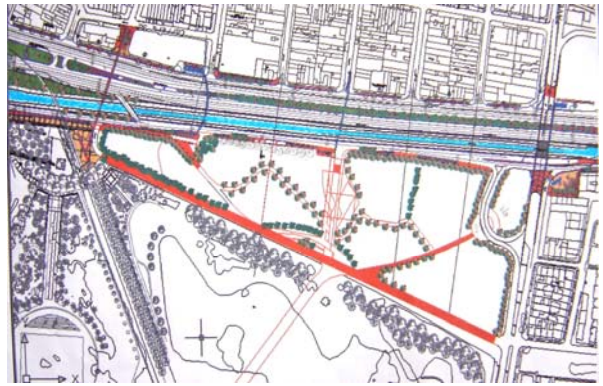


SISTEMAS NATURALES :

CUADRO DE HUMEDAD RELATIVA DEL SECTOR:

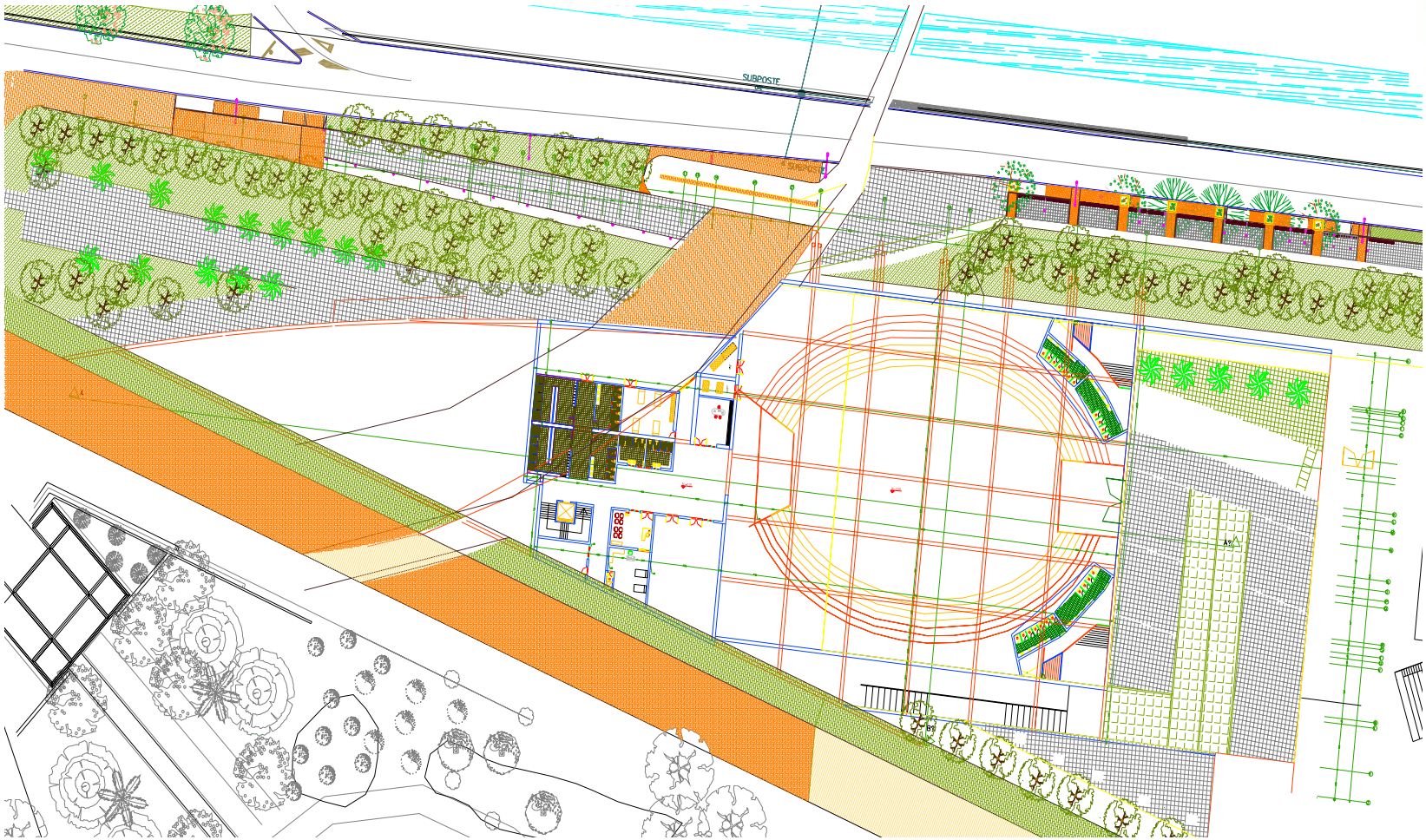


RESPUESTA ÁREA DE TRABAJO:



DISEÑO VIII

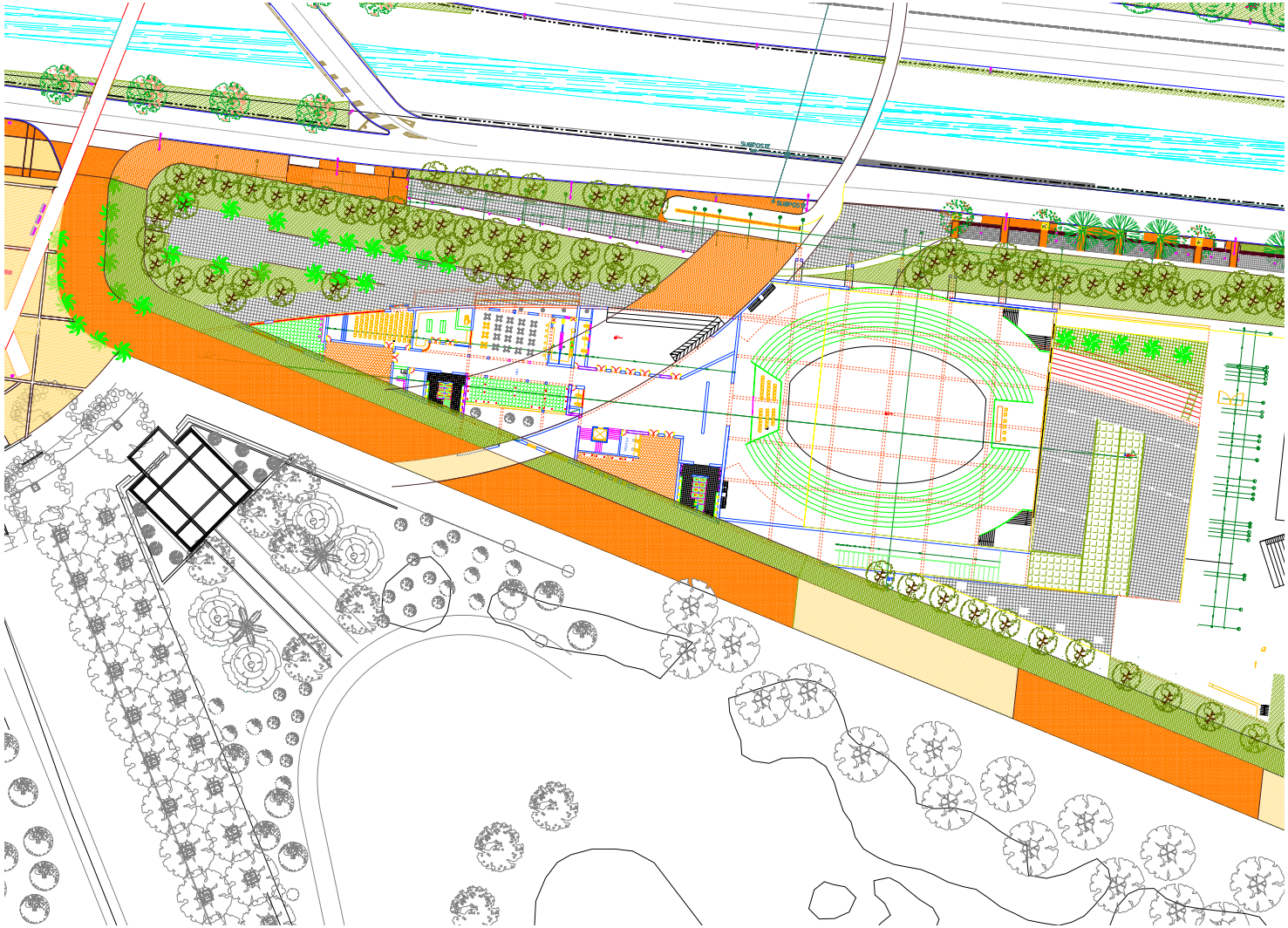
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO VIII

PLANTA BAJA

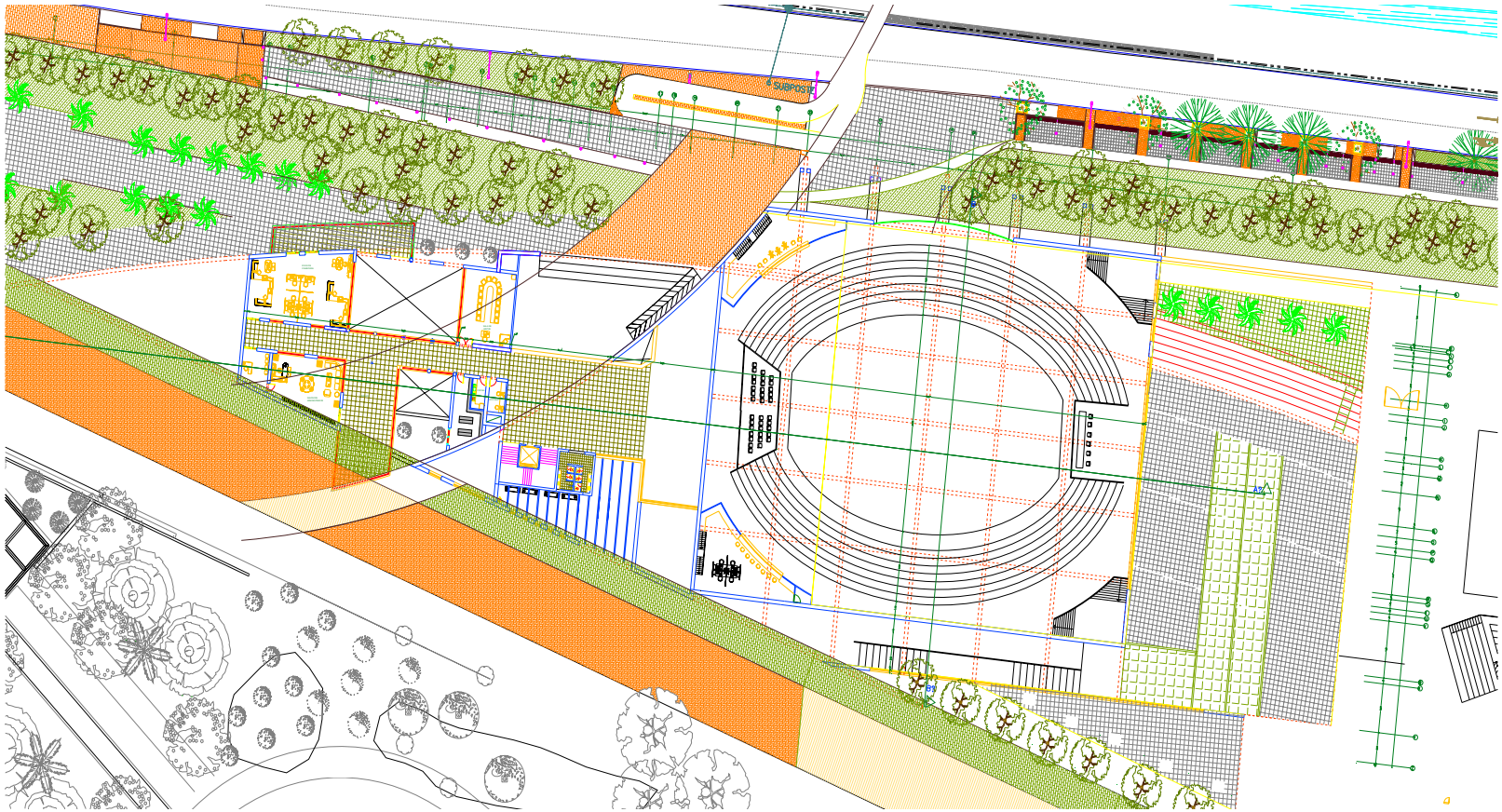
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO VIII

PLANTA PRIMER PISO

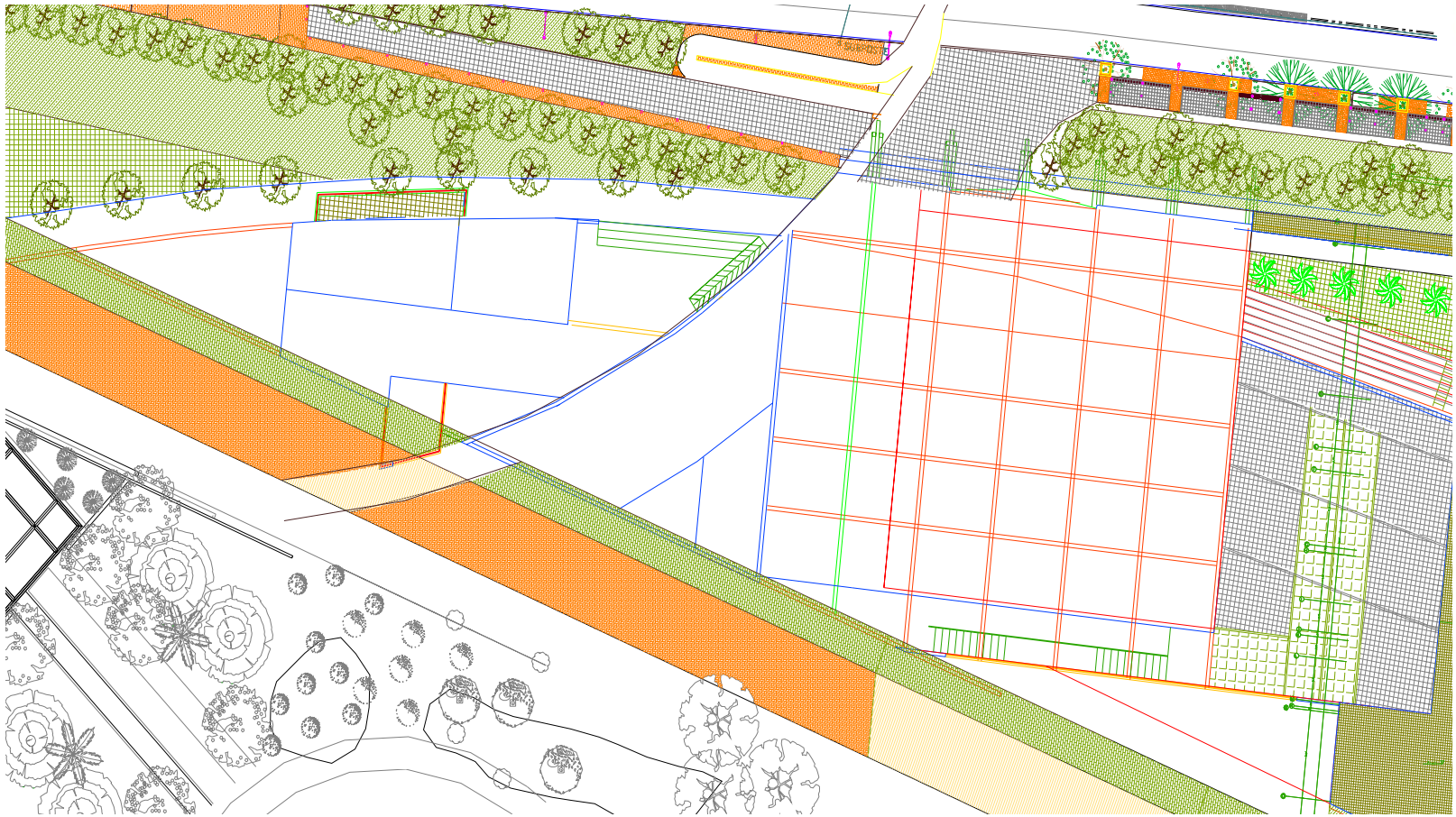
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO VIII

PLANTA SEGUNDO PISO

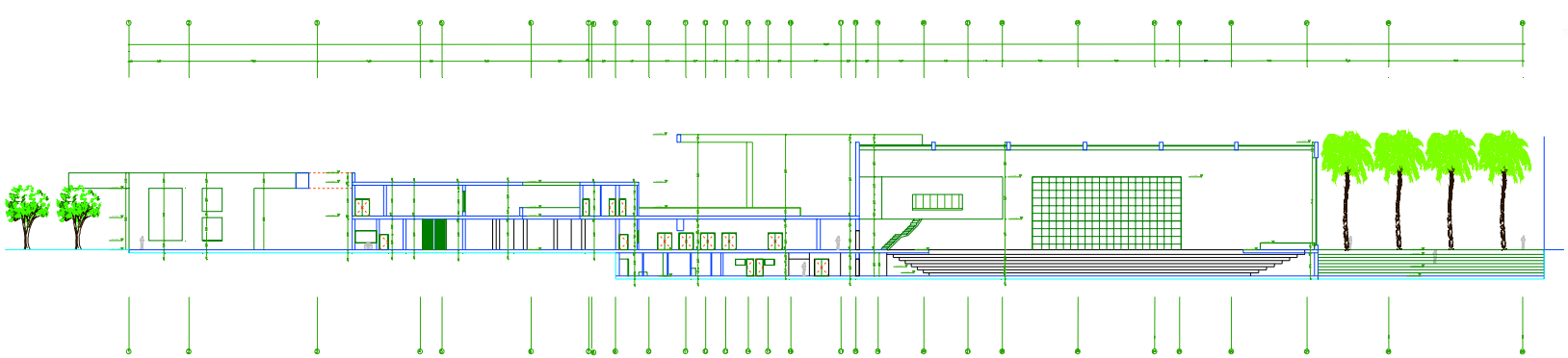
PORTAFOLIO DE CARRERA



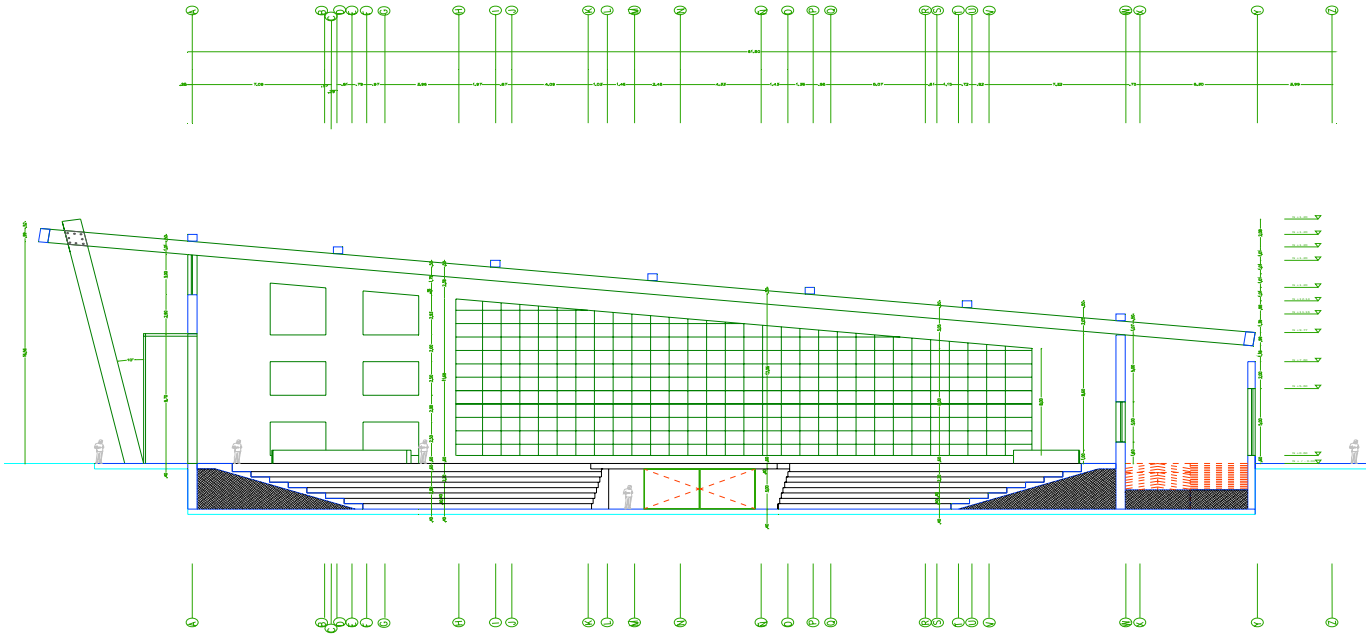
DISEÑO VIII

PLANTA DE CUBIERTAS

PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE A–A'

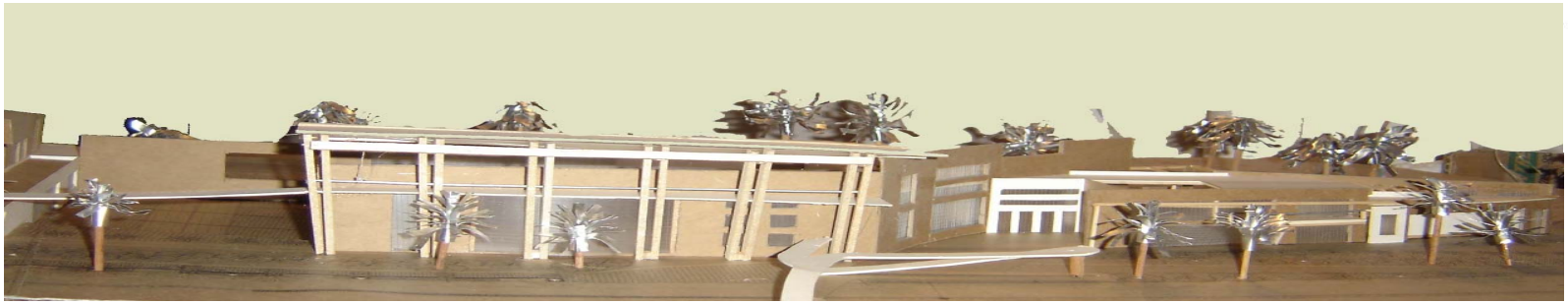


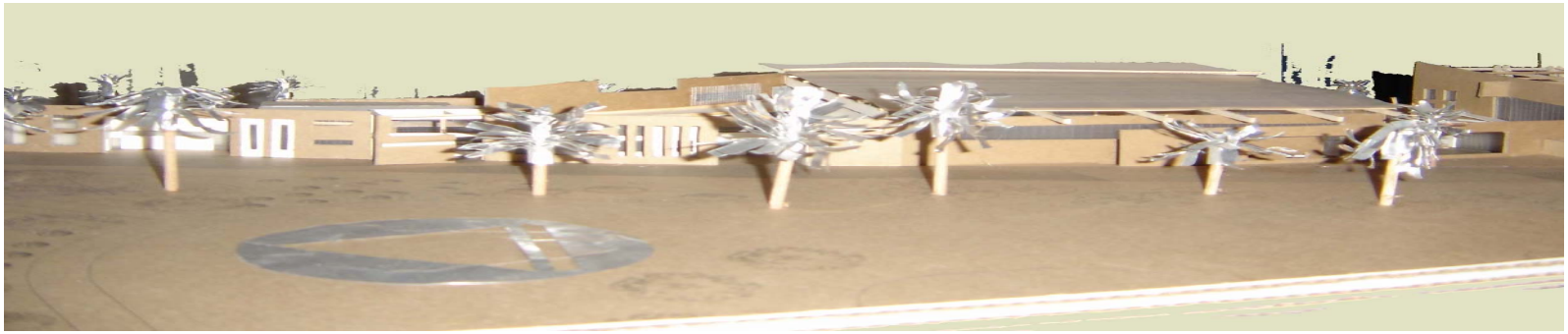
D I S E Ñ O

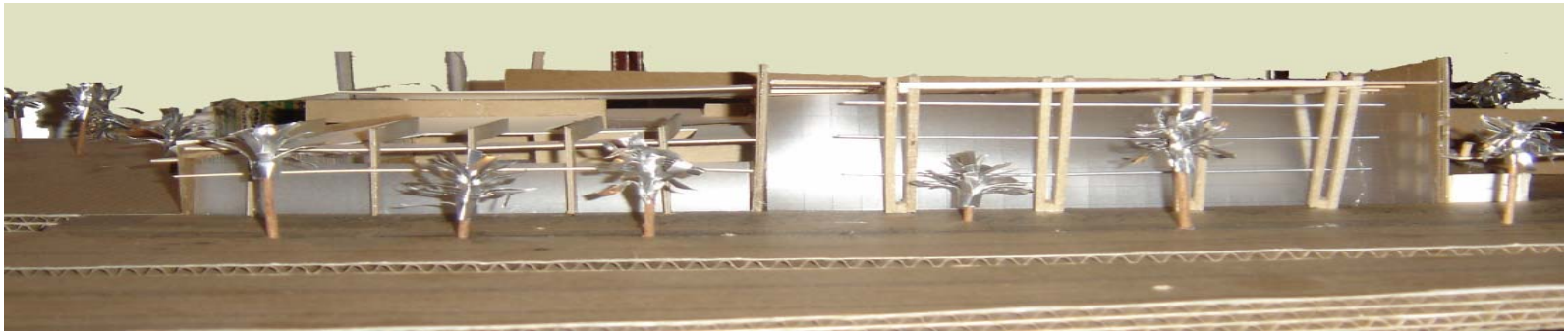
VIII

CORTES A-----A' Y B-----B'

PORTAFOLIO DE CARRERA



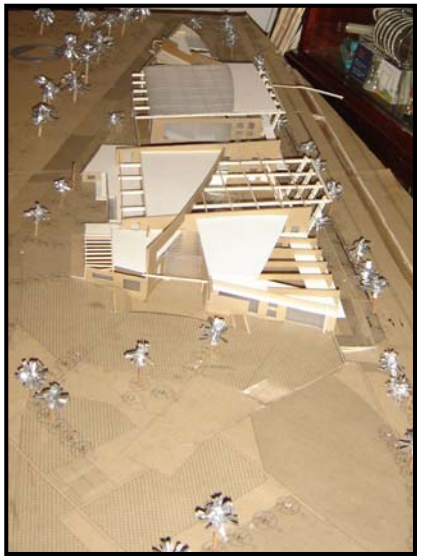


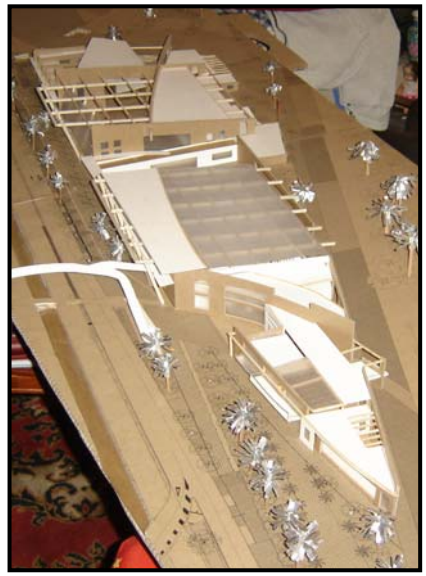


DISEÑO VIII

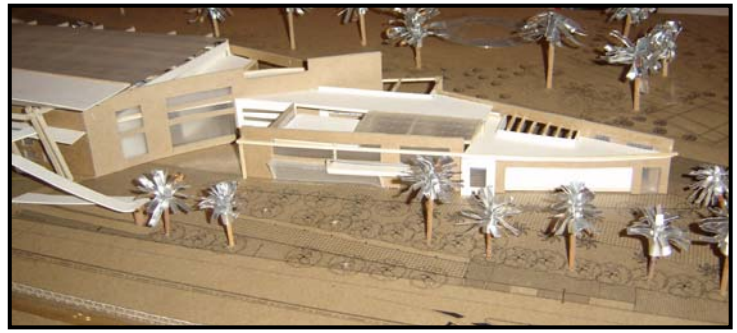
FACHADAS

PORTAFOLIO DE CARRERA





DISEÑO VIII



PERSPECTIVAS

DISEÑO IX

SEMESTRE IX

ASESOR:

ARQ. MARIA ISABEL TELLO

OBJETIVO:

DESARROLLAR EN EL ESTUDIANTE LA CAPACIDAD PARA RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO DONDE EL TEMA DE LA CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CONSTRUIDO SEA LA DETERMINANTE PRINCIPAL QUE INTERVIENE, TENIENDO COMO BASE EL CONCEPTO DE QUE LA CIUDAD ES UN BIEN CULTURAL..

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

SE TRATA DE UN TALLER DE DISEÑO URBANO-ARQUITECTÓNICO QUE IDENTIFICA PROBLEMAS EN ÁREAS CON VALORES HISTÓRICOS, TÉCNICOS Y ESTÉTICOS Y BUSCA DAR SOLUCIONES TENDIENTES A LA REVITALIZACIÓN DE SECTORES Y EDIFICIOS EN DETERIORO, APLICANDO LAS NORMAS EXISTENTES SOBRE VALORACIÓN, CALIFICACIÓN, CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN , ENTRE OTRAS.

COMPETENCIAS PARA :

RESOLVER PROBLEMAS DE DISEÑO COMPLEJOS EN EL CAMPO DE LA RESTAURACIÓN Y LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANO-ARQUITECTÓNICO.
ENTENDER Y RESOLVER ADECUADAMENTE LO RELATIVO A LA VALORACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.
COMPRENDER Y APLICAR LAS DISPOSICIONES NACIONALES E INTERNACIONALES QUE REGULAN LA MATERIA.
ENFRENTAR SOLUCIONES COMBINADAS DE ARQUITECTURA ACTUAL FRENTE Y JUNTO A LA PATRIMONIAL.
DAR ADECUADA RESPUESTA A LOS FACTORES HISTÓRICOS, ESTÉTICOS , AMBIENTALES, VIVÉNCIALES, SOCIALES, URBANOS, ETC. , DE LOS SITIOS Y SECTORES DONDE SE ACTÚA EN EL CAMPO ESPECÍFICO DEL PATRIMONIO.
EXPRESAR Y REPRESENTAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, EN TODOS SUS ASPECTOS.
GENERAR ESPÍRITU INVESTIGATIVO ALREDEDOR DE ESTE TEMA, QUE SE CONSTITUYE COMO UNA POSIBLE ESPECIALIZACIÓN PARA EL ARQUITECTO.

D I S E Ñ O IX

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : DESARROLLAR UN PROYECTO ARQUITECTÓNICO QUE SE INTEGRE CON UN INMUEBLE DE VALOR PATRIMONIAL DESENVOLVIENDO UNA ARQUITECTURA EN LA QUE SE DEBE TENER EN CUENTA QUE EL PROYECTO NUEVO NO GENERE MAS IMPACTO QUE EL EXISTENTE; LO QUE SE BUSCA ES QUE ESTE POSEA UNA ARQUITECTURA SOBRIA QUE SE INTEGRE EN UN MISMO LENGUAJE CON LA EDIFICACIÓN EXISTENTE TENIENDO PRESENTE LOS ANTECEDENTES DEL INMUEBLE.

CONTENIDO : MUSEO DE HISTORIA NACIONAL

MEMORIAS: LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
VALORACIÓN DEL INMUEBLE
PROPUESTA URBANA

PLANTA: PARQUEADEROS
PRIMER PISO
SEGUNDO PISO
TERCER PISO
CUBIERTAS

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES

FACHADAS

PERSPECTIVAS

DISEÑO : IX

PROFESOR : ARQ. MARIA ISABEL TELLO

FECHA : I CICLO DE 2005

LOCALIZACIÓN: CONVENTO SANTA CLARA LA REAL
TUNJA (BOYACÁ.)

TEMA : EQUIPAMIENTO LOCAL INTEGRADO
A UN INMUEBLE DE CONSERVACIÓN.

MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
VALORACIÓN

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

DISEÑO IX

PORTAFOLIO DE CARRERA

D I S E Ñ O IX

LOCALIZACION

Fuente: Internet, google, buscar en imágenes, mapa Colombia.

CIUDAD UBICADA EN CENTRO DE COLOMBIA, Y CAPITAL DEL DEPARTAMENTO DE BOYACA, EN LA CORDILLERA ORIENTAL ANDINA, A 2820 M DE ALTITUD. FUNDADA EN 1539 POR EL CONQUISTADOR ESPAÑOL GONZALO SUAREZ RENDON

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

A 157 kms. (dos horas cuarenta minutos, aproximadamente) de Bogotá se encuentra la capital boyacense, ciudad que conoció una temprana prosperidad como residencia de grandes encomenderos en los siglos XVI y XVII, cuando florecieron casonas, iglesias y conventos concebidos con un lujo y refinamiento notables para la época. A finales del ochocientos la prosperidad decayó y muchas de las grandes familias se trasladaron a Santa Fé de Bogotá.

EVOLUCION HISTORICA

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

Los inicios de la trama urbana 1623. Se evidencia la tipica manzana reticular española

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

En el lapso de tiempo el desarrollo de la traza fue nulo. 1939.

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

Empieza a crecer en dirección Noroccidente, y hacia el sur incrementa también. 1945 hacia 1957, nace el aeropuerto y se configuran los barrios. Hacia 1960 nace la via intermunicipal. Hacia 1965 se estanca el crecimiento en la dirección norte y sur

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

Empieza a crecer en dirección Noroccidente, y hacia el sur incrementa también. 1971

IMPORTANCIA DEL CENTRO HISTÓRICO DE TUNJA

Área de Estudio y Ubicación del Claustro Santa Clara la Real se encuentra en el Centro Historico de la ciudad de tunja. Y es importante el centro Historico debido a que el alrededor de este se desarrollo principalmente uno de los primeros conventos en latinoamerica, es tambien importante debido a que en su interior El Centro Historio posee inmuebles de gran valor, debido a que estamos hablando de más de 500 años de historia.

● CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL "TUNJA"

Plano de Edades de las Edificaciones en el Centro Histórico

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

Siglos XVI - XVII - XVIII la arquitectura española impero en los tres siglos, con los mismos criterios y sistemas constructivos.

Siglos XIX periodo poco productivo arquitectonicamente debido a la escases económica en este tiempo se condujo a la licitación y partición total de las construcciones que hasta entonces existían. Todo esto debido a las batallas de la independencia

Siglos XX fuerte infiltracion en el centro de la corriente progresista, que denomina y que se encuentra acabando lo poco que se ha dejado. Ej. Costado surde la plaza de Bolivar "Edificio Centro Civico"

● CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL "TUNJA"

Estado Actual de las Construcciones

Fuente: Arbeláez Camacho, Revitalización en el Centro Histórico de Tunja, centro de arte y Estética de la Universidad Javeriana. 1984.

Estado Bueno
Son construcciones que permanecen en buen estado y que no necesitan una intervencion inmediata

Estado Aceptable
Son construcciones que no están en el estado optimo pero que cumplen con lo mínimo del buen estado, pero necesitan arreglos

Estado Regular
Son las mayorias de las construcciones del centro, que presentan daños de cierta consideracion y que requieren atención inmediata, para que no sigan su estado de destrucción paulatina.

Estado Malo
Son aquellas construcciones que presentan deterioro a nivel estructural y que necesitan una inmediata para su preservacion en el tiempo

● CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL "TUNJA"

Plano de Monumentos Histórico

MEMORIA DE LOCALIZACION Y ANALISIS HISTORICO

PORTAFOLIO DE CARRERA

VALORACION

DISEÑO IX

CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL "TUNJA"

CONVENTO SANTA CLARA LA REAL

REALIZADO POR: CARLOS ANDRES GARZON PRIETO COD: 700011034; EDWIN ALBERTO MORALES MORALES COD: 700111042

SEMESTRE: VIII

UBICACION:

VALORACION

VALOR HISTORICO:

Fue el primer convento de religiosas que tuvo el Nuevo Reino de Granada, su fundación se data en 1573, fue la audiencia de Santafe quien recomendo la fundacion del convento, argumentando que era "obra cristiana importante y necesaria a la ciudad de Tunja y comarcas, por haber mucho numero de doncellas de padres pobres y sin dote para poderse casar"

"En 1574 se hacia constar que el monasterio era "casa grande y anchurosa y de buen edificio y dotado de dos altos".

No faltaban en el las dependencias necesarias para una comunidad religiosa, pues tenia "oratorio, capitulo, dormitorio, enfermeria, torno, locutorio grande y escala y puertas de tablas recias y de buena clausura y fuertes rexas de hierro y de palo donde son menester cada uno en su lugar ... largo y anchuroso patio, clausura con sus corredores, lagura de coral para huerta y para aves y agua de la que anda por la ciudad perpetua y todo aquello que a las dichas monjas les conviene para su recreación espiritual".

El convento de santa clara aparte de cumplir con su función primaria con las clarisas, tuvo otras funciones, que no han sido detalladas, pero su importancia en el tiempo dejo rastros en la memoria de la ciudad, entre estas funciones se encuentran su funcionamiento como hospital, cuartel, colegio, y por ultimo residencias militares de la UPTC. Actualmente se encuentra como deposito de todas las dependencias de la gobernación.

VALOR ARQUITECTONICO Y URBANO:

El convento de santa clara la real, por su antiguedad, y legado arquitectonico español de estilo colonial manifiesta en sus interiores caracteristicas fundamentales de estilo como: un gran patio central, cuartones rodeados por arcos de medio punto y columnas.

La fábrica era obra "casi perpetua por ser de muy fuertes cimientos todos puestos en lo fixo y de grandes piedras y todello cozido adobes y tapieria cada cosa donde es menester cal y arena y anchura de las tapias en algunas partes de quatro pies de ancho y en otras tres segun se requiere por ser lo tal fuera e anchura suficiente para que dure el hedificio mucho tiempo, y se haze casi perpetuo por la dicha fortaleza de los dichos materiales y el buen asiento que tiene esta ciudad".

En la fachada, Cuyo Piñon acusa los vertientes del tejado, se abre una sencilla puerta con arco escarzano que descansa en columnas dóricas de fuste estriado. La espadaña tiene dos arcos del mismo cuerpo ahundidos bajo un arco peraltado a modo de alfiz mudejar. Su claustro parece obra del maestro del claustro de Santo Domingo, o directamente inspirada en este. Las galerías bajas son idénticas a las del modelo dominico, pero en el claustro alto de Santa Clara el maestro ha preferido emplear columnas de tipo toscano y fuste corto que descansan en un podio. Las cinco galerías se resuelven mediante la unión de cuatro columnas, solución idéntica a la que, con las piezas ochogonales, se adoptó en Santo Domingo. Numerosos modelos hispánicos pueden encontrarse en la arquitectura sevillana de la época. Arcos escarzanos peraltados y encuadrados por listeles sobre columnas toscanas que descansan directamente en el piso, los encontramos en la casa de Antonio de los Mañanas, en la calle de Levies, y otros muchos modelos semejantes podrían citarse."

VALOR MEDIO AMBIENTE:

uno de los aspectos que marca el valor ambiental, es la misma conformación del claustro y el espacio que necesitaban las clarisas para desarollar sus actividades, es un testimonio que ese espacio existe, y en su momento de su construcción se pensaba un espacio ambiental para la ciudad y para las actividades agricolas del convento.

CONTEXTUALIDAD:

Edificación poco alterada; su imagen como reflejo de la primera arquitectura eclesiastica en el país, lo demuestran sus materiales, y la disposición de estos en el convento.

Ha logrado mantener en la gran mayoría todos sus materiales y las caracteristicas de su origen, por lo que mas o menos pocas las modificaciones que a sufrido el inmueble.

El inmueble se encuentra en un estado aceptable

POSIBLES UTILIZACIONES:

En vocacion al sector, como sector historico de indole religioso, e institucional en su mayoria, se habria pensado en la posibilidad, para constituir una sostenibilidad para las mismo poder generar ese continuidad en el tiempo del inmueble, el de darle un uso, institucional educativo.

CONVENTO SANTA CLARA LA REAL

REALIZADO POR: CARLOS ANDRES GARZON PRIETO COD: 700011034; EDWIN ALBERTO MORALES MORALES COD: 700111042; JORGE ARMANDO MURCIA COD: 700111044; MIGUEL ANGEL GONZALEZ COD: 700111037; JOHN JAIRO MONTENEGRO COD: 700111040

SEMESTRE: VIII

UBICACION:

VALORACION

Valor Arquitectonico:

La construccion de conventos indicaba, una de las alternativas posibles de servicio religioso y representaba basicamente la escogencia de una forma de vida.

En los conventos se desarrollaba una interaccion de grupo que proveia una coherencia e identidad ideologica.

El tipo convento obedece básicamente a la siguiente descripción: una iglesia adyacente al patio rodeada de tres alas para alojamiento. El claustro posee una arcada o porticos que marca unos coredores cubiertos paraDeambulatorios que sirven de transición entre el edificio mismo y el patio.

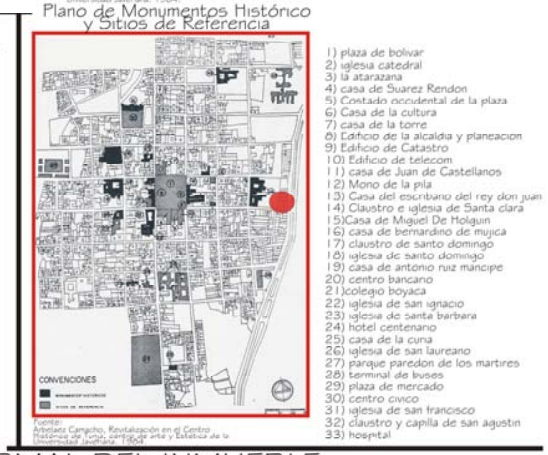
Es importante saber que la construcción de los conventos tunjuanos y boyacenses presentan mutuas influencias formales y constructivas. La mayor parte de los claustros son en dos pisos, con arcos rebajadas e iglesias de tres naves.

La caracteristica primordial del convento será, su interiorizacion que en lo arquitectonico se expresa en el volcamiento de la construccion hacia el claustro central. Es la iglesia la que cumple el rol de relacion con el mundo exterior al servir simultaneamente para los servicios de la comunidad religiosa y de la comunidad social

Es importante como la disposición de la fachada a través de sus elementos como puertas y ventanas, todas estas en madera, pero que definitivamente desde afuera no poseen un orden claro por lo que se puede observar cierta arbitrariedad en su orden, pero el caso es que estas estaban ubicadas segun su función interior y no exterior. Pero esto se debia a que no habia un espacio publico que designa una cantidad minima de construcciones para existir por lo que su función máxima en interiorizada.

El otro elemento que es la portada se puede evidenciar, mas que enunciando un carácter fachadista quiere interpretar el pasaje entre el exterior y el interior.

Es importante saber que para los españoles, la seguridad estan en el interior y que la magnificencia del portal es tal que refleja esa seguridad interior.



ANALISIS FORMAL DEL INMUEBLE

TEXTURA:

Posee caracteristicas superficiales a nivel de su fachada y muros interiores, generando a nivel táctil cierta ondulaciones debido al material granular suelto.

RITMO:

Este se puede evidenciar alrededor del claustro con la consecucion de los arcos rebajados y de medio punto, lo cual generan cierta recurrencia modulada de estos elementos, como columnas, arcos, antepechos de balcones etc.

FORMA:

Esta dada de una manera muy cerrada al exterior, por lo que en su fachada principal es muy bloque, y en planta se puede observar la conformacion cuadrada del conjunto.

JERARQUIA:

Esta se presenta muy evidentemente, debido a la magnitud y al significado que el claustro representa y a aquellos cuartos y corredores que a su alrededor se infieren teniendo estos una primera clasificacion en importancia y un segundo valor los demas Teniendo estos una primera importancia.

COLOR:

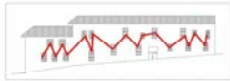
Se desarrolla en todo el inmueble el color blanco en combinacion con el color verde, por lo que la actividad religiosa, debido a que este color es caracteristicos de las comunaddes religiosas en su momento.

ASIMETRIA:

Se puede observar en planta que la asimetria del convento es total, debido a los recortados y cuartos dispuestos que colaboran con la no regularidad simetrica del convento

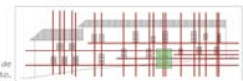
CENTRALIDAD:

Esta se puede observar por parte del claustro y de ahi destribuye a todos los lugares del convento, denotandose ahi una centralidad funcional mas no geometrica..



RITMO

NO POSEE UNA CONSECUCION DE MOVIMIENTO A NIVEL DE DISEÑO CLARO, LO QUE NOS PERMITE OBSERVAR UNA DISPOSICION DE VENTANAS Y DE ELEMENTOS PENSADOS DESDE ADENTRO DEL CONVENTO Y NO DESDE AFUERA.



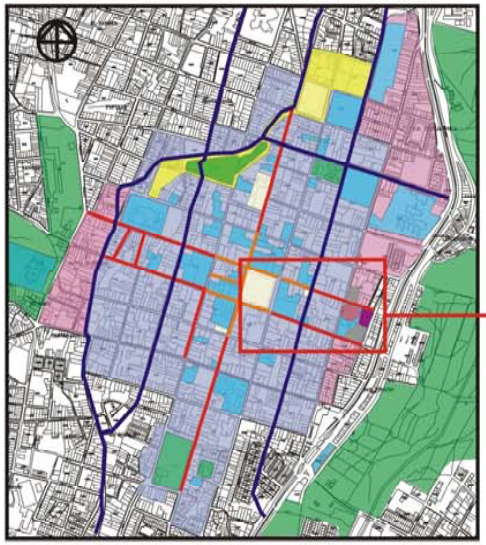
FACHADA PRINCIPAL

EN ESTA PODEMOS OBSERVAR LA IRREGULARIDAD CON LA QUE ESTAN DISPUESTAS LAS VENTANAS, LAS CUALES NOS PUEDEN DAR A ENTENDER QUE PARA LA EPOCA NO ERA MUY IMPORTANTE ESTE SENTIDO DEL EXTERIOR SI NO MAS BIEN EL SENTIDO DEL INTERIOR Y MAS SI ERA CONSIDERADO PARA UN CONVENTO.

MEMORIA DE VALORACION DEL INMUEBLE

PORTAFOLIO DE CARRERA

PROPUESTA GENERAL URBANA



CONVENCIONES
A NIVEL DE MOVIUDAD

VÍAS PEATONALES ACTUALES

VIAS PRINCIPALES LAS CUALES SE TOMAN COMO EJES ESTRUCTURANTES. PARA PROPENDER SACAR EL TRAFICO DE TRANSPORTE PUBLICO Y DESCONGESTIONARLO EN VIAS MAS ADECUADAS RELACION DE DESLIGAR EL TRANSPORTE PRIVADO Y EL TRANSPORTE PUBLICO.

VIAS PEATONALES PLANTEADAS
PARA DAR MAYOR SOPORTE EN TERMINOS DE MOVILIDAD PEATONAL Y COMERCIO CONECTIVIDADCON LOS ESPACIOS PUBLICOS CONSTRUIDOS. ESPACIOS VERDES.

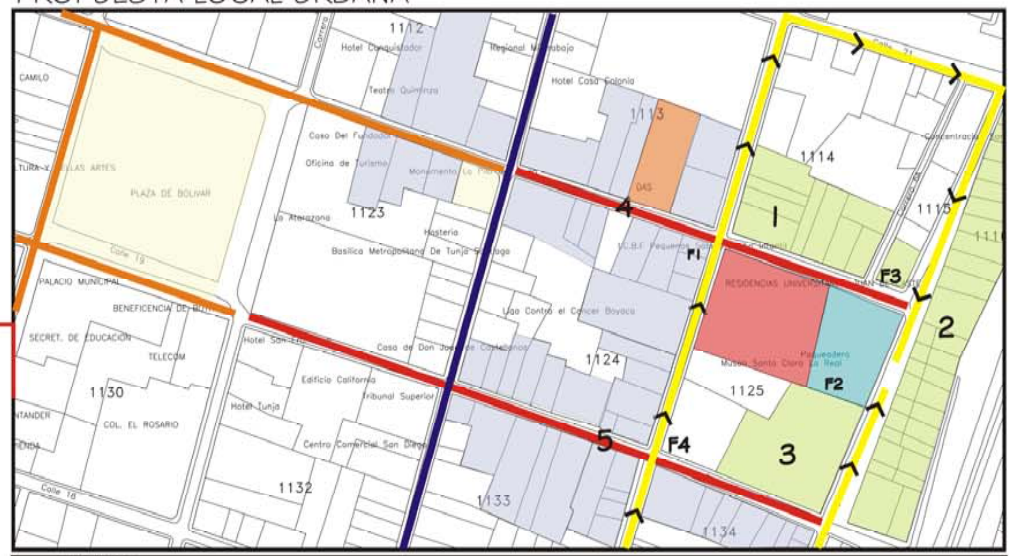
ANEXOS AL CENTRO HISTÓRICO. PARA PREVENCIÓN EN CUANTO A USOS. ESPACIO PUBLICO Y PROTECCIÓN EN TÉRMINOS DE PAISAJE URBANO Y ARQUITECTÓNICO.
ESPACIO PUBLICO CONSTRUIDO, PLAZAS, PARQUES Y CALLES.

MONUMENTOS
PLAZAS POSIBLES POR DIAGNOSTICO
POSIBLES SITIOS DE REUBICACION DE COMERCIO PARA DAR EQUILIBRIO AL SECTOR NOROCCIDENTAL DEL CENTRO HISTÓRICO CON PROBLEMAS DE POSIBLES DAÑOS AL PATRIMONIO CONSTRUIDO.

LOTE DISPONIBLE PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PROYECTO.
EL CONVENTO DEL ACTUAL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL TENDRÁ COMO USO UN CENTRO CULTURAL, EN DONDE LA INCORPORACIÓN DEL NUEVO EDIFICIO, DE ALGUNA MANERA TENDRÁ COMO OBJETIVO IMPLANTAR EN LA ZONA UN NUEVO TIPO DE COMERCIO, EN DONDE DE ALGUNA MANERA LO QUE SE PIENSA ES QUE HALLAN OTRAS ACTIVIDADES COMERCIALES Y QUE SE TRASLADEN PARA DAR EQUILIBRIO Y ASÍ MISMO DAR MAYOR MOVILIDAD PEATONAL CON LA PRESENTE PROPUESTA.

CONVENTO SANTA CLARA LA REAL

PROPUESTA LOCAL URBANA



CONVENCIONES
A NIVEL DE MOVIUDAD

VÍAS PEATONALES ACTUALES

VÍAS PEATONALES PLANTEADAS
/PARA DAR MAYOR SOPORTE EN TÉRMINOS DE MOVILIDAD PEATONAL Y COMERCIO/ CONECTIVIDAD CON LOS ESPACIOS PÚBLICOS CONSTRUIDOS, ESPACIOS VERDES, SERÍA UN BUEN RECURSO AMBIENTAL.

VÍAS PRINCIPALES LAS CUALES SE TOMAN COMO EJES ESTRUCTURANTES.
PARA PROPENDER SACAR EL TRAFICO DE TRANSPORTE PUBLICO Y DESCONGESTIONARLO EN VÍAS MAS ADECUADAS RELACIÓN DE DESLIGAR EL TRANSPORTE PRIVADO Y EL TRANSPORTE PUBLICO.

VÍAS VEHICULARES DE USO PARTICULAR, INMEDIATAS PARA ACCEDER AL PROYECTO PUNTUAL, DIRRECIONALIDAD.

PLAZAS CONSTRUIDAS MAS PROXIMAS AL PROYECTO DEL CENTRO CULTURAL, EN DONDE UNA DE ELLAS ES DE CARACTER METROPOLITANO /PLAZA DE BOLIVAR/.

LOTES DE VIVIENDA CON POSIBLE CAMBIO DE USO.

POSIBLE CAMBIO DE USO, TRASLADO DEL DAS, PERO CREEMOS QUE ES UN BUEN RECURSO A LA HORA DE MIRARLO EN TORNO A LA SEGURIDAD DEL SECTOR Y DEL MISMO PROYECTO EN CUANTO A QUE HABRÁN HORAS PICO EN DONDE HABRÁ GENTE Y OTRAS QUE NO POR LO QUE AYUDARÍA A LA SEGURIDAD EN HORAS DE MUY POCO TRANSITO.

ACTUAL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL, ESTE INMUEBLE DE VALOR PATRIMONIAL, TENDRÁ EN SU INTERIOR EL USO DE CENTRO CULTURAL EN DONDE CON EL PROYECTO PUNTUAL SE COMPLEMENTARAN EN CUANTO A ESPACIOS POR USO, POR FORMA, ETC.

PROYECTOS A REALIZAR ALREDEDOR DEL PROYECTO PUNTUAL

LOTE DISPUESTO PARA EL PROYECTO PUNTUAL: ESTE ESTARA A CARGO DE CADA UNO DE LOS ESTUDIANTES EN MENCIÓN, LOS CUALES HAN PENSADO EN DARLE UNA AMBIENTACIÓN URBANA, PARA QUE EL PROYECTO PUNTUAL SE INTEGRE A LA CIUDAD Y ASÍ MISMO DARLE UNA CONSOLIDACIÓN AL SECTOR.

I GENERAR UNA GRAN PLAZOLETA EN PRO, DE SOPORTAR LA MASA PEATONAL QUE ALLÍ VA A HACER PARTE DEL CENTRO CULTURAL.

2 EL DISEÑO DE UNA ZONA VERDE QUE TIENE COMO OBJETIVO EL DE CONTRA RESTAR EL EFECTO PRODUCIDO POR LA TRONCAL /AVENIDA METROPOLITANA DE CARÁCTER INTER MUNICIPAL/ INMEDIATAMENTE TAMBIÉN HABRÁ UN ESPACIO DISEÑADO CON EL FIN DE DAR REMATE CON EL PROYECTO DE LA ALCALDÍA DEL PARQUE EN EL OTRO EXTREMO DE LA CIUDAD, /PARQUE MIRADOR EL TOPOCOJINES DEL ZAQUE/.

3 LA CREACIÓN DE OTRA GRAN PLAZOLETA CON EL FIN DE INTEGRAR LA IGLESIA SANTA CLARA Y EL CONSERVATORIO MUSICAL UBICADO EN LA MISMA MANZANA, ESTE BASICAMENTE TIENE COMO REPUESTA EL GENERAR UN ESPACIO ADECUADO PARA EL NIVEL RESIDENCIAL ALLÍ UBICADO, EL CUAL NO POSEE.

4 VÍA PEATONAL PROPUESTA, ESTA TIENE COMO PRIORIDAD EL PEATÓN Y COMO OBJETIVO SECUNDARIO PRETENDE DE ALGUNA MANERA SUPLIR LA NECESIDAD AMBIENTAL QUE TUNJA REQUIERE EN SU CENTRO.

5 ESTA VÍA PEATONAL, LO QUE BUSCA ES TAMBIÉN INTEGRAR DE ALGUNA MANERA LA PLAZOLETA GENERADA EN LA PARTE 3 DE LOS PROYECTOS Y ASÍ MISMO PODERLE GENERAR CIERTA DINÁMICA CIRCUNDANTE ENTRE LA PLAZA DE BOLÍVAR Y EL REMATE DE LA ZONA VERDE.

D I S E Ñ O

IX

MEMORIA PROPUESTA URBANA GENERAL Y SECTORIAL

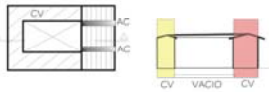
NORMATIVA PROPUESTA EN CUANTO A LOS CAMBIOS DE USO

TIPOLOGIAS DE VIVIENDA ACTUAL:
LOTE EN INTERMEDIOS DE MANZANA

LOTE VIVIENDA POPULAR EN INTERMEDIO DE MANZANAS CON COMERCIO EN SU FRENTE

LOTE ESQUINERO

LOTE EN INTERMEDIOS DE MANZANA CON COMERCIO EN SU FRENTE



NORMATIVA PROPUESTA

1) SE PRETENDE GENERAR UNA NORMATIVA QUE AYUDE A CONTROLAR EL COMERCIO EL CUAL MUY POSIBLEMENTE SE VA A INCORPORAR A LAS VIVIENDAS YA ESTABLECIDAS EN LOS BORDES DE LAS VIAS PEATONALES PLANTEADAS.
2) CREEMOS QUE EL INGENTIVAR LA ECONOMÍA A TRAVÉS DE LA NORMATIVA ES AYUDAR QUE LOS ESPACIOS PÚBLICOS PLANTEADOS PUEDAN DINAMIZARSE Y A SU VEZ PUEDAN SUPLIR LAS NECESIDADES.
3) EL DARLE EN ESTA NORMATIVA PRIORIDAD EN CIERTA FORMA AL COMERCIO, NO SIGNIFICARÍA QUE DEJARÍAMOS DE LADO LA VIVIENDA COMO TAL, DEBIDO A QUE ESTA ES UN FACTOR IMPORTANTE EN LA CONSOLIDACIÓN DE SECTORES EN CUANTO A SEGURIDAD Y APROPIACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS ALLÍ PLANTEADOS.
4) EL TIPO DE COMERCIO ALLÍ ESTABLECIDO SERÁ DE TIPO ARTESANAL Y MIXTO EN CUANTO A VÍVERES, ALIMENTACIÓN (RESTAURANTES ETC.

VIAS PEATONALES PROPUESTA:

PLAZOLETAS PLANTEADAS:

F1

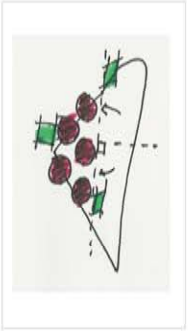
F2

F3

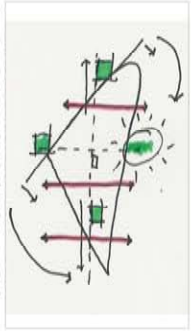
F4

PORTAFOLIO DE CARRERA

CRITERIOS URBANOS EN LA IMPLANTACIÓN DEL USO.

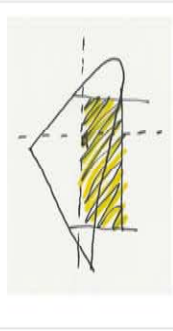


EN TERMINOS GENERALES TENEMOS VARIOS PROBLEMAS URBANOS:
PRIMERO QUE TODO HAY UN PROCESO DE CENTRALIZACION DE SERVICIOS EN EL AREA NOROCCIDENTAL DE TUNJA LO QUE PRODUCE UNA SUBUTILIZACION DEL SUELO URBANO, LOS QUE PRODUCE A LA VEZ UNA FALTA DE APROPIACION DEL ESPACIO EN EL AREA NORORIENTAL DE TUNJA POR LO QUE CREEMOS QUE EL USO DE CENTRO CULTURAL AYUDARIA A CONSOLIDAR ESE SECTOR Y LO DINAMIZARIA CON MAYOR FUERZA. A SU VEZ PRESENTA SERIOS SINTOMAS AMBIENTALES EN CUANTO AL TRANSPORTE PUBLICO, LOS ESPACIOS PUBLICOS /PLAZAS, PARQUES Y VIAS PEATONALES NO TIENEN LA CONTINUIDAD QUE DEBERIA SER.



EN EL PROCESO DE DIAGNOSTICO Y PROPUESTA NOS DIMOS CUENTA QUE EL AMPLIO SECTOR EDUCATIVO ESTABA BUSCANDO SUS SERVICIOS EN ESA ZONA, POR LO QUE PENSAMOS QUE TUNJA DEBERÍA TRABAJAR SUS DOS PUNTOS TANTO EL OCCIDENTE COMO EL ORIENTE, ESTO TIENE COMO FIN GENERAR UNA DINÁMICA ECONÓMICA, Y RESTRINGIR EL COMERCIO CENTRALIZADO EN ZONAS QUE NO CUENTAN CON EL ESPACIO PUBLICO PARA TAL FIN.

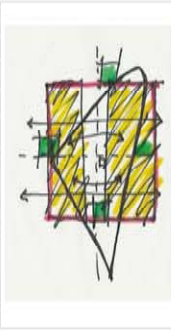
PARA EL PROCESO DE DINAMISMO Y EN LA BÚSQUEDA DE GENERAR UN BUEN SISTEMA AMBIENTAL, VIMOS QUE NO HABÍA CONECTIVIDAD ENTRE LOS POCOS ESPACIOS PÚBLICOS CON EL QUE CUENTA EL CENTRO HISTÓRICO, Y/ GENERAR UN ESPACIO O ZONA VERDE Y GENERAR UNA ESPECIE DE CRUZ Y CONECTARTODOS ESTOS PUNTOS A TRAVEZ DE VIAS PEATONALES PROPUESTAS Y ASI MISMO DARLE PRIORIDAD AL PEATON QUE EN MOMENTOS ACTUALES NO CUENTA.



PARA COMPRENDER ESTA GRAN FRANJA AMARILLA, ES NECESARIO SABER QUE ESTA FRANJA EN SU SISTEMA DE USOS, EN SU MAYORIA ES VIVIENDA PERO NO CUENTA CON ESPACIOS PUBLICOS APTOS PARA QUE ASI MISMO ESTA POBLACION SE PUEDA APROPIAR DE ELLOS Y ASI MISMO GENERAR UNA DINAMICA COMERCIAL.

AL NO CONTAR CON ESTE ESPACIO ESTA POBLACION SE VA A OTROS LUGARES EN TUNJA EN BUSCA DE SITIOS DE ESPARCIMIENTO, POR LO QUE LA ZONA EN CUALQUIER HORA DEL DIA O SEMANA SE PUEDE DECIR QUE ES MUERTA, Y POR SI NO FUERA POCO LAS VIAS SON MUY ESTRECHAS LO QUE GENERA ESA BUSQUEDA DE ESPACIOS DE MANERA INMEDIATA.

EN POCA PALABRAS LA ZONA CARECE DE UNA IDENTIDAD, NO SE RECONOCE LA POBLACION QUE VIVE ALLI.



EL USO GENERADO EN ESTA ZONA LO QUE PRETENDE ES GENERAR IDENTIDAD DENTRO DE LA POBLACIÓN, GENERAR ESPACIOS PUBLICOS PARA QUE ASI MISMO SE APROPIEN DE ELLOS Y SE CONSOLIDE LA ZONA.

SE PRETENDE A TRAVES DE UNA NORMATIVA EL CONTEMPLAR QUE ESTOS ESPACIOS PUBLICOS REQUIEREN DE CIERTOS TIPOS DE USOS COMERCIALES.

ESTE TIPO DE POBLACION ES BASICAMENTE ESTUDIANTIL Y TURISTA, POR LO QUE EL USO BASICO ES MIXTO /VIVERES Y ENCESRES/, Y ARTESANIAS DEL MISMO MUNICIPIO DE TUNJA.

AL GENERAR ESTE TIPO DE COMERCIO SE PRETENDE TAMBIEN INCENTIVAR A LA ZONA SUBUTILIZADA A QUE SE TRASLADE Y EN TÉRMINOS SENCILLOS EQUILIBREN CARGAS.

MARCO TEÓRICO DE LA PROPUESTA DEL USO A APLICAR DENTRO DEL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL

QUE ES CULTURA/

ES EL RESULTADO DE CULTIVAR LOS CONOCIMIENTOS HUMANOS Y DE AFINAR LAS FACULTADES INTELECTUALES DEL HOMBRE, EJERCITANDOLAS.

CONJUNTO DE RASGOS DISTINTIVOS, ESPIRITUALES, MATERIALES, INTELECTUALES Y AFECTIVOS QUE CARACTERIZAN A UNA SOCIEDAD.

LA CULTURA ADEMAS DE LAS ARTES Y LAS LETRAS, LOS MODOS DE VIDA, LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DEL SER HUMANO, LOS SISTEMAS DE VALORES, LAS TRADICIONES Y LAS CREENCIAS DEL PUEBLO.

QUE ES COLCULTURA/

ES EL ORGANISMO ESTATAL ENCARGADO DE PLANIFICAR Y COORDINAR EL QUEHACER CULTURAL DE LAS DISTINTAS REGIONES, COMUNIDADES, ESTRATOS SOCIALES, Y GRUPOS ETNICOS QUE CONFORMAN LA NACION

OBJETIVOS

EL RESCATE, PROTECCION Y DIVULGACION DEL PATRIMONIO MUEBLE E INMUEBLE TANTO DE CULTURAS EXTINGUIDAS COMO EXISTENTES EN NUESTRA NACION. COLCULTURA COMO ENTE GUBERNAMENTAL ORIENTA SU ACCION A FAVORECER LAS CONDICIONES DE PARTICIPACION DE TODOS LOS CIUDADANOS. EN LAS ACTIVIDADES DE PRESERVAR, TRANSFORMAR, DIFUNDIR Y DISFRUTAR LAS DIVERSAS FORMAS CULTURALES

QUE ES UN CENTRO CULTURAL:

TENIENDO EN CUENTA QUE TODO CENTRO CULTURAL, SE CARACTERIZA POR SER UN LUGAR DONDE PARTEN O CONVERGEN ACCIONES PARTICULARES COORDINADAS, UN CENTRO CULTURAL SE PUEDE DEFINIR COMO EL LUGAR DONDE HABITUALMENTE SE REUNEN MIEMBROS DE UNA COMUNIDAD PARA APRECIAR E INTERPRETAR LAS MANIFESTACIONES CULTURALES QUE FORMAN PARTE DE SU IDENTIDAD PROPIA O DE OTRAS RELIGIONES PARA PODER HACER INTERCAMBIO O ASIMILACIÓN DE ELLAS.

CLASIFICACIÓN DE LOS CENTRO CULTURALES

ESTAS SE PUEDEN DEFINIR POR EL RADIO DE ACCION QUE CONLLEVAN SU FUNCIONAMIENTO.

1/. NIVEL BARRIO: EN POCAS PALABRAS SE TRATA DEL SERVICIO A COMUNIDADES O BARRIOS, SU OBJETIVO ES ORIENTAR LA PARTICIPACION DE LA COMUNIDAD DE LAS ACTIVIDADES COLECTIVAS A DESARROLLARSE EN DICHO SECTOR.

2/. NIVEL ZONAL: ABARCA UNA PARTE DE LA CIUDAD, SE PUEDE DECIR QUE SON VARIOS BARRIOS. PUEDEN FUNCIONAR EN FORMA AUTONOMA, PERO LA LIMITACION DE SUS ALCANCES DEBE SER COMPLEMENTARIO CON OTROS CENTROS DE MAYOR COMPLEJIDAD.

3/. NIVEL CIUDAD: ESTE TIPO DE CENTRO TIENE UNA CAPACIDAD QUE PERMITE LA REALIZACION DE LAS ACTIVIDADES CULTURALES PARA UNA GRAN NUMERO DE USUARIOS DE DIFERENTES ESTRATOS SOCIALES, Y COMPLEMENTA LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR LOS CENTROS ANTERIORMENTE MENCIONADOS. LA COMPLEJIDAD DEL CENTRO CULTURAL DEMANDA UNA SERIE DE SERVICIOS COMO: BIBLIOTECA /DIFERENTES SALAS/, TEATRO METROPOLITANO /CONCIERTO, OPERA/, MUSEOS, GALERIAS Y ZONAS DE MANTENIMIENTO.

FUNCION DE LOS CENTRO CULTURALES

LOS CENTROS CULTURALES COMO EDIFICACION CON IDENTIDAD DEFINIDA TIENEN UNA FUNCION DETERMINADA DENTRO DE LA SOCIEDAD, Y ES EL DE MOTIVAR LA CAPACIDAD ARTISTICA DE LA POBLACION, TENER A SU ALCANCE PARA CONOCER LAS MANIFESTACIONES CULTURALES DE OTRAS PARTES Y LAS SUYAS. ADEMAS CONTRIBUYE A DESVIRTUAR LA IDEA DE QUE LA CULTURA ES UN PRIVBILEGIO DE UNA ELITE DE ENTENDIDOS Y EMPEZARIA A VIVIR EL PRINCIPIO DE QUE FORMA PARTE

DISEÑO IX

MEMORIA PROPUESTA USOS LOCAL Y CLAUSTRO

PORTAFOLIO DE CARRERA

CARACTERISTICAS DEL CENTRO CULTURAL EN EL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL

BÁSICAMENTE ESTE CENTRO CULTURAL VA SER DE UNA MODALIDAD /CENTRO CULTURAL MIXTO/ - ESTE TIENE COMO MODALIDAD: COMO ACTIVIDADES CULTURALES DIVERSAS, PERO INTEGRADAS, ABARCA TODOS LOS ASPECTOS QUE DIRECTAMENTE SE RELACIONAN CON LA PROMOCION Y DIFUSION DE LA CULTURA, COMO ES EL CASO DE LOS ESPECTACULOS, LETRAS, ARTES

COMPLEMENTO DEL USO, PROYECTO PUNTUAL.

Es importante saber que la implantación individual, debera poseer un complemento tanto espacial, como volumétrico y funcional de acuerdo al nuevo uso del claustro.

TIPO DE POBLACION A LA QUE VA DIRIGIDO EL PROYECTO

LOS USUARIOS QUE VAN A HACER PARTE DEL PROYECTO EN PRIMER LUGAR SERA:

1: ESTUDIANTES DE TODOS LOS NIVELES DESDE PRIMARIA HASTA ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DE PREGRADO. EQUIVALENTE A UNA POBLACIÓN DE: 125.373, EQUIVALENTE AL 9% DEL TOTAL DE LA POBLACIÓN EN TUNJA

2: POBLACIÓN ADULTA TENEMOS COMO: DOCENTES, PADRES DE FAMILIA, Y RESIDENTES INMEDIATOS AL INMUEBLE.

3: ES IMPORTANTE SABER QUE PARA EL FUNCIONAMIENTO Y EL DINAMISMO DEL PROYECTO ES IMPORTANTE LA JUVENTUD, EL INTERES DE CONOCIMIENTO CULTURAL DE LA EDAD ADULTA, COMO TAMBIEN LA ALEGRIA DE PODER OCUPAR LOS MOMENTOS LIBRES DE LA TERCERA EDAD Y DEL GRUPO INFANTIL

ZONIFICACION DEL CENTRO CULTURAL EN EL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL Y SU CUADRO DE AREAS CORRESPONDIENTE

primera planta

segunda planta

planta intermedia
(1-2)

tercera planta

CUADRO DE AREAS.

	M2
AREA PRIMER PISO	1610.83
AREA SEGUNDO PISO	1078.66
AREA PLANTA INTERMEDIA	699.2875
AREA TERCER PISO	111.54
TOTAL CONSTRUIDO	3500.31

CUADRO DE AREAS POR USO.

	M2 area neta util
AREA PRIMER PISO	1610.83
Biblioteca	126.7
Division financiera y Admon	63.74
Jefe de administrativo	34.90
Sala de informatica	66.18
Cafeteria	67.79
Papeleria	56.29
Talleres de capacitacion /manualidades	56.29
Trabajo social/ Recursos humanos	17.89
Servicio medico	22.80
Restaurante / cafe internet	207.37
Area de servicios (baños)	47.12
AREA SEGUNDO PISO	1078.76
Auditorio	94.00
Area de servicio	51.18
Salones de capacitacion	226.69
Audiovisuales	41.60
Sala de informatica	48.67
Sala de bibliteca	30.51
Salon de docencia	49.84
PLANTA INTERMEDIA	699.2875
Salones de capacitacion	183.43
Sala de informatica	78.61
Deposito	49.66
PLANTA TERCER PISO /TORRE/	111.54
Salones de capacitacion	47.16

- SERVICIO DE BIBLIOTECA
- DIV. FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA
- JEFE ADMINISTRATIVO
- SALA DE INFORMATICA
- CAFETERIA / RESTAURANTE
- PAPELERIA
- TALLERES DE CAPACITACION
- TRABAJO SOCIAL
- SERVICIO MEDICO
- ZONA DE PARQUEOS
- AUDITORIO
- AREA DE SERVICIOS
- SALONES DE CAPACITACION
- AUDIOVISUALES
- SALON DE DOCENCIA

LOCALIZACION Y CARACTERISTICAS DEL LOTE

EL LOTE SE ENCUENTRA UBICADO EN LA PARTE POSTERIOR DEL CLAUSTRO SANTA CLARA LA REAL.

ESTE LOTE FUE DEFINIDO PARA TRABAJAR LA PROPUESTA PUNTUAL.

CARACTERISTICAS FISICAS. TOPOGRAFIA

EL LOTE SE ENCUENTRA EN UN TERRENO DONDE SU TOPOGRAFIA ES DEL 10.14%

AREA DEL LOTE

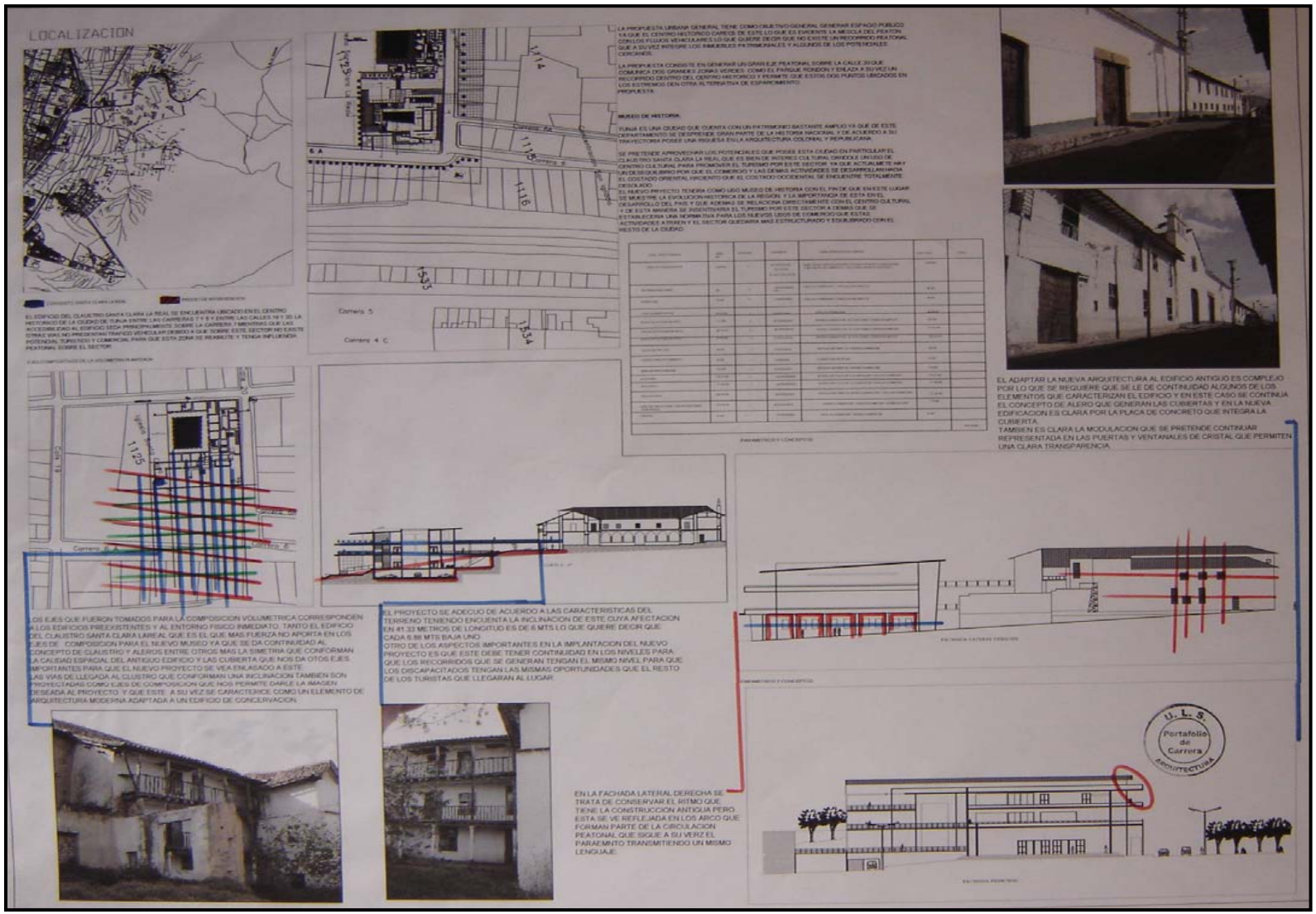
EL LOTE POSEE UNA SUPERFICIE DE 2052.71 M2

REGISTRO FOTOGRAFICO DEL LOTE

DISEÑO IX

MEMORIA PROPUESTA USO CLAUSTRO

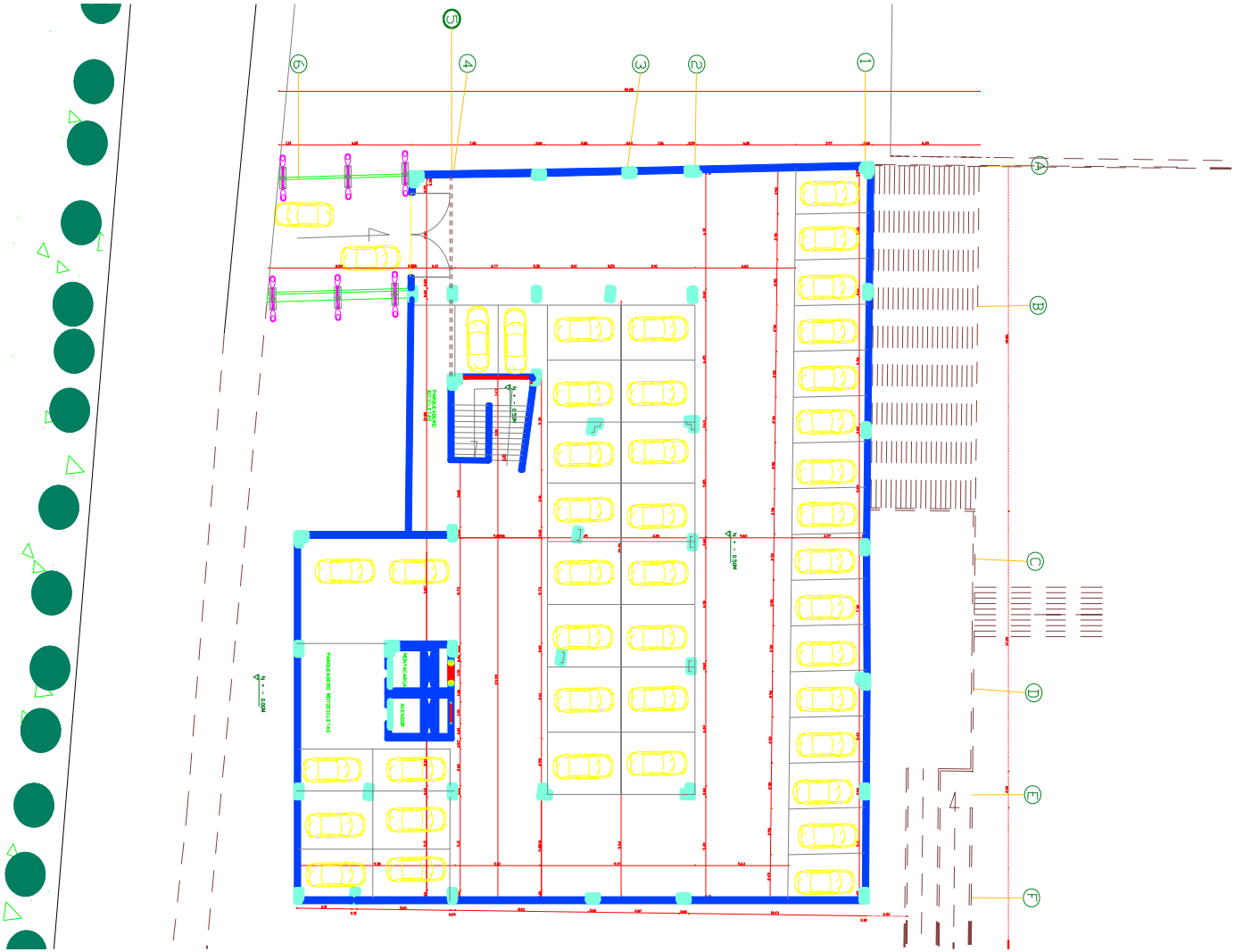
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

MEMORIA COMPOSITIVA NUEVO MUSEO

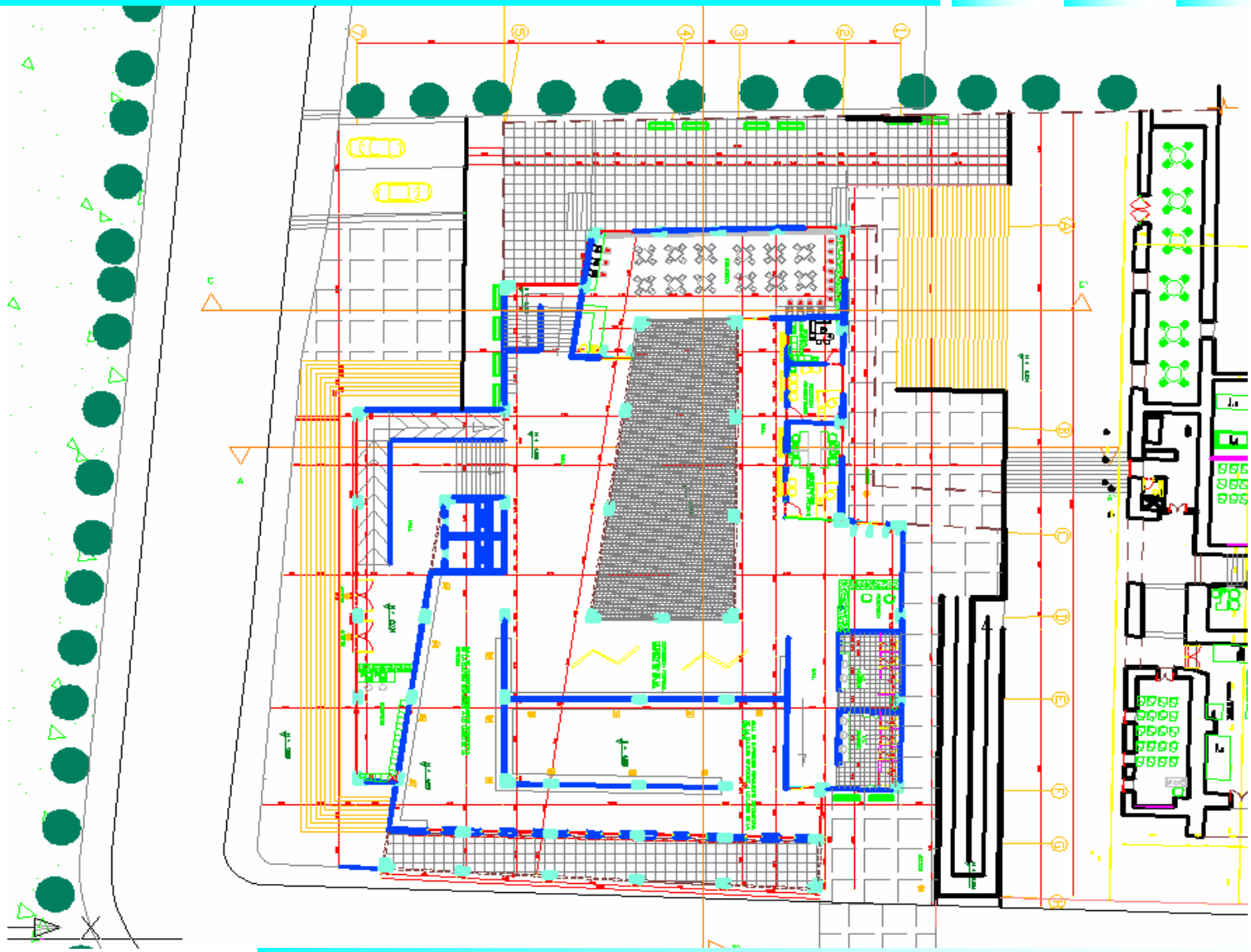
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

PLANTA DE PARQUEADEROS

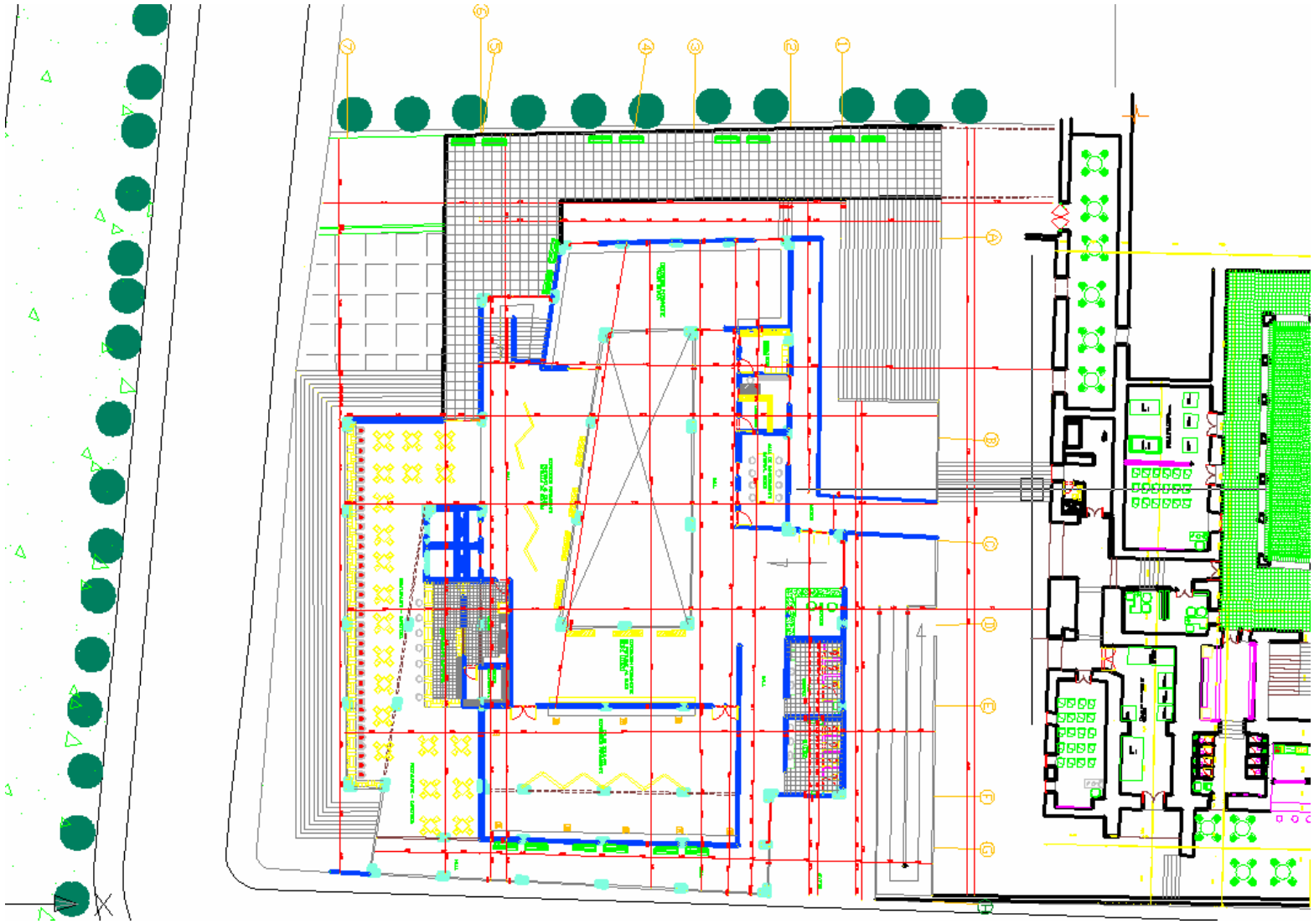
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

PLANTA PRIMER PISO

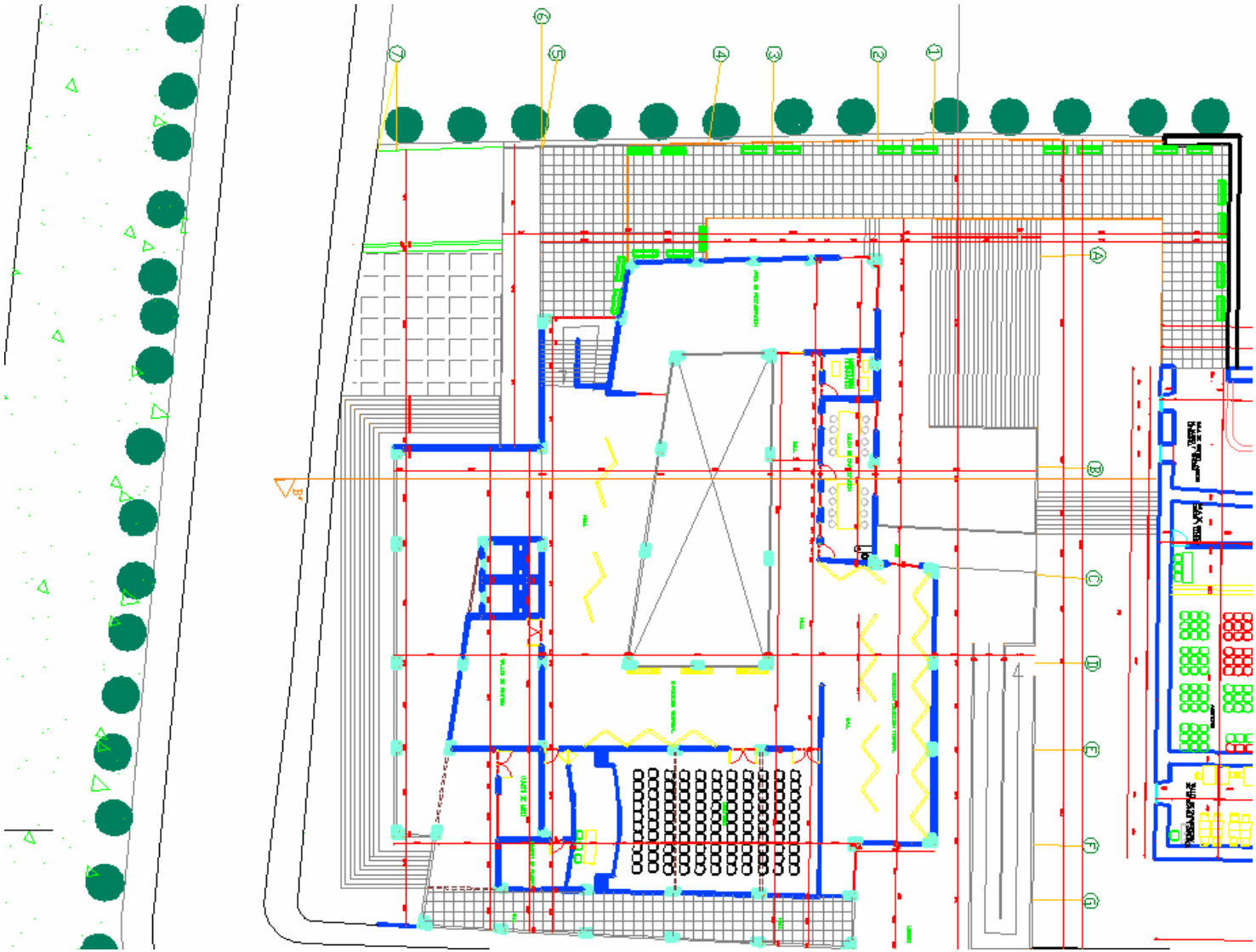
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

PLANTA SEGUNDO PISO

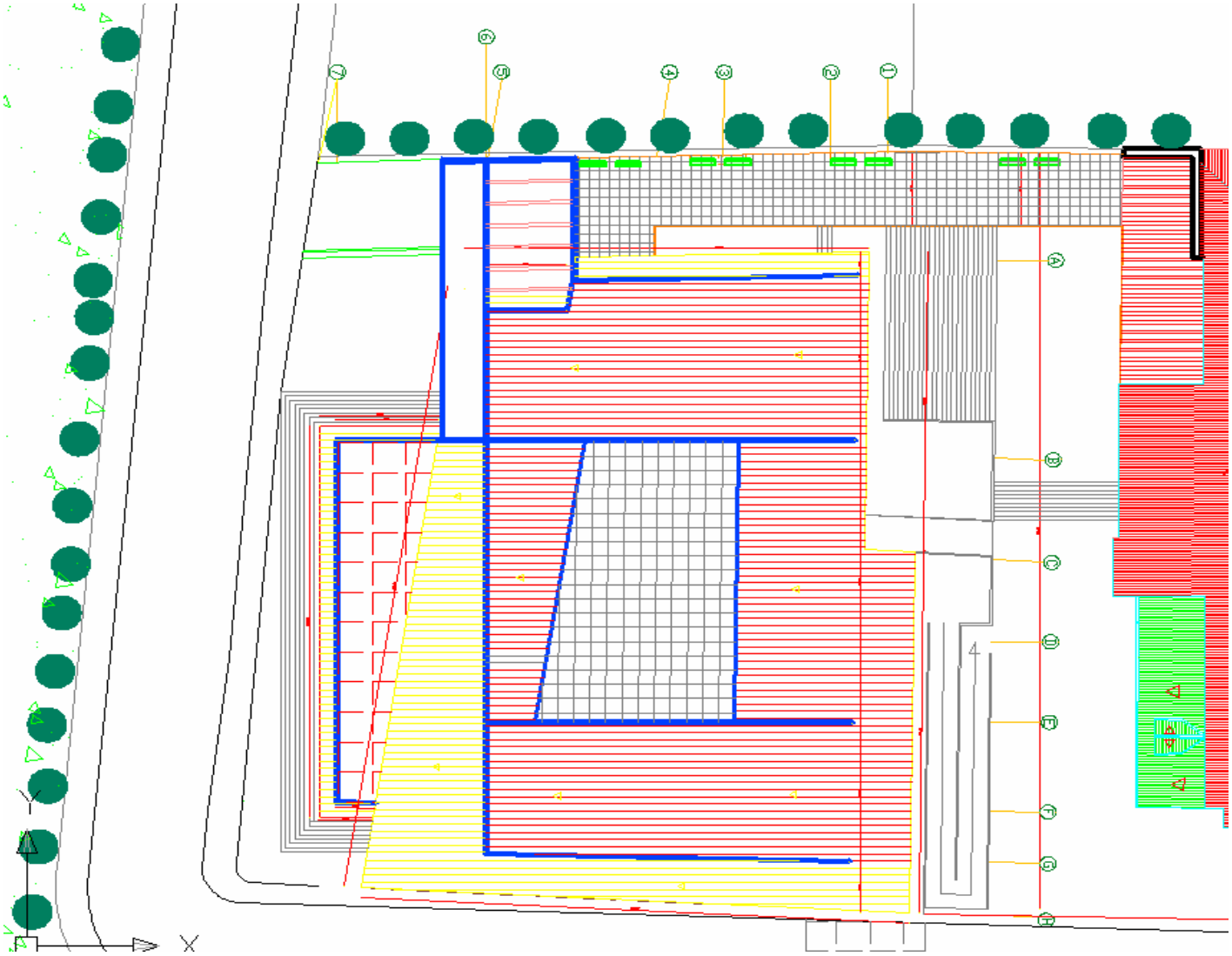
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

PLANTA TERCER PISO

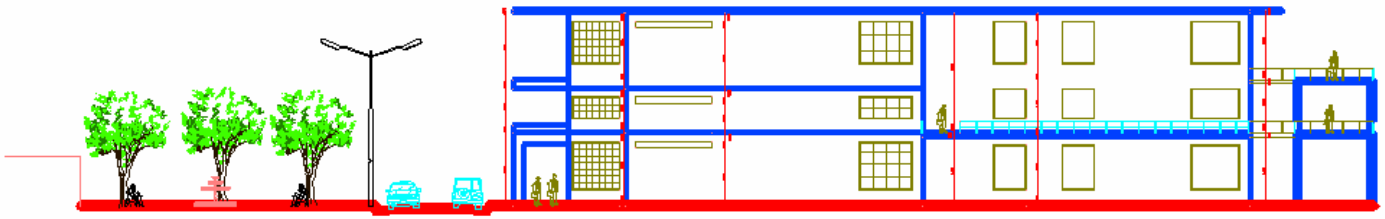
PORTAFOLIO DE CARRERA



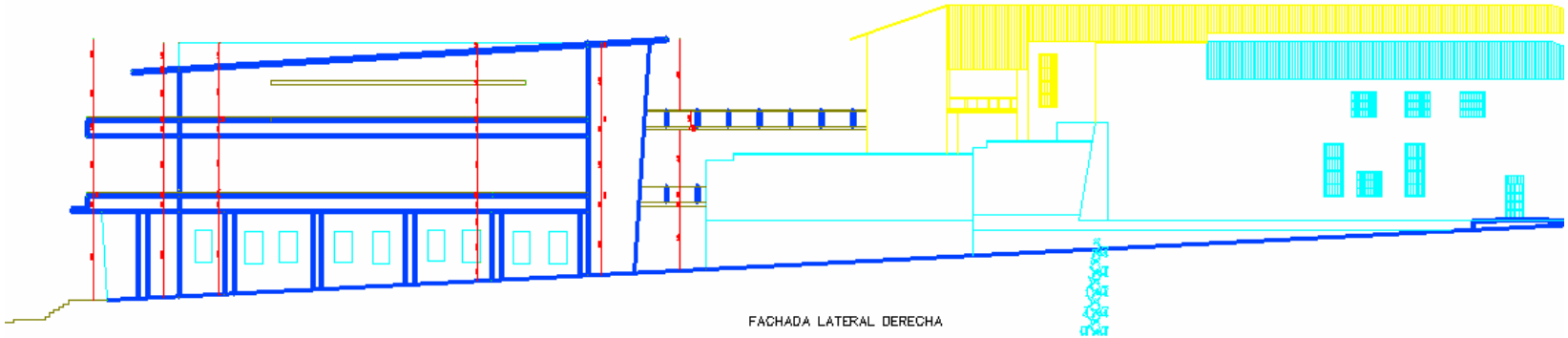
DISEÑO IX

PLANTA DE CUBIERTAS

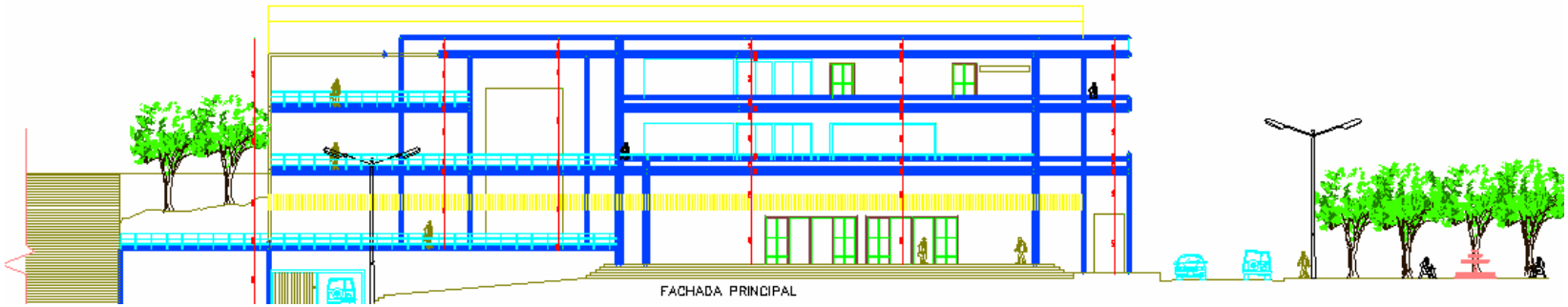
PORTAFOLIO DE CARRERA



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL DERECHA

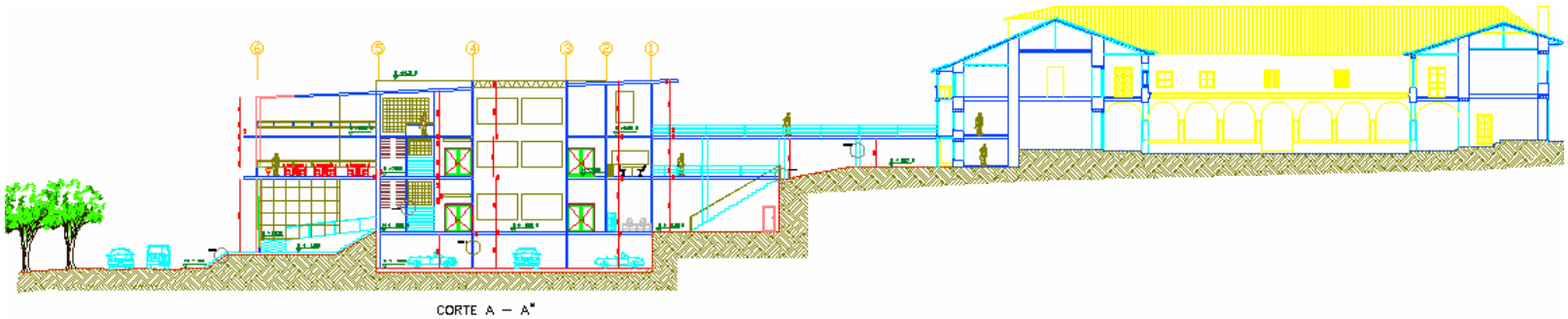


FACHADA PRINCIPAL

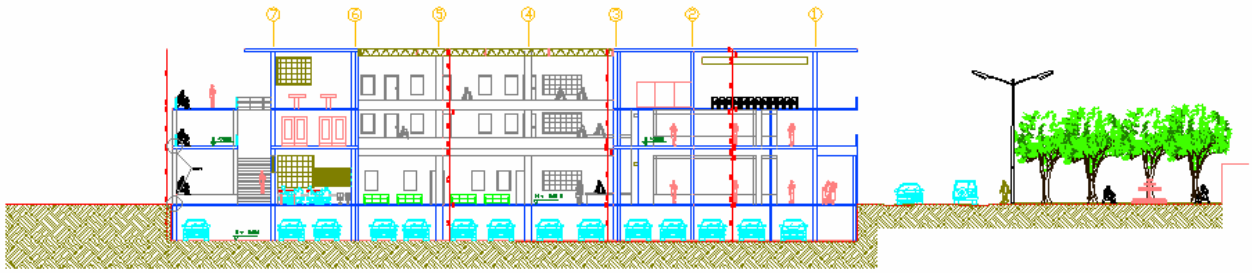
DISEÑO IX

FACHADAS

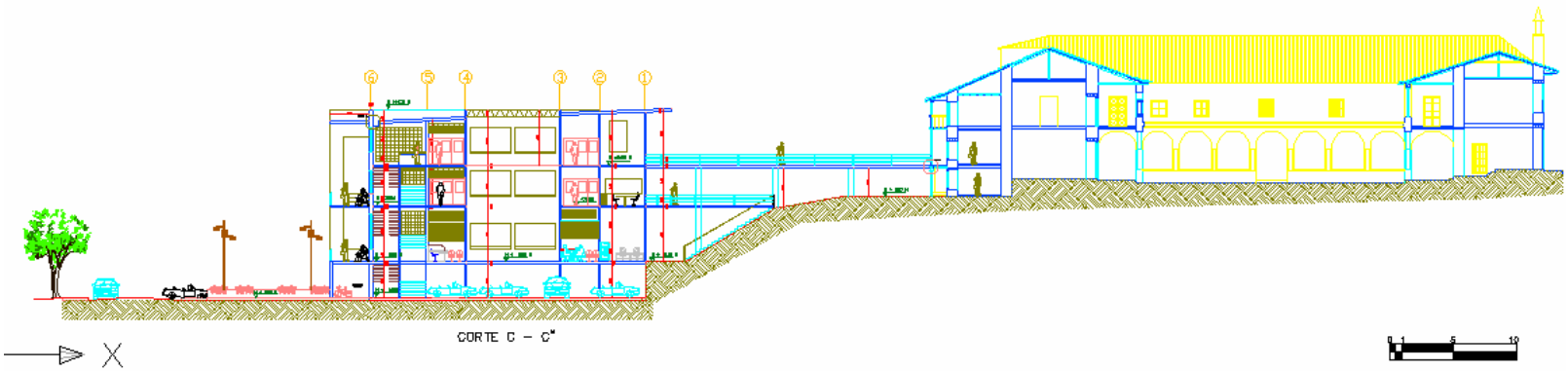
PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE A – A"



CORTE B–B"



CORTE C – C"

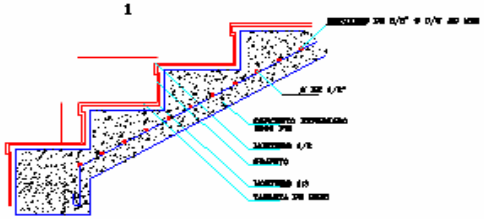
DISEÑO IX

CORTES A--A'; B--B'; C--C'

PORTAFOLIO DE CARRERA

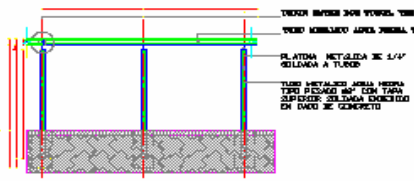
DETALLE 1

DETALLE ESCALERA ACCESO

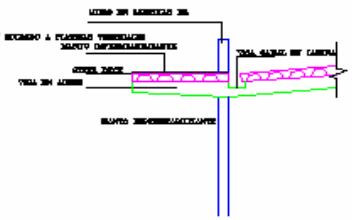


DETALLE 3

DATALLE DE BARANDA CIRCULACION POSTERIOR

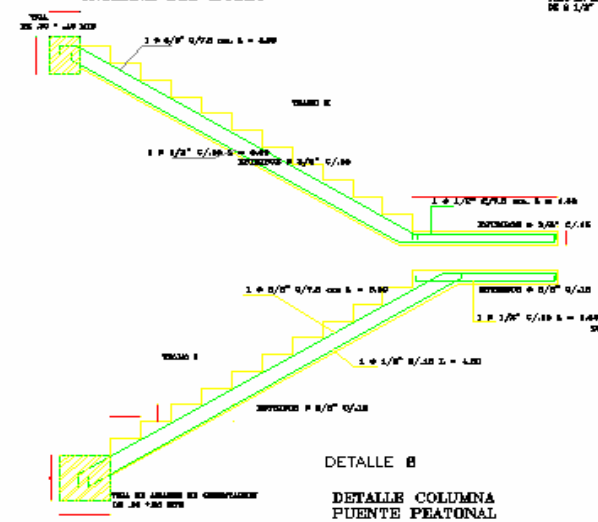


DETALLE 5



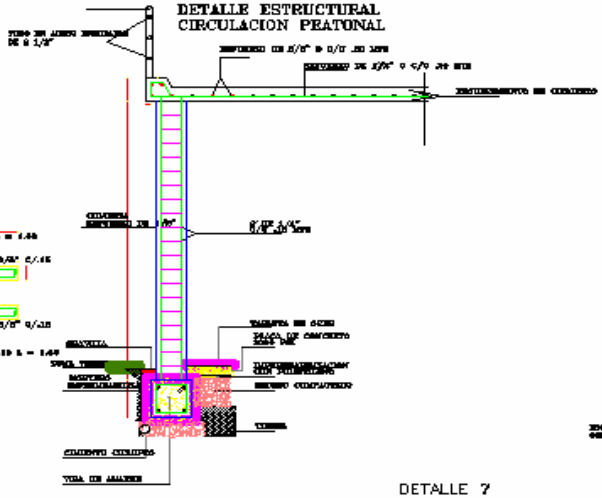
DETALLE 2

DETALLE ESCALERA PRINCIPAL INTERNA DEL MUSEO

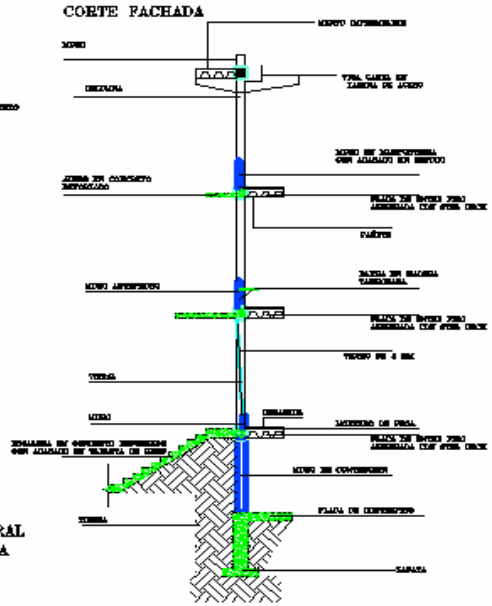


DETALLE 4

DETALLE ESTRUCTURAL CIRCULACION PEATONAL

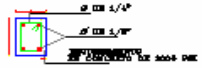


CORTE FACHADA



DETALLE 6

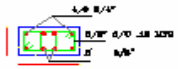
DETALLE COLUMNA PUENTE PEATONAL



DETALLE VIGA DE AMARRE PUENTE PEATONAL

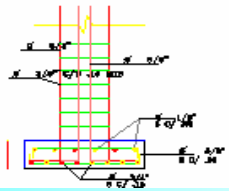
DETALLE 6

DETALLE COLUMNAS PRINCIPALES



DETALLE 7

DETALLE ESTRUCTURAL ZAPATA – COLUMNA

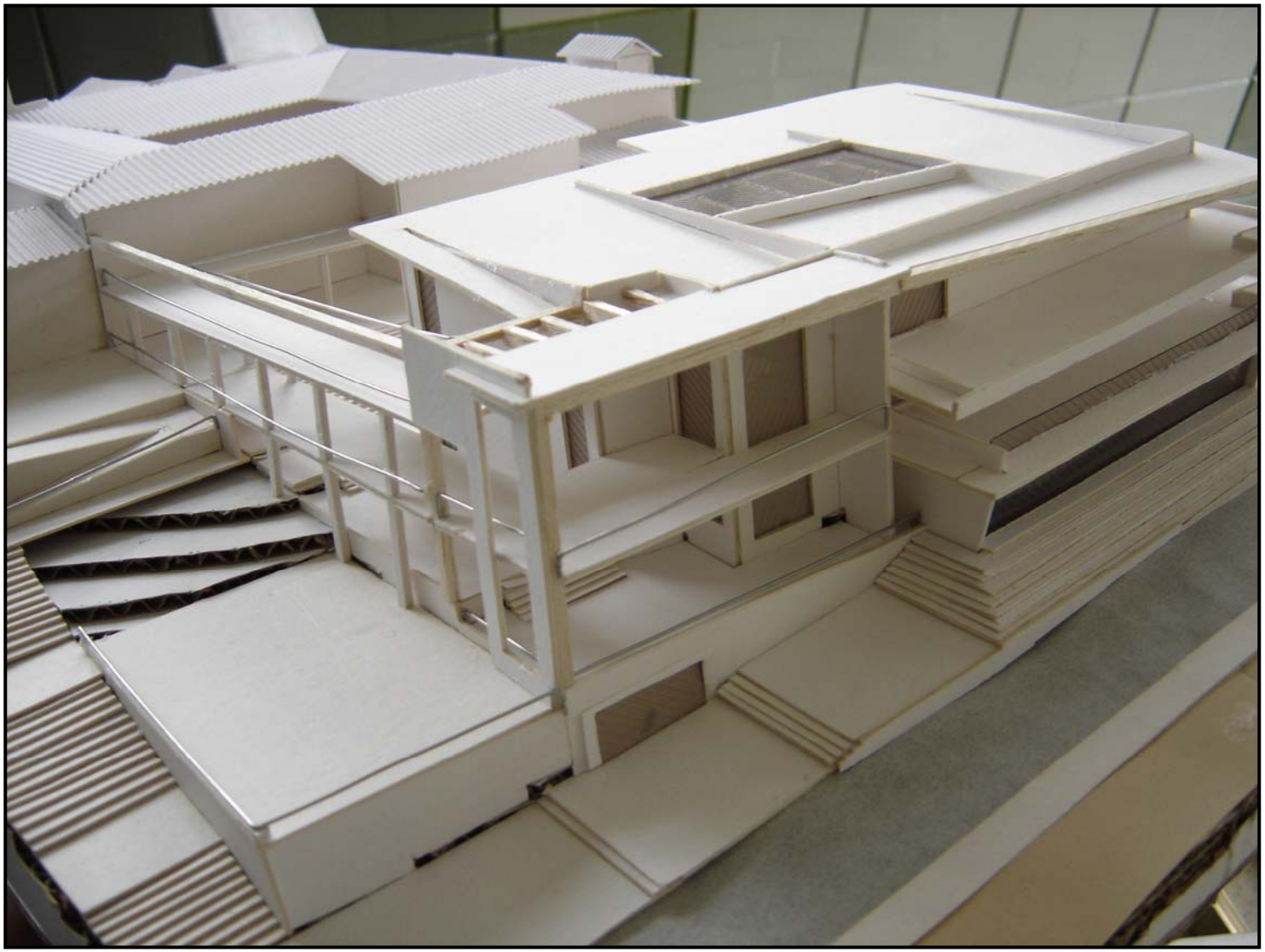


D I S E Ñ O

IX

MEMORIA TECNICA

PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO IX

PERSPECTIVA

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO X

SEMESTRE X

ASESOR:

ARQ. CARLOS VANEGAS

PORTAFOLIO DE CARRERA

OBJETIVO:

ENFRENTAR AL ESTUDIANTE A PROBLEMAS COMPLEJOS DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO SURGIDOS DE LAS NECESIDADES DE REGIÓN-PAÍS , CON MIRAS A DAR SOLUCIONES PARA LA INFRAESTRUCTURA QUE SE REQUIERE PARA LA APERTURA Y LA GLOBALIZACIÓN.

DESCRIPCIÓN DEL CURSO:

A PARTIR DE LA RELACIÓN CIUDAD-REGIÓN-PAÍS, ASÍ COMO DE SU RELACIÓN CON LOS FENÓMENOS DE LA GLOBALIZACIÓN Y LA APERTURA DE MERCADOS, EL ESTUDIANTE ENTRARÁ A ANALIZAR Y COMPRENDER LOS PROBLEMAS ESPECÍFICOS DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO QUE SURGEN DE ESTA REALIDAD.
EN ESTE NIVEL, SE HARÁN CONCURRIR TODAS LAS VARIABLES EN EL GRADO DE COMPLEJIDAD QUE EL PROYECTO AMERITA.

COMPETENCIAS PARA:

RESOLVER PROYECTOS DE ARQUITECTURA DE GRAN COMPLEJIDAD , SURGIDOS DE LAS NECESIDADES DEL PAÍS.
ENTENDER, CONSIDERAR Y DAR RESPUESTA A TODAS LAS VARIABLES TECNOLÓGICAS DEL PROYECTO ARQUITECTÓNICO.
CONTEMPLAR LAS DEMÁS VARIABLES (ESTÉTICAS, AMBIENTALES, HISTÓRICAS, DE GESTIÓN, SOCIALES, POLÍTICAS, URBANAS, ETC.), QUE INTERVIENEN.
EXPRESAR, COMUNICAR Y REPRESENTAR ADECUADAMENTE EL PROYECTO, EN UN NIVEL PROFESIONAL.
CONCEPTUALIZAR, SINTETIZAR Y ANALIZAR TODOS LOS COMPONENTES DE UN PROBLEMA DE ALTA COMPLEJIDAD, LLEGANDO A UN GRADO DE DETALLE EN CONCORDANCIA CON LA ESCALA DEL TEMA.
GENERAR UNA CAPACIDAD DE INVESTIGACIÓN PERMANENTE.
EXPONER Y COMUNICAR UN PROYECTO ANTE DISTINTAS INSTANCIAS.

DISEÑO X

OBJETIVO DEL PROYECTO

OBJETIVO : UBICACIÓN Y DISEÑO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE SARAVENA TENIENDO EN CUENTA QUE ESTE DEBE AGRUPAR TODOS LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y QUE SUPLA LA DEMANDA DE PASAJEROS ACTUALMENTE Y A SU VE CON UNA PROTECCIÓN DE 40 AÑOS.

CONTENIDO : TERMINAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SARAVENA (ARAUCA).

MEMORIAS:
LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
PLANTEAMIENTO URBANO
PROPUESTA PUNTUAL
MEMORIA TÉCNICA

PLANTA:
PRIMER PISO
SEGUNDO PISO
CUBIERTAS

CORTES LONGITUDINALES
CORTES TRANSVERSALES

FACHADAS

PERSPECTIVAS
AXONOMETRÍAS EXPLOTADAS

DISEÑO X

PORTAFOLIO DE CARRERA

DISEÑO : X

PROFESOR : ARQ. CARLOS VANEGAS

FECHA : II CICLO DE 2005

LOCALIZACIÓN: MUNICIPIO DE SARAVENA (ARAUCA)

TEMA : TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS.

MEMORIAS : LOCALIZACIÓN
IMPLANTACIÓN
PROPUESTA URBANA

PRESENTADO POR: EDWIN ALBERTO MORALES MORALES

DISEÑO X

PORTAFOLIO DE CARRERA

MEMORIA GENERAL
TRANSBORDADOR INTERDEPARTAMENTAL
TERMINAL ECOTURISTICO DEL PIE DE MONTE LLANERO

TEMA:

LA MOVILIDAD EN NUESTRO PAÍS AL IGUAL QUE EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA NO A SIDO PLANIFICADA GLOBALMENTE SINO QUE SE HACEN PLANTEAMIENTOS A ESCALAS REGIONALES SIN TENER EN CUENTA LAS PROYECCIONES A FUTURO Y POR QUE NO CON LA REPÚBLICA DE VENEZUELA PARA BRINDAR MEJORES ALTERNATIVAS DE MOVILIDAD GENERADAS POR UN INTERCAMBIO COMERCIAL Y CULTURAL DE CARÁCTER REGIONAL E INTERNACIONAL.

ACTUALMENTE DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA HAY VARIEDAD DE TIPOS DE TRANSPORTE ENTRE LAS QUE SE ENCUENTRAN (FLUVIAL, AÉREA Y TERRESTRE) ESTA ULTIMA PRESENTANDO LA MAYOR DEMANDA A NIVEL NACIONAL CON UN 80 % DE COBERTURA DE SERVICIO FRENTE A UN 20 % DE COBERTURA ENTRE LOS OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

SI OBSERVAMOS EN TODAS LAS CIUDADES DEL MUNDO EL TRANSPORTE PUBLICO SE A CONVERTIDO EN UN PROBLEMA GRANDE POR EL CRECIMIENTO EXHAUSTIVO DE LAS CIUDADES QUE POR FACTORES DE DESPLAZAMIENTO FORZADO ALLÍ ESTANCADO ALLÍ CIUDADES BIEN SEA POR ORDEN PUBLICO O EN BUSCA DE OTRAS OPORTUNIDADES EN EMPLEO QUE SUPLA SUS NECESIDADES YA QUE LA INDUSTRIA Y LA TECNOLOGÍA HAN REMPLAZADO EL TRABAJO DESARROLLADA POR ESTA CLASE OBRERA QUE HOY EN DÍA SE ENCUENTRA EN LAS GRANDES CIUDADES Y LA MOVILIDAD SE VE AFECTADA POR LA INVASIÓN DEL VEHÍCULO PARTICULAR A LLEVADO A LOS GOBERNANTES DE LAS CIUDADES A BUSCAR UN PLANTEAMIENTO POSITIVO PARA BRINDAR UNA MEJOR MOVILIDAD EN EL PRESENTE Y EN EL FUTURO.

LA UTILIZACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA, INTERURBANA E INTER DEPARTAMENTAL POR PARTE DEL TRANSPORTE PUBLICO Y PARTICULAR ESTA GENERANDO DIVERSAS PROBLEMÁTICAS COMO LA SUB-UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO POR LA FALTA DE CONTROL, PLANTEAMIENTOS URBANOS Y EQUIPAMIENTOS QUE PERMITAN BRINDAR UNA ALTERNATIVA A LA POBLACIÓN.

OBJETIVOS:

OBJETIVO GENERAL:

DISEÑAR EL ESPACIO URBANO Y ARQUITECTÓNICO DEL NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE PARA EL MUNICIPIO DE SARAVENA QUE CUMPLA LAS ESPECIFICACIONES QUE TIENE EN CUENTA EL PBOT PARA QUE ETE SUPLA LA DEMANDA DE LA POBLACIÓN ACTUAL Y FUTURA A UN TERMINO DE 30 AÑOS

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

*EJERCER UN CONTROL ESTRICTO DE LAS ENTRADAS Y SALIDAS DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PUBLICO .

*PROYECTAR VÍAS DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE ADAPTEN AL CRECIMIENTO DEL MUNICIPIO PROYECTADO POR EL PBOT.

*RESTRINGIR EL PASO DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PUBLICO COMO BUSES, MICROBUSES POR LA ZONA CENTRO DEL MUNICIPIO.

*TENER EN CUENTA LAS DETERMINANTES DEL ENTORNO DEL LUGAR PARA PROYECTARLAS Y TOMARLAS EN CUENTA EL REFERENTE DEL DISEÑO.

*INCORPORAR EQUIPAMIENTOS QUE NOS PERMITA DAR UN COMPLEMENTO A LAS DIFERENTES ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN DENTRO DEL AREA DE INFLUENCIA.

*CONOCER LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PUBLICO A NIVEL DEPARTAMENTAL PARA DESARROLLAR PLANTEAMIENTOS CONCRETOS

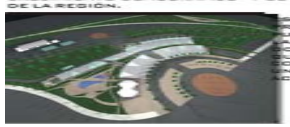
*ARTICULAR LOS SISTEMAS DE MOVILIDAD DE MANERA RAPIDA Y EFICIENTE.

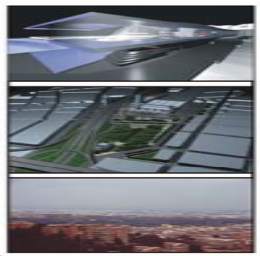
*CREAR CIRCULACIONES PEATONALES QUE NO TENGAN INTERFERENCIAS DIRECTAS CON LAS VÍAS VEHICULARES.

JUSTIFICACIÓN

EL MUNICIPIO DE SARAVENA ES EL SEGUNDO EN IMPORTANCIA DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA CUYO PAPEL DEL TRANSPORTE PUBLICO INCIDE EN EL EQUILIBRIO URBANO Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL MUNICIPIO; ES POR LO TANTO ES NECESARIO LA INVESTIGACIÓN SOBRE LO QUE COMPETE EL TRANSPORTE URBANO, INTERURBANO E INTER DEPARTAMENTAL, LA MALLA VIAL, EL SISTEMA DE OPERACIÓN DEL MISMO TRANSPORTE PUBLICO PARA TENER UNA BUENA INTEGRACIÓN CON EL CONTEXTO URBANO YA QUE UN PROYECTO DE ESTA MAGNITUD NOS AYUDA A RESOLVER PROBLEMAS NO SOLO ESPECÍFICOS SINO QUE TAMBIÉN ACTÚAN COMO UN ELEMENTO ESTRUCTURANTE .

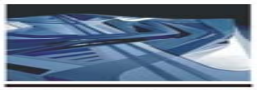
EL MUNICIPIO NO CUENTA CON UNA TERMINAL DE TRANSPORTE QUE PERMITA LA UNIFICACIÓN DE LAS EMPRESAS, LO QUE A LLEVADO A ESTAS A UTILIZAR LUGARES INAPROPIADOS PARA EL DESARROLLO DE SUS ACTIVIDADES: EL SISTEMA DE TRANSPORTE, PRESENTA UNA SOBRE DEMANDA DEBIDO A SU ACELERADO CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y SU POTENCIAL ECONÓMICO DE LA REGIÓN.





PROBLEMATICA:

EL MUNICIPIO DE SARAVENA A PRESENTADO UN CRECIMIENTO Y UN DESARROLLO ACELERADO DEBIDO A SU UBICACIÓN ESTRATÉGICA COMO PUNTO CONECTOR ENTRE LOS DEPARTAMENTOS DE SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, BOYACÁ Y LA REPÚBLICA DE VENEZUELA CON EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA; ADEMAS QUE ESTE SE ENCUENTRA UBICADO ENTRE DOS CAMPOS PETROLEROS COMO CAÑO LIMÓN (ARAUCA) Y GIBRALTAR (NORTE DE SANTANDER).



Plano a1

LOCALIZACION GEOGRÁFICA DEL MUNICIPIO DE SARAVENA

EL MUNICIPIO DE SARAVENA SE ENCUENTRA UBICADO EN EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA A UNA LATITUD DE 6° 58' N Y A UNA LONGITUD DE 71° 50' O, CUENTA CON UNA TEMPERATURA PROMEDIO DE 25.5°C Y SU HUMEDAD RELATIVA ES DEL 83 %, SU AREA DE EXTENSIÓN ES DE 658.7 KM2 DONDE EL CASCO URBANO ESTA COMPUESTO POR 17.7 KM2 LO QUE EQUIVALE AL 2.7% DEL ÁREA TOTAL.

EL MUNICIPIO TIENE UNA ALTITUD DE 247 M.S.N.M. EN LA COTA MAS ALTA Y 210 M.S.N.M. EN LA COTA MAS BAJA. LA PENDIENTE NO SUPERA EL 3% LO QUE ES FÁCIL NOTAR QUE ES UN

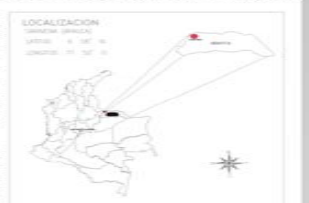
LIMITES:

POR EL NORTE LIMITA CON LA REPÚBLICA DE VENEZUELA DESDE LA DESEMBOCADURA DEL RÍO BOJABA EN EL RÍO ARAUCA HASTA LA INSPECCIÓN DE PUERTO LLERAS. POR EL COSTADO SUR LIMITA CON EL MUNICIPIO DE FORTUL. POR EL ESTE CON EL MUNICIPIO DE ARAUQUITA Y EL MUNICIPIO DE FORTUL. POR EL DESTE CON EL DEPARTAMENTO DE BOYACÁ SOBRE LA CUENCA DEL RÍO BOJABA.

EL LOTE SE ENCUENTRA UBICADO EN EL MEDIO AREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y LIMITE RURALES DONDE SE CONTEMPLAN ÁREAS DE DESARROLLO DENTRO DE LAS CUALES SE PLANIFICAN EQUIPAMIENTOS COMERCIALES QUE SUPLEN LAS NECESIDADES DE LA ZONA PREVIENDO EL CRECIMIENTO DE ESTA A 20 AÑOS.

POR EL NORTE LIMITA CON EL BARRIO LA ESPERANZA, POR EL SUR CON LA RONDA DE RÍO Y BARRIO YERSALLES, POR EL ORIENTE CON ZONAS DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIAS Y EXPANCION URBANÍSTICAS Y POR EL OCCIDENTE LIMITA CON EL COLEGIO GETSEMANÍ Y PARTE DEL BARRIO COFAVI.

POR ESTAR UBICADO DENTRO DE UNA ZONA DE DESARROLLO URBANO POSEE VARIAS ALTERNATIVAS PARA EL PLANTEAMIENTO DE EQUIPAMIENTOS QUE MITIGUEN EL IMPACTO GENERADO POR UN PROYECTO DE ESTA MAGNITUD ADEMÁS DE QUE A SU VEZ SUPLA LAS NECESIDADES DEL SECTOR PROYECTANDO SU CRECIMIENTO HACIA EL AÑO 2020. UNA DE LAS VENTAJAS DEL SECTOR EL LA GRAN DIVERSIDAD DE FLORA QUE ALLÍ SE ENCUENTRA Y QUE EN UN DESARROLLO SOSTENIBLE PUEDEN LLEGAR A JUGAR UN PAPEL IMPORTANTE EN EL PAISAJE.



Alternativa 1

VARIABLE	JUSTIFICACIÓN	PROMEDIO DED A 5PM
ACCESIBILIDAD		4
UBICACION		4,5
IMPACTO AMBIENTAL		4
CONECTIVIDAD CON OTROS EQUIPAMENTOS		4,5
VALOR DEL TERRENO		4
TOTAL		21

Alternativa 2

VARIABLE	JUSTIFICACIÓN	PROMEDIO DED A 5PM
ACCESIBILIDAD		4
UBICACION		4,5
IMPACTO AMBIENTAL		4
CONECTIVIDAD CON OTROS EQUIPAMENTOS		4,5
VALOR DEL TERRENO		4
TOTAL		21

ACCESIBILIDAD

EL PREDIO ESTA LOCALIZADO SOBRE UNA DE CARACTER REGIONAL EL CUAL LO HACE MAS FAVORABLE PARA LA LLEGADA DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

SE PLANTEA LA CIRCUNVALAR COMO VÍA PERIFÉRICA PARA QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS NO INGRESEN AL CENTRO DEL MUNICIPIO Y SIGAN GENERANDO PROBLEMÁTICA EN APROPIACIÓN DEL ESPACIO PUBLICO.

*SE PROYECTA LA CARRERA 30 HASTA EL PREDIO PARA DAR UNA CONEXIÓN DIRECTA CON EN AEROPUERTO E INTEGRARLO A SU VEZ CON OTRA EQUIPAMIENTOS GENERANDO UN TEJIDO URBANO.

OTRA DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEA ES CONEXIÓN DEL RECORRIDO AMBIENTAL QUE A ATRAVIESA EL PROYECTO GENERANDO ATRA FORMA DE RECORRER LOS TERMINALES DE TRANSPORTE.

DISEÑO X

PORTAFOLIO DE CARRERA

MEMORIA ARQUITECTONICA

EL LOTE SE ENCUENTRA UBICADO EN EL MEDIO AREAS DE PROTECCION AMBIENTAL Y LIMITES RURALES DONDE SE CONTEMPLAN AREAS DE DESARROLLO DENTRO DE LAS CUALES SE PLANIFICAN EQUIPAMENTOS COMERCIALES QUE SUPLEN LAS NECESIDADES DE LA ZONA PREVIENDO EL CRECIMIENTO DE ESTA A 20 AÑOS.
POR EL NORTE LIMITA CON EL BARRIO LA ESPERANZA, POR EL SUR CON LA RONDA DE RIO Y BARRIO VERSALLES, POR EL ORIENTE CON ZONAS DE PRODUCCION AGROPECUARIAS Y ESPANCION URBANISTICAS Y POR EL OCCIDENTE LIMITA CON EL COLEGIO GETSEMANI Y PARTE DEL BARRIO COFAVI.
POR ESTAR UBICADO DENTRO DE UNA ZONA DE DESARROLLO URBANO POSEE VARIAS ALTERNATIVAS PARA EL PLANTEAMIENTO DE EQUIPAMENTOS QUE MITIGUEN EL IMPACTO GENERADO POR UN PROYECTO DE ESTA MAGNITUD A DEMAS DE QUE A SU VEZ SUPLA LAS NECESIDADES DEL SECTOR PROYECTANDO SU CRECIMIENTO HACIA EL AÑO 2020.
UNA DE LAS VENTAJAS DEL SECTOR EL LA GRAN DIVERSIDAD DE FLORA QUE ALLI SE ENCUENTRA Y QUE EN UN DESARROLLO URBANO PUEDEN LLEGAR A JUGAR UN PAPEL IMPORTANTE EN EL PAISAJE.

MOVILIDAD :
EL LOTE PRESENTA UNA CONECTIVIDAD VIAL CON UNA VIA DE CARACTER NACIONAL COMO
LO ES LA DIAGONAL 33 QUE COMUNICA AL DEPARTAMENTO CON BOYACA Y PAMPLONA N/S,
OTRA DE LAS VIAS QUE COMUNICA EL PREDIO ES LA AVENIDA CIRCUMDALAR QUE ADEMAS
ESTA PROYECTADA PARA COMUNICAR DIRECTAMENTE A SARAVENA CON LA REPUBLICA DE
VENEZUELA. OTRA ALTERNATIVA DE CONEXION LA DAN LAS VIAS LOCALES QUE COMUNICAN
EL CENTRO CON LA ZONA DONDE SE UBICARA LA TERMINAL DE TRANSPORTE.

VIENTOS:

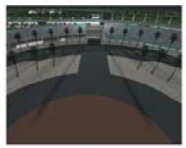
SARAVENA ES INICIO DE LA LLANURA ARUCANA Y CUENTA CON UNA ALTITUD DE 247 M.S.N.M. EN SUPARTE S BARRERAS QUE GENERAN LAS CONSTRUCCIONES A UNOS 280 NW < 10 NODOS LO QUE QUIERE DECIR QUE UN ZONAS PERIFERICAS LA VELOCIDAD ES EQUIVALENTE A 315 NW < 10 NODOS QUE ES UNA DE LAS VENTAJAS DEL PROYECTO YA QUE ESTE DEBE TENER VENTILACION DIRECTA LA CUAL SE COMPLEMENTARIA CON LA VEGETACION PLANTEADA COMO PALMAS QUE ALLUDARIAN A DAR SOMBRAS Y PERMITEN LAS CIRCULACION DEL AIRE POR LAS PARTES BAJAS PERMITIENDO UNA RENOVACIÓN CONSTANTE DEL AMBIENTE.

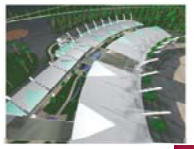
TEMPERATURA Y HUMEDAD :

LA TEMPERATURA PROMEDIO ES DE 25.5ºC YA QUE EL SECTOR CUENTA CON MUY BUENA ARBORIZACION Y VEGETACION LO QUE QUIERE DECIR QUE EN LAS ZONAS DE EXPLTACION DE CANTERAS LA TEMPERATURA PUEDE AUMENTAR EN 35ºC; A ESTE FACTOR SE LE SUMA EL ALTO GRADO DE HUMEDAD QUE ES DE EL 83% DONDE ALCANZA SU MAXIMA ELEVACION
EN LOS MESES DE MAYO Y JULIO.

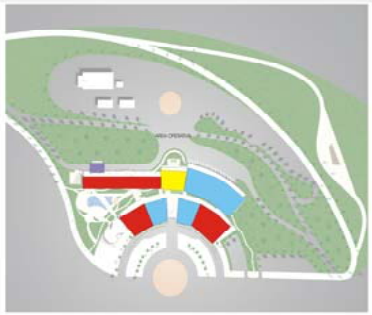
TOPOGRAFIA :

EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO SE HALLA SOBRE TERRENO PLANO CON PENDIENTES QUE NO SUPERAN EL 3%, SU COTA MAS ALTA ES DE 247 M.S.N.M. EN EL BARRIO VERSALLES Y LA MAS BAJA DE 210 M.S.N.M. EN EL BARRIO SALINAS Y LA DISTANCIA QUE SEPARA ESTOS DOS PUNTOS ES DE 3656.66 METROS LO QUE QUIRE DECIR QUE HAY 37 METROS DE DESNIVEL ENTRE LOS DOS EXTREMOS.





Plano el

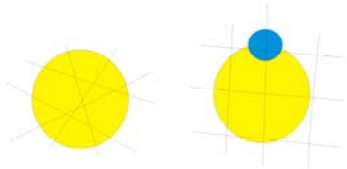


ZONA COMERCIAL
ZONA ADMINISTRACION
SERVICIO AL USUARIO
AREAS DE SERVICIO

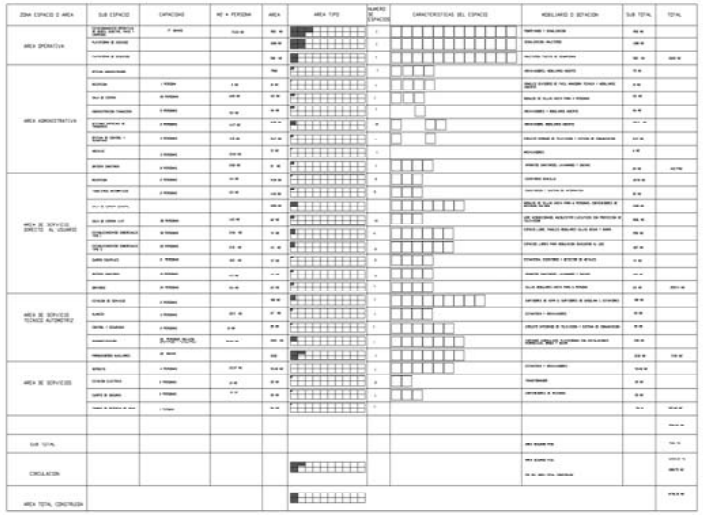
CONCEPTO DEL PROYECTO

POLO DE ARTRACCION URBANA:

EL CONCEPTO NACE DE LA NECESIDAD DE ORGANIZAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS, EL CUAL A PARIAS DE LOS AÑOS SE LOO DESORGANIZO, POR LA FALTA DE CONTROL Y UN CENTRO DE DE MANEJO DE ESTE SISTEMA PARA QUE AS MISMO ESTE FUNCIONE COMO UN EJE FOCAL QUE REESTRUCTURARA LA CIUDAD DESE SU CENTRO HASTA LA PERIFFERIA CONTEMPLANDO FUTUROS CRECIMIENTOS Y REESTRUANDO EL COMERCIO QUE ESTE GENERARA.

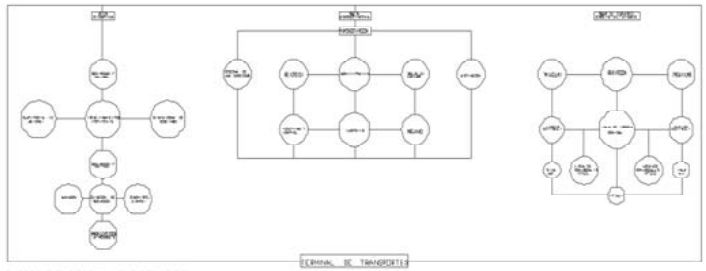


PROGRAMA ARQUITECTONICO TERMINAL DE TRANSPORTE
DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE SARAVENA ARAUCA



VENTILACION DIRECTA | ILUMINACION DIRECTA | ESPACIOS AMPLIOS DE DOBLE ALTURA | FACIL ACCESIBILIDAD | CIRCUITO INTERNO DE TELEVISION | BUENA ILUMINACION

Area total	148.000m2
Casion Tipo A 20 (	44.000m2
Casion TIPO B 15 /	22.200M2
Casion TIPL S... (	1400 M2
PARQUEOS	1653.75M2
AREA NEA	7276.25M2



TERMINAL DE TRANSPORTES

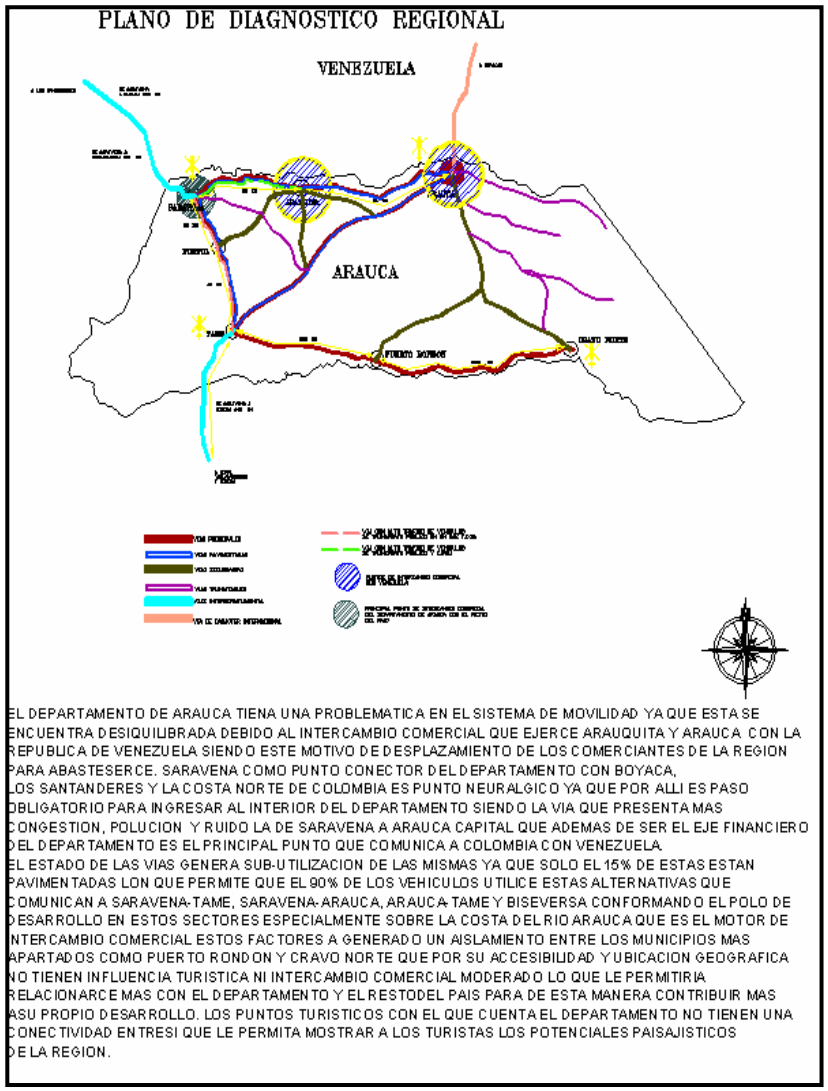
EMPRESAS QUE PRESTAN SUS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS A NIVEL REGIONAL Y NACIONAL :

*COOPETRAN
* SUGAMUXI
*LIBERTADORES
*COOTRANAL
*COOTRANSTAME
*COOTRANTS Y LLANAUCA
*COOTADELSA
*COOTRANSARARE
*ARAUCANA DE TRANSPORTADORES

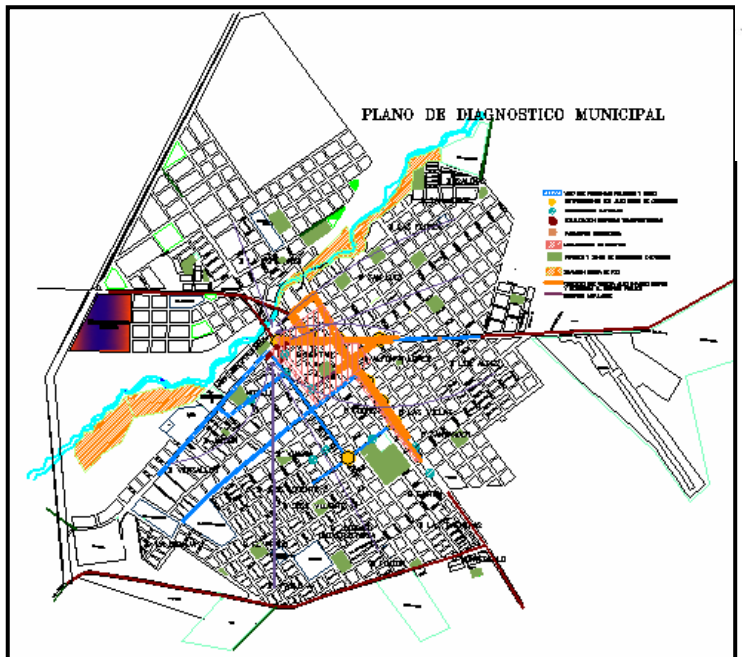
EL SISTEMA DE TRANSPORTE DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ARAUCA SE A DESARROLLADO DE UNA MANERA MUY RAPIDA POR LA INFLUENCIA COMERCIAL CON LA REPUBLICA DE VENEZUELA LO QUE A CONTRIBUIDO NOTABLEMENTE AL DESARROLLO DE LA REGIÓN PERMITIENDO UN INTERCAMBIO CULTURAL CONSTANTEMENTE ADEMAS DE LAS PROYECCIONES CON LAS QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA ESTA INTEGRADO CON LA MARGINAL DE LA SELVA QUE COMUNICA A SURAMÉRICA HASTA ARGENTINA ESTOS PROYECTOS DE GRAN MAGNITUD GENERARAN MAS DESARROLLO A ALGUNOS PUNTOS DE LA REGIÓN QUE ACTUALMENTE NO CUENTAN CON BUENA CONECTIVIDAD Y QUE GRACIAS A ESTE PROYECTO SE INTEGRAN DIRECTAMENTE CON OTRAS REGIONES SIN NECESIDAD DE TENER QUE TRANSITAR OBLIGADOS POR OTRAS REGIONES.

DISEÑO X

PORTAFOLIO DE CARRERA



EL DEPARTAMENTO DE ARAUCA TIENA UNA PROBLEMATICA EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD YA QUE ESTA SE ENCUENTRA DESIQUILIBRADA DEBIDO AL INTERCAMBIO COMERCIAL QUE EJERCE ARAUQUITA Y ARAUCA CON LA REPUBLICA DE VENEZUELA SIENDO ESTE MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO DE LOS COMERCIANTES DE LA REGION PARA ABASTESERCE. SARAVENA COMO PUNTO CONECTOR DEL DEPARTAMENTO CON BOYACA, LOS SANTANDERES Y LA COSTA NORTE DE COLOMBIA ES PUNTO NEURALGICO YA QUE POR ALLI ES PASO OBLIGATORIO PARA INGRESAR AL INTERIOR DEL DEPARTAMENTO SIENDO LA VIA QUE PRESENTA MAS CONGESTION, POLUCION Y RUIDO LA DE SARAVENA A ARAUCA CAPITAL QUE ADEMAS DE SER EL EJE FINANCIERO DEL DEPARTAMENTO ES EL PRINCIPAL PUNTO QUE COMUNICA A COLOMBIA CON VENEZUELA.
EL ESTADO DE LAS VIAS GENERA SUB-UTILIZACION DE LAS MISMAS YA QUE SOLO EL 15% DE ESTAS ESTAN PAVIMENTADAS LON QUE PERMITE QUE EL 90% DE LOS VEHICULOS UTILICE ESTAS ALTERNATIVAS QUE COMUNICAN A SARAVENA-TAME, SARAVENA-ARAUCA, ARAUCA-TAME Y BISEVERSA CONFORMANDO EL POLO DE DESARROLLO EN ESTOS SECTORES ESPECIALMENTE SOBRE LA COSTA DEL RIO ARAUCA QUE ES EL MOTOR DE INTERCAMBIO COMERCIAL ESTOS FACTORES A GENERADO UN AISLAMIENTO ENTRE LOS MUNICIPIOS MAS APARTADOS COMO PUERTO RONDON Y CRAVO NORTE QUE POR SU ACCESIBILIDAD Y UBICACION GEOGRAFICA NO TIENEN INFLUENCIA TURISTICA NI INTERCAMBIO COMERCIAL MODERADO LO QUE LE PERMITIRIA RELACIONARCE MAS CON EL DEPARTAMENTO Y EL RESTO DEL PAIS PARA DE ESTA MANERA CONTRIBUIR MAS A SU PROPIO DESARROLLO. LOS PUNTOS TURISTICOS CON EL QUE CUENTA EL DEPARTAMENTO NO TIENEN UNA CONECTIVIDAD ENTRE SI QUE LE PERMITA MOSTRAR A LOS TURISTAS LOS POTENCIALES PAISAJISTICOS DE LA REGION.



LA PROBLEMATICA QUE SE ESTA PRESENTANDO ACTUALMENTE EN EL MUNICIPIO TIENE RELACION DIRECTA CON LA MOVILIDAD YA QUE SE PUEDE OBSERVAR SOBRE LAS VIAS PRINCIPALES LAS INTERSECCIONES CON ALTO GRADO DE CONGESTION QUE ESTAN PROVOCAN UN REPRESAMIENTO VEHICULAR EN LAS ENTRADAS AL MUNICIPIO, A ESTE PROBLEMA SE LE SUMA LA FALTA DE ORGANIZACION DE LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS YA QUE ESTAN UBICADAS EN LUGARES NO APROPIADOS, PERMITIENDO QUE LOS VEHICULOS SE APROPIEN DEL ESPACIO PUBLICO.
OTRA DE LAS AFECTACIONES QUE CONTRIBUYEN A ESTA PROBLEMATICA ES EL ANCHO INAPROPIADO DE LAS VIAS QUE NO ESTAN DISEÑADAS PARA SOPORTAR LA DEMANDA DE TRANSPORTE PUBLICO QUE SE ESTA PRESENTANDO Y QUE DIBIDO A LA SOBRE DEMANDA LA RED VIAL EXISTENTE ESTA SUFRIENDO DETERIORO.

EL TRANSPORTE PUBLICO A TRAIDO CONSIGO DIVERSIDAD DE COMERCIO EL CUAL SE ESTA CONFORMANDO SOBRE LAS PRINCIPALES VIAS DE ACCESO AL MINICIPIO MODIFICANDO LAS VIVIENDA PARA ADAPTARLAS AL NUEVO USO DE COMERCIO QUE ADEMAS ATRE EL COMERCIO AMBULANTE APROPIANDO CE DEL ESPACIO PUBLICO HACIENDO QUE EN UN FUTURO LA TIPOLOGIA DE VIVIENDA QUE EXISTE EN EL SECTOR SEA EN SU TOTALIDAD DE COMERCIO. OTRO FACTOR DE PROBLEMATICA QUE SE ESTA EMPESANDO A PRESENTAR ES LA ENTRADA DE COMERCIO EN LAS ZONAS RESIDENCIALES ATRAIDAS POR EL TRANSPORTE PUBLICO QUE ESTA INGRESANDO A ESTOS SECTORES.

LAS ZONAS RECREATIVAS CARECEN DE CONECTIVIDAD ENTRE SI LO QUE HACE VER COMO PUNTOS DISPERSOS LOS EQUIPAMENTOS EXISTENTES ADEMAS DE NO GENERAR UN SISTEMA DE MOBILIDAD QUE EN PRIMERA ESTANCIA TENGA ENCUENTA AL PEATON.

DISEÑO X

DIAGNOSTICO REGIONAL Y MUNICIPAL

PORTAFOLIO DE CARRERA

AREA DE ZONAS VERDES QUE INTERVIENEN EN LA PROPUESTA URBANA : 1.494.718 M2

AREA DE ZONAS DURAS : 69.932

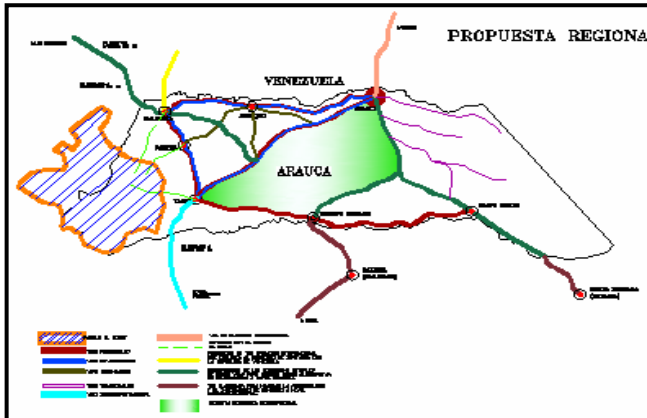
AREA DE COMERCIO PLANTEADO : 28.115 M2

AREA DE VIVIENDA PLANTEADA : 53.560 M2

D I S E Ñ O X

PROPUESTA URBANA MUNICIPAL

PORTAFOLIO DE CARRERA



SE PRETENDE HACER UNA CONECCION DIRECTA CON VENEZUELA PARA DE ESTA MANERA DISMINUIR EL DESPLAZAMIENTO PRODUCIDO POR EL COMERCIO QUE ATRA EL MUNICIPIO DE ARAUQUITA Y ARAUCA CAPITAL A LOS OTROS MUNICIPIOS. CON EL MEJORAMIENTO DEL SISTEMA VIAL DE LA REGION SE MEJORARA EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD A LOS MUNICIPIO QUE SE ENCUENTRAN AISLADOS PERMITIENDO UN INTERCAMBIO COMERCIAL CON OTRAS REGIONES COMO EL VICHADA Y EL CASANARE

CON EL PLANTEAMIENTO DE CONEXIONES A NIVEL INTERDEPARTAMENTAL SE BUSCA MEJORAR EL INGRESO A LA RGION ARAUCANA Y DAR OTRAS OPCINES PARA DESCONGESTIONAR LA VIAS QUE EN ESTE MOMENTO PRESENTA SUB-UTIÑIZACION Y ACORTAR DISTANCIAS LO QUE PERMITIRIA AL USUARIO MEJORAR SUS CONDICIONES DE VIDA Y ALTERNATIVAS PARA COMERCIALIZAR LOS PRODUCTOS EN DIFERENTES REGIONES.

SE PROPONE DAR ACCESO DERECTO AL PARQUE NACIONAL EL COCUY POR EL MUNICIPIO DE SARAVENA, FORTUL Y TAME PROMOVIENDO MAS EL TURISMO POR EL PIDEMONTE LLANERO Y ASI SE ARTICULARIA CON UNA RED DE TURISMO NACIONAL QUE INTEGRA LA REGION CON OTROS DEPARTAMENTOS.

LA CREACION DE UNA RESERVA ECOLOGICA QUE ACOJA LA BIODIVERSIDAD EXISTENTE PERMITIRIA CREAR UN RECORRIDO TURISTICO POR LA REGION QUE ATRAERIA MAYOR CANTIDAD DE TURISTAS LO QUE DARIA A CONOCER MAS EL DEPARTAMENTO Y ASI SE EVITARIA LA ESTINSION DE LOS POTENCIALES
EXISTENTES.

PROPUESTA URBANA:

OBJETIVO :

RECUPERAR EL ESPACIO PUBLICO INVADIDO POR EL COMERCIO, LAS EMPRESAS DE TRANSPOTE PUBICO Y CARGA, PARA MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR.

CONCEPTO :

EL CONCEPTO QUE SE TRABAJARA ES EL TEJIDO URBANO YA QUE LO QUE SE BUSCA ES GENERAR UN ANILLO CON LA INFRAESTRUCTURA VIAL, EL SISTEMA DE EQUIPAMENTOS Y LAS ESTRUCTURAS VERDES CON RECORRIDOS QUE NTEGRENA LOS PEATONES CON LAS ZONAS DE COMERCIO Y ACTIVIDADES MPLEMENTARIAS QUE SE DAN EN LOS EQUIPAMENTOS PROPUESTOS PARA DAR UNA DINAMICA ENTRE LOS DIFERENTES SISTEMAS.

ESTRATEGIA:

SE PLANTEAN VIAS POR LA PERIFERIA QUE SE ENCARGARAN DE RECIBIR EL TRANSPORTE PUBUCO DE PASAJEROS Y DE CARGA DE MAYOR IMPACTO COMO SON: BUSES, BUSETAS Y CAMIONES; ADEMAS DE LOS RECORRIDO PEATONALES QUE BUSCAN DAR CONECTIVIDAD ENTRE LOS DIFERENTES EQUIPAMENTOS PARA ARTICULAR MAS EL SISTEMA DE MOVILIDAD ANALI-
ZANDO ESPECIALMENTE LAS INTERSECCIONES DE MAYOR CONFLICTO Y LOS LUGARES DE MAYOR INFLUENCIA DEL PEATON PARA DE ESTA MANERA QUITARLE MAS PRESION A LA ZONA CENTRO DEL MUNICIPIO

PROYECTOS QUE INTERVIENEN EN LA PROPUESTA URBANA:

1 : PARQUE CENTENARIO

2 : RECORRIDO ECOLOGICO PASEO DE LOS LIBERTADORES

3 : PLAZA DE CONCIERTOS LOS COLONOS

4 : POLIDEPORTIVO LAS PALMAS

5 : PARQUE LA ESPAÑOLA

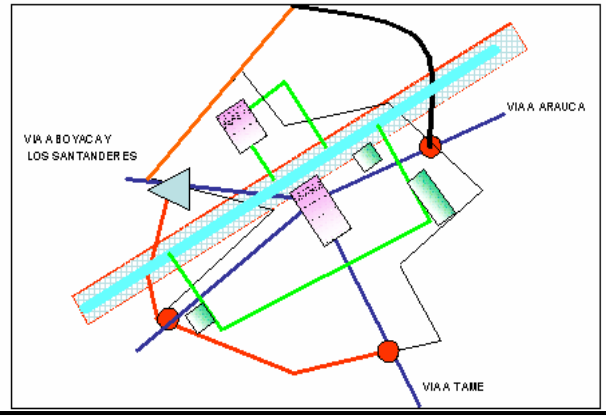
6: PARQUE EL ARAUCO

- [ ] VIVIENDA EN ALTURA HASTA 4 PISOS.
- [ ] VIVIENDA EN ALTURA HASTA 4 PISOS CON USO COMERCIAL EN EL PRIMER NIVEL.
- [ ] COMERCIO PLANTEADO.
- [ ] HOTELES .
- [ ] CENTRO CULTURAL.

ACCESIBILIDAD PLANTEADA:

VIAS PLANTEADAS QUE INTERVIENEN EN LA PROPUESTA URBANA PARA LA ACCESIBILIDAD AL TERMINAL DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE SARAVENA

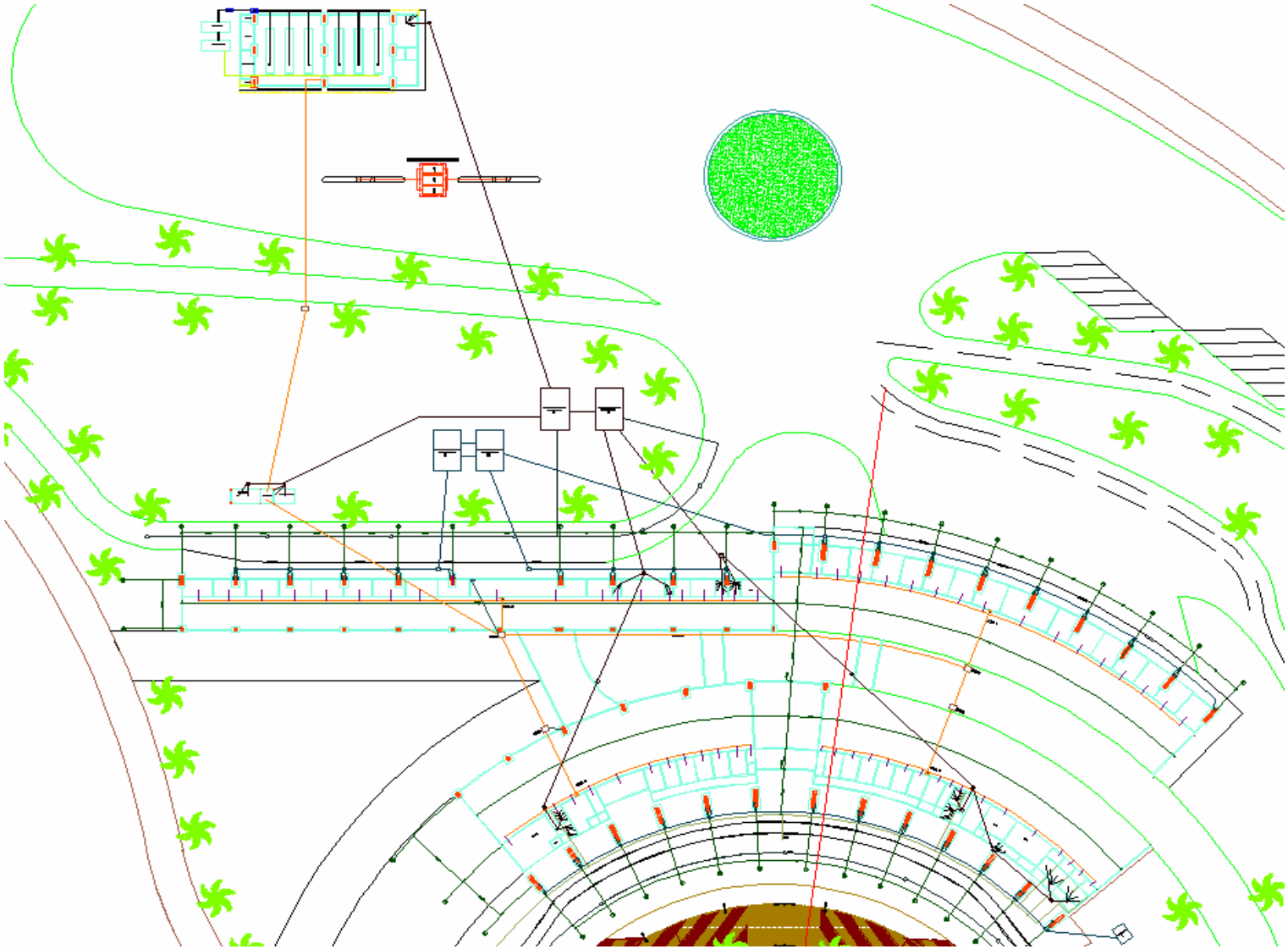
- [ ] VIAS DE TRANSPORTE PUBLICO PARA BUSES, BUSETAS, MICROBUSES Y VEHICULOS DE CARGA
- [ ] VIAS DE TRANSPORTE PUBLICO URBANO (TAXIS, COLECTIVOS Y PARTICULARES.)
- [ ] MOVILIDAD PEATONAL PROPUESTA CON SISTEMA DE CICLORUTA DURANTE LOS RECORRIDOS
- [ ] COMUNICACION RURAL



DISEÑO X

PROPUESTA REGIONAL Y MUNICIPAL

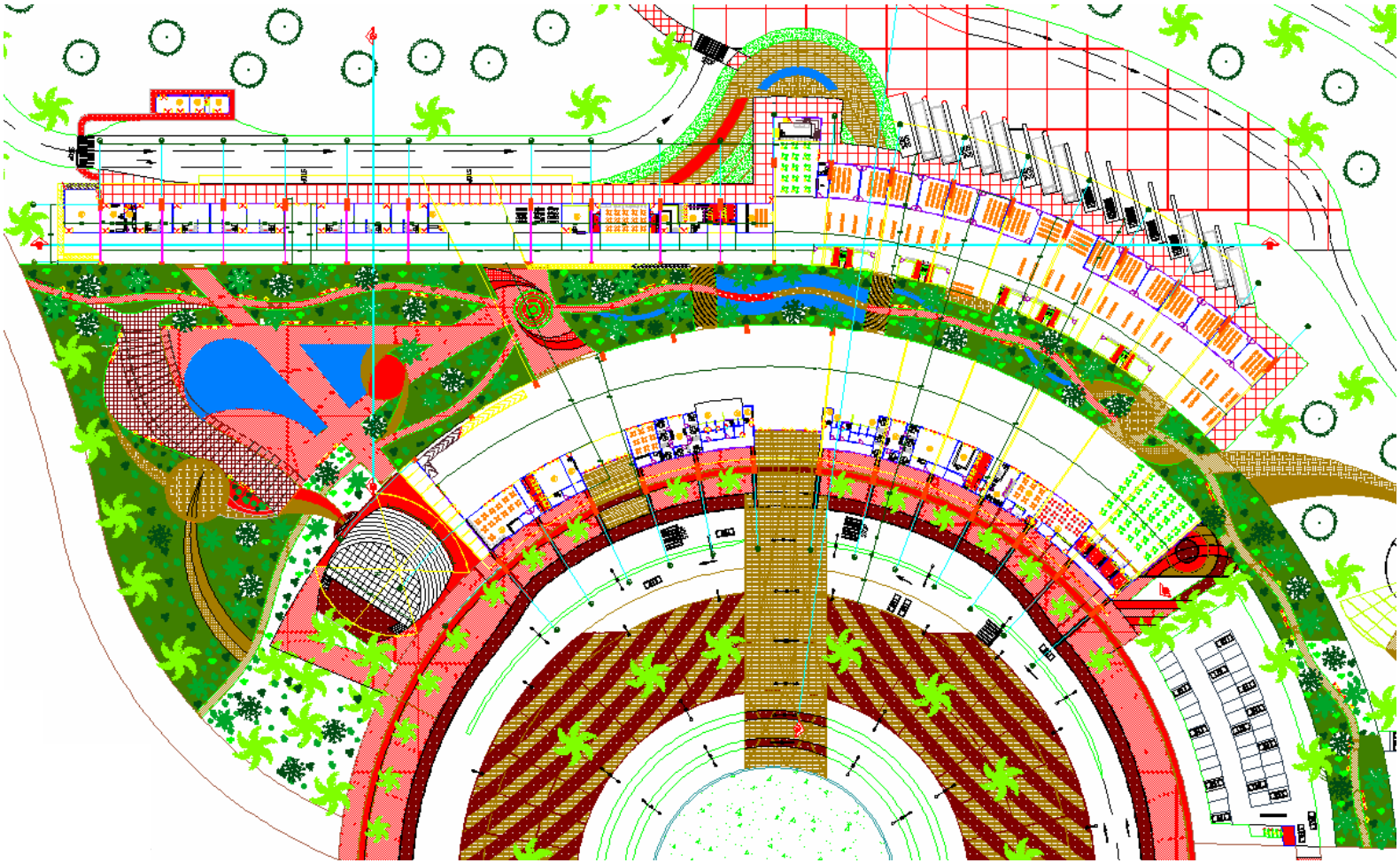
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO X

PLANTA DE EJES CIMIENTOS Y DESAGUES

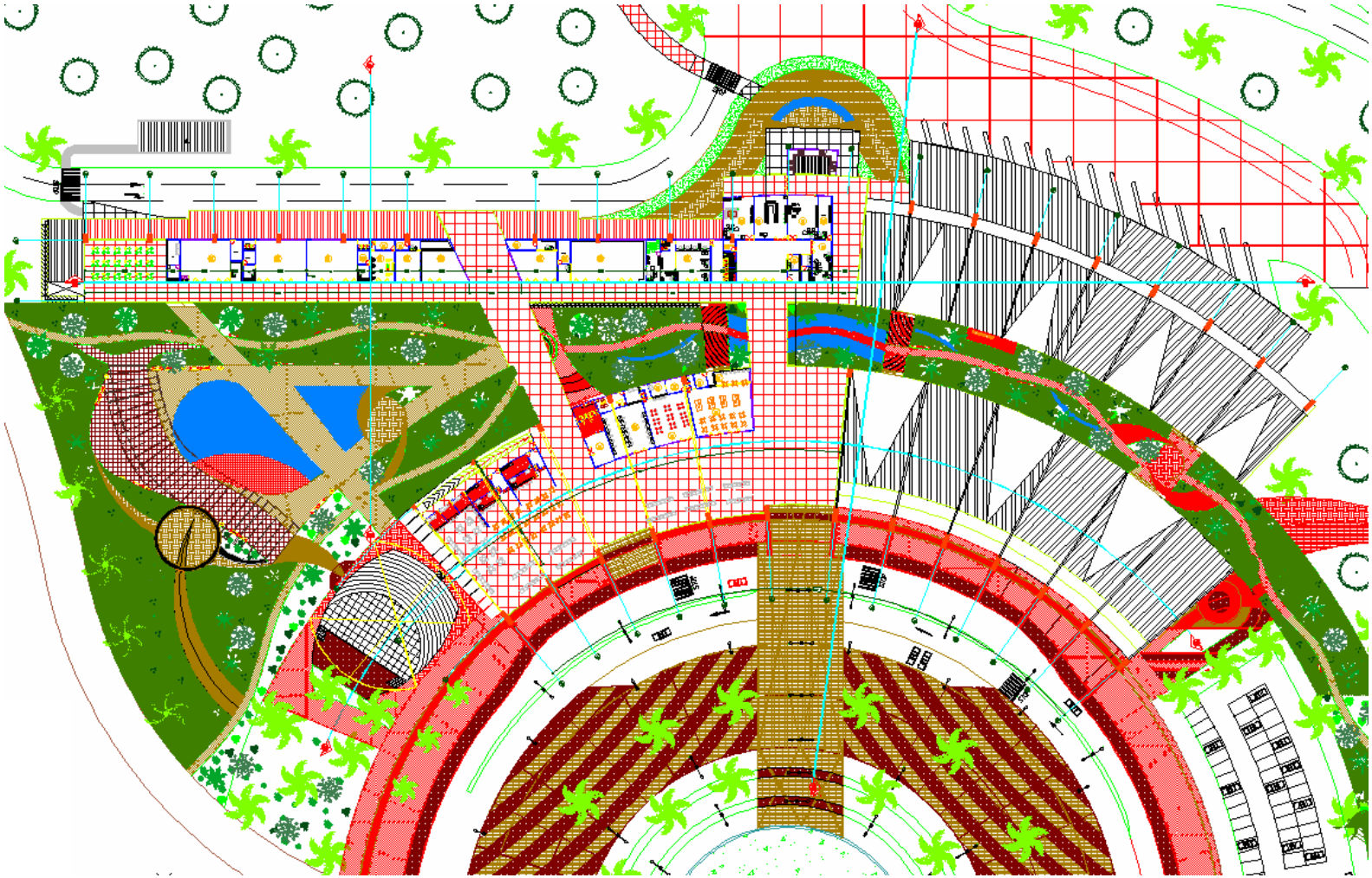
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO X

PLANTA PRIMER PISO

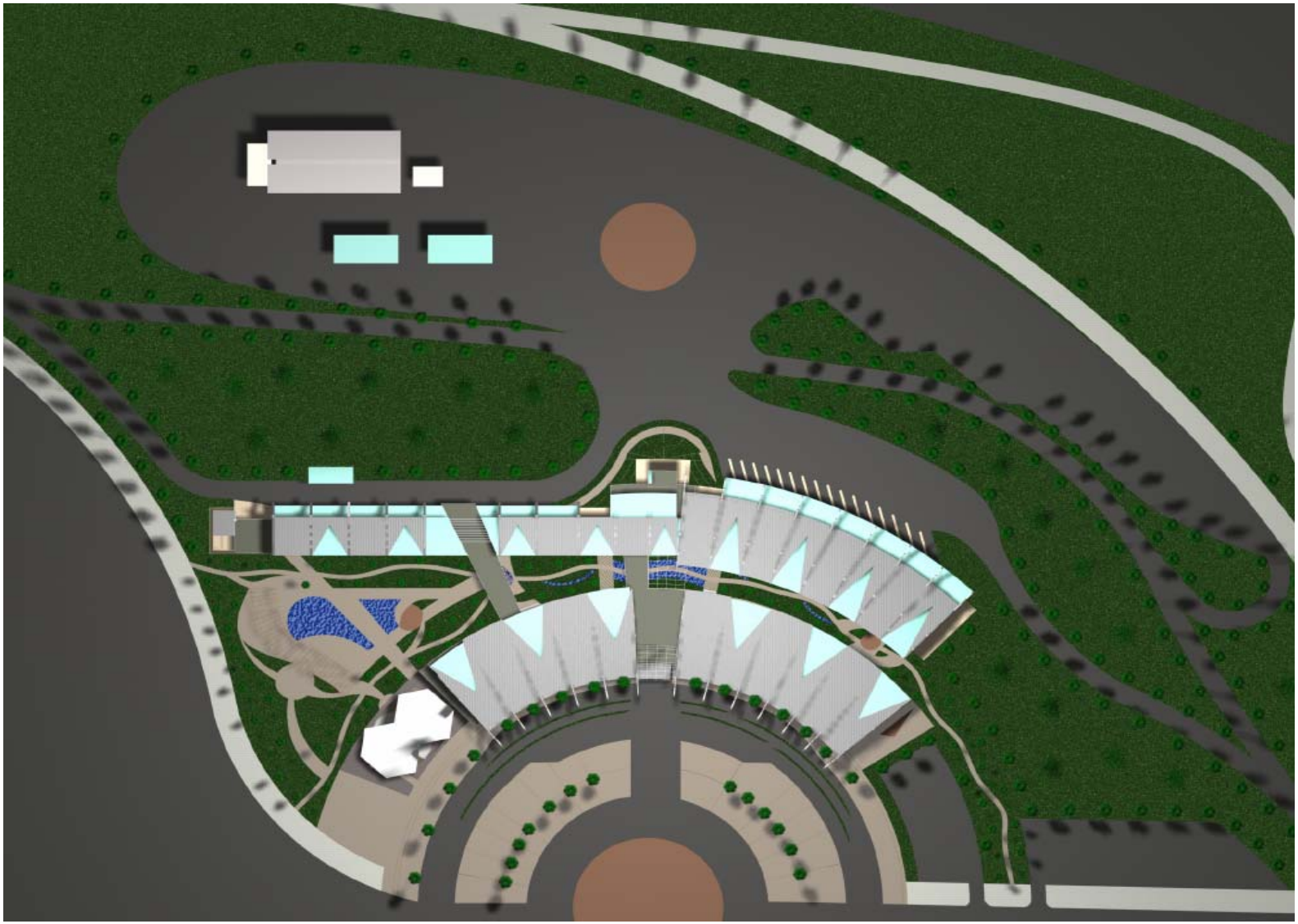
PORTAFOLIO DE CARRERA



DISEÑO X

PLANTA DE SEGUNDO PISO

PORTAFOLIO DE CARRERA



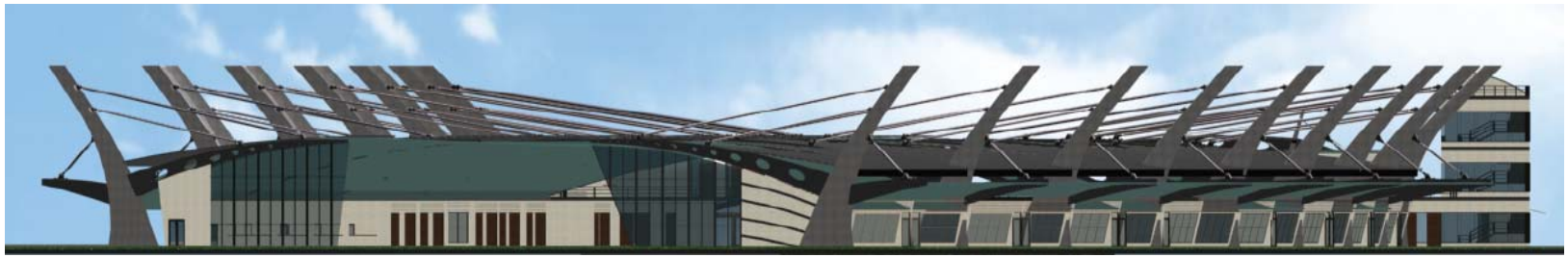
DISEÑO X

PLANTA DE CUBIERTAS

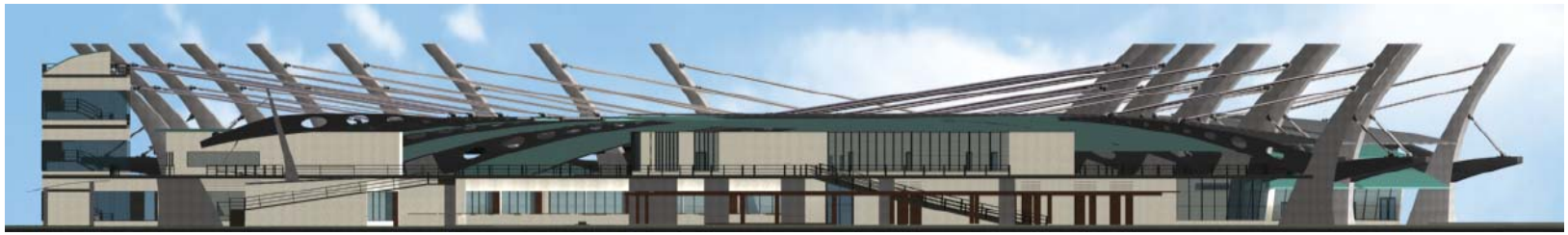
PORTAFOLIO DE CARRERA

FACHADA PRINCIPAL

FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL DERECHA

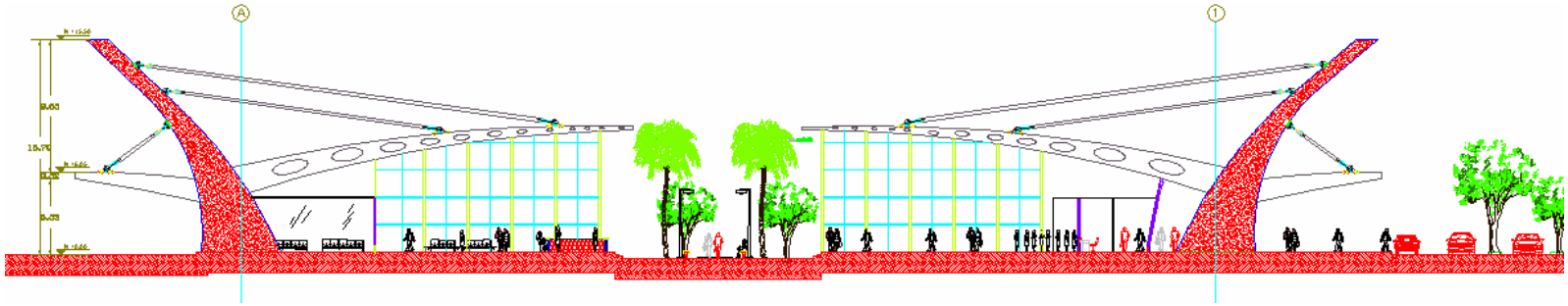


FACHADA LATERAL IZQUIERDA

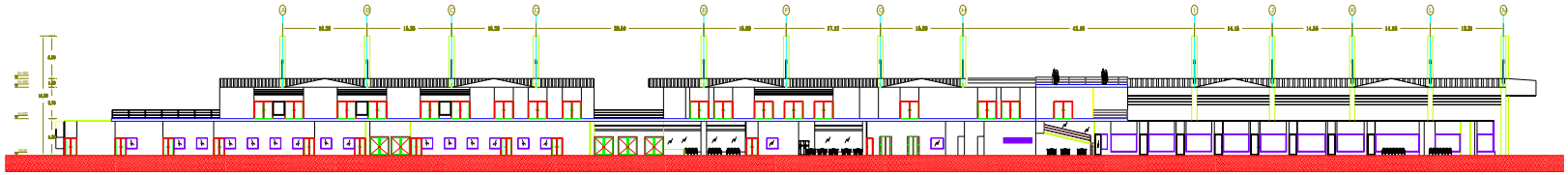
DISEÑO X

FACHADAS

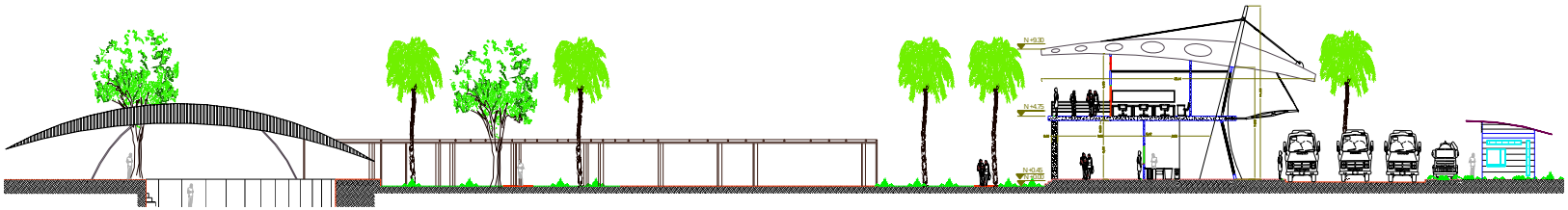
PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE A ---- A``



CORTE B ---- B``

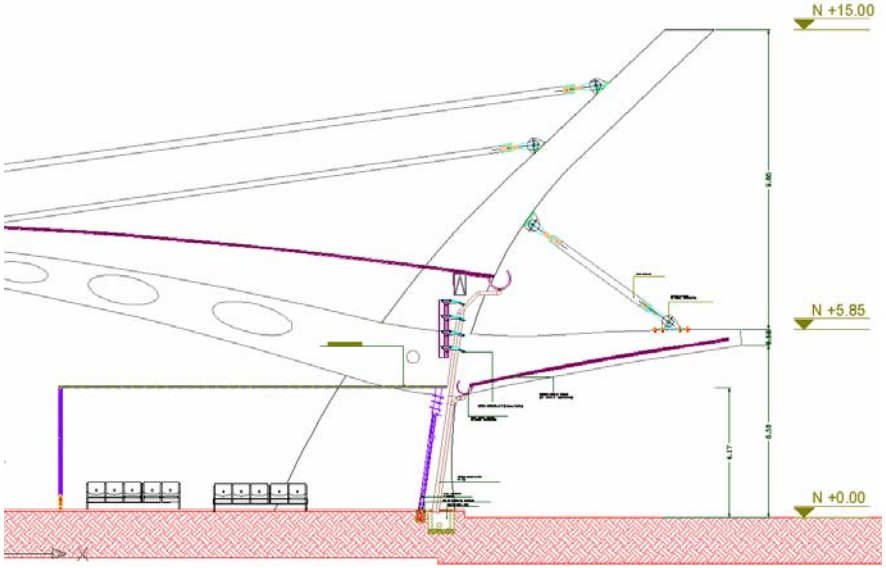


CORTE C ---- C``

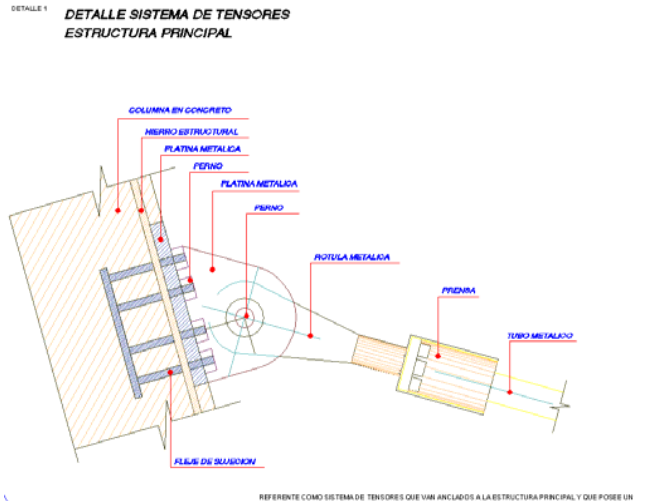
DISEÑO X

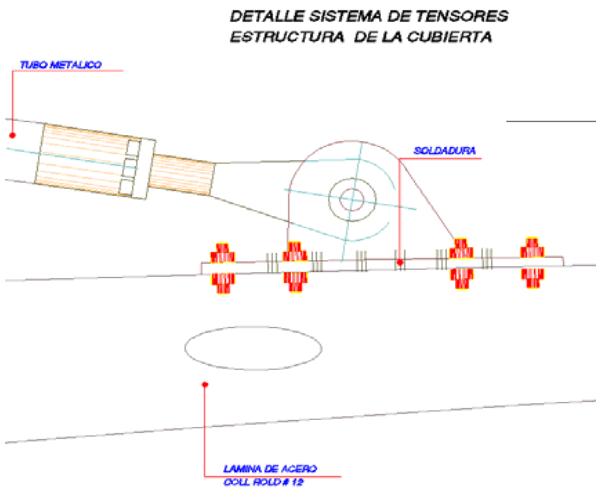
CORTES

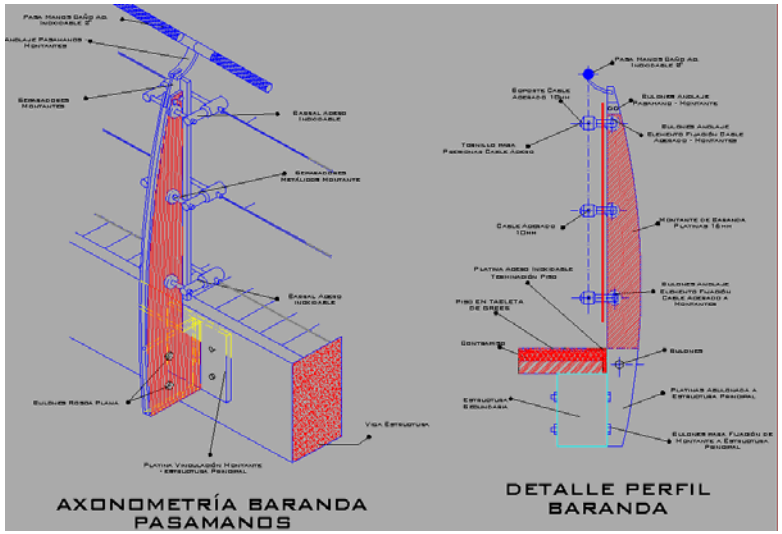
PORTAFOLIO DE CARRERA



CORTE FACHADA



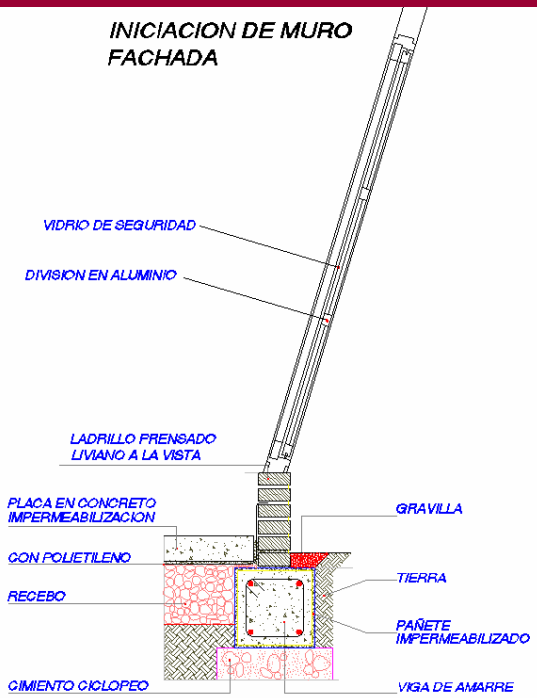


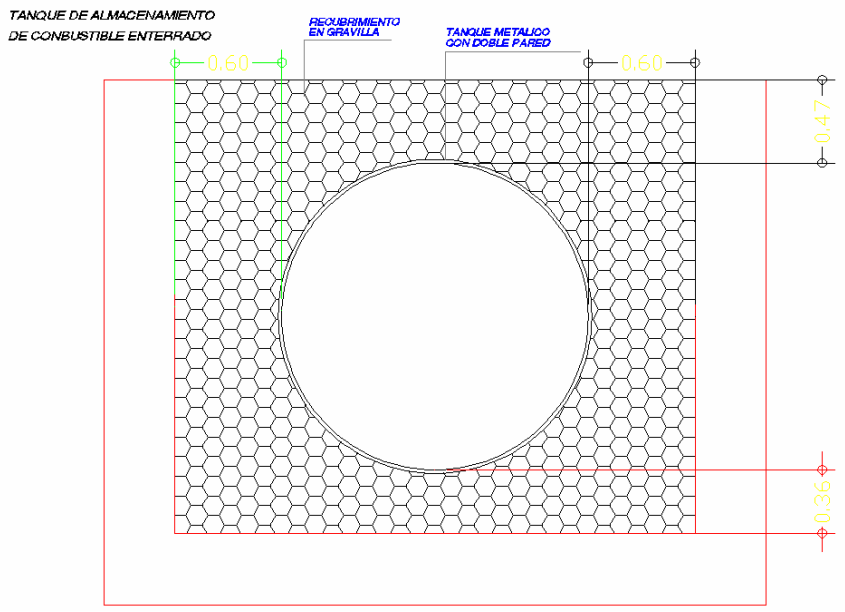


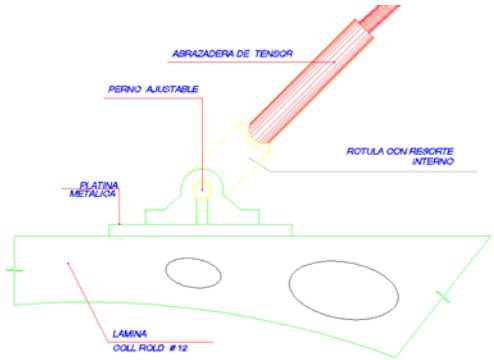
DISEÑO X

MEMORIA TECNICA

PORTAFOLIO DE CARRERA

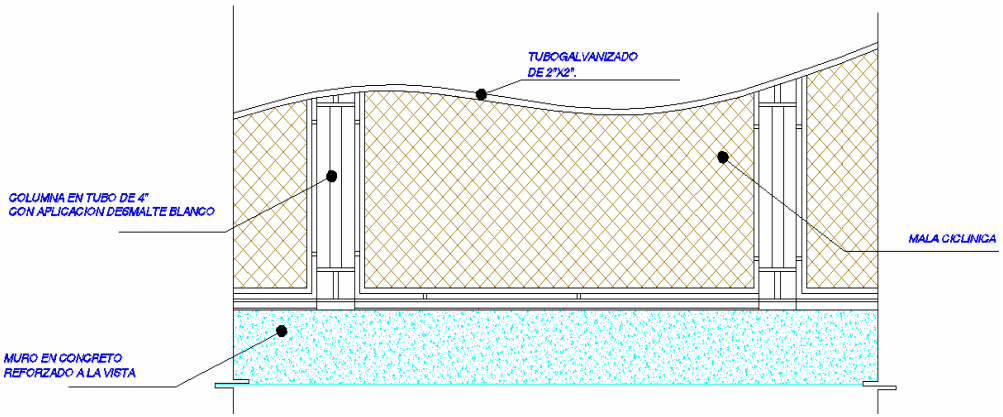






DETALLE UNION TENSOR
CON ESTRUCTUTA DE CUBIERTA
POSTERIOR

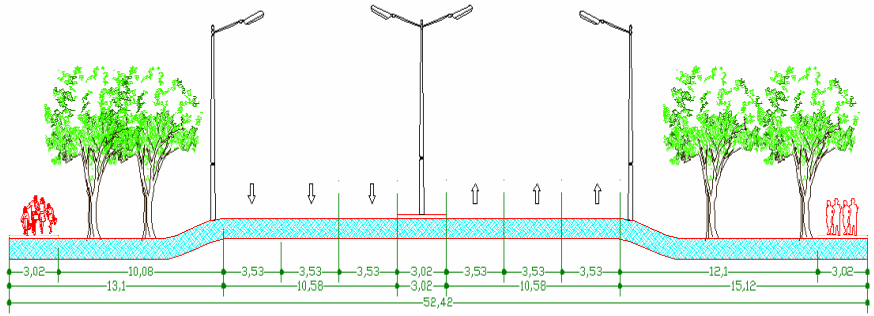
DETALLE MURO CERRAMIENTO EXTERIOR



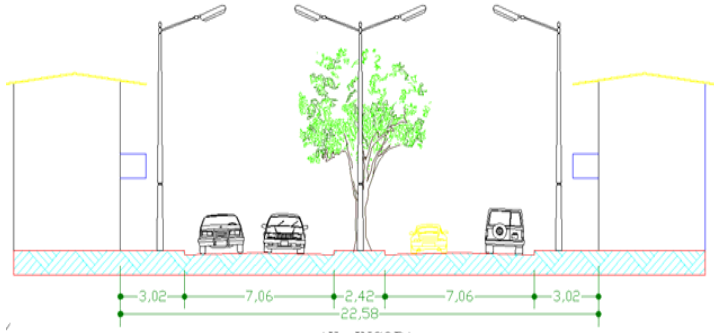
DISEÑO X

MEMORIA TECNICA

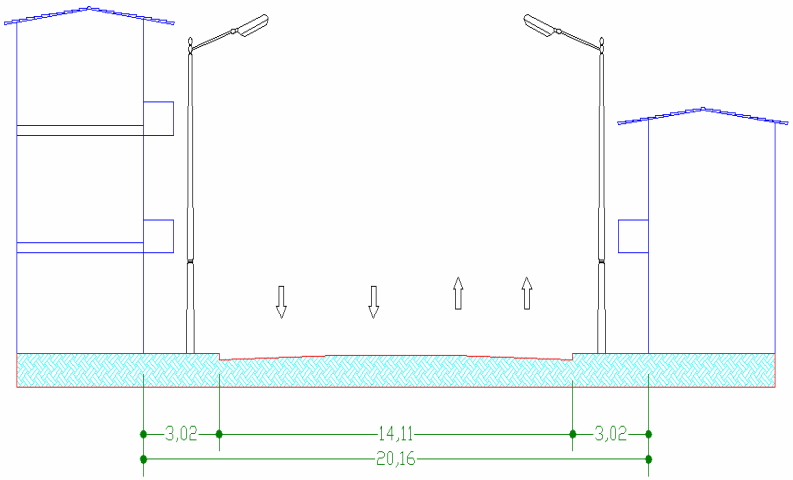
PORTAFOLIO DE CARRERA



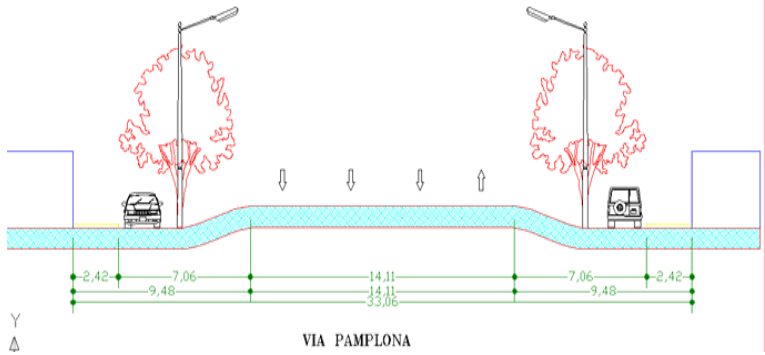
AV. CIRCUNVALAR



AV. INCORA



AV. CARRERA 30

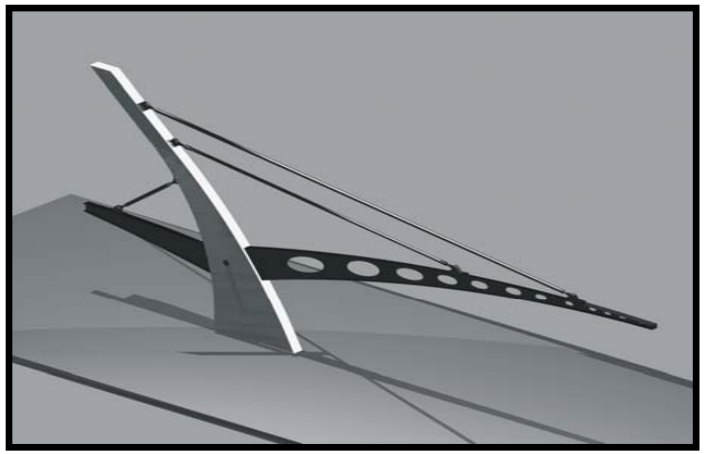


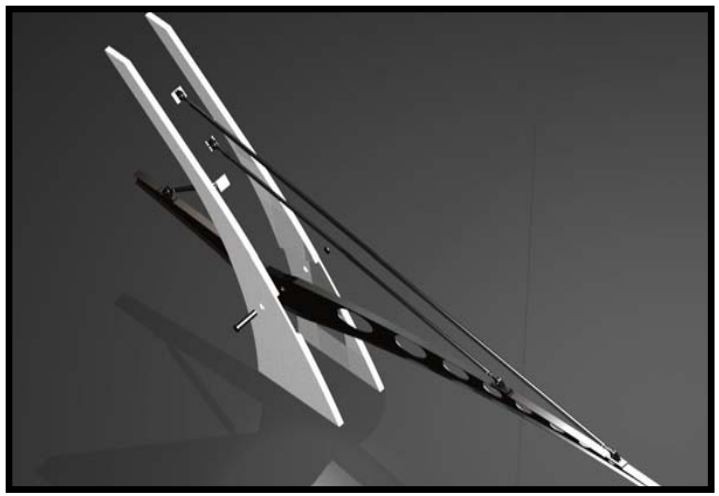
VIA PAMPLONA

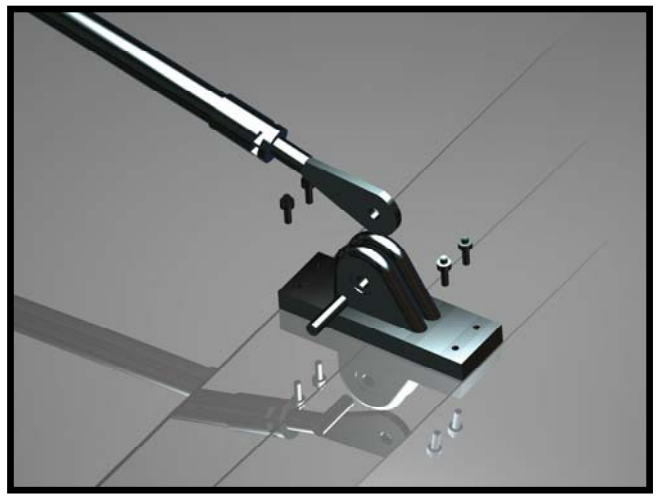
DISEÑO X

PERFILES URBANOS PROPRESTOS

PORTAFOLIO DE CARRERA







DISEÑO X

AXONOMETRIAS EXPLOTADAS