

**M E M O R I A
P R O Y E C T O
D E T Í T U L O**



**NUEVO TERMINAL RODOVIARIO
VALPARAÍSO SITUADO EN AV.
SANTOS OSSA**

**EN EL MARCO DE LA RECUPERACIÓN DEL
ESTERO LAS DELICIAS.**



**ALUMNA: PAULINA BÓRQUEZ GAETE
PROFESOR GUÍA: CARLOS LARA ASPEE
2017**



EAUV
ESCUELA ARQUITECTURA
UNIVERSIDAD VALPARAÍSO

ÍNDICE

Plan maestro:

Rehabilitación del Estero Las Delicias – Av. Argentina Valparaíso pag. 1

Estudios previos:

- Unidades hidrológicas ciudad de Valparaíso pag. 3
- Reconstrucción histórica Av. Argentina pag. 3
- Cartografías Av. Argentina pag. 4 - 5

Estrategia urbana:

- Planimetría pag. 6
- Cortes pag. 7

Proyecto detonante:

Nuevo Terminal Rodoviario Valparaíso pag. 9

Lugar de proyecto:

- Análisis general Av. Argentina pag. 11
- Estudios terminal de buses de Valparaíso pag. 12
- Estudios de movilidad pag. 13
- Empresas de transporte que operan hoy en el terminal pag. 14
- Locomoción colectiva de interés pag. 14
- Área de influencia de locomoción pag. 15
- Estudio del lugar escogido para proyectar pag. 16

Proceso creativo:

- Evolución de forma pag. 17
- Evolución planimetría pag. 18 – 21

Idea estructural:

- Cortes longitudinales pag. 22
- Cortes transversales pag. 23
- Cortes horizontales pag. 24
- Ejes principales pag. 24

Planimetrías de proyecto pag. 25 - 28

Secciones de proyecto:

- Fachadas pag. 29
- Cortes longitudinales pag. 29 -30
- Cortes transversales pag. 30 - 31

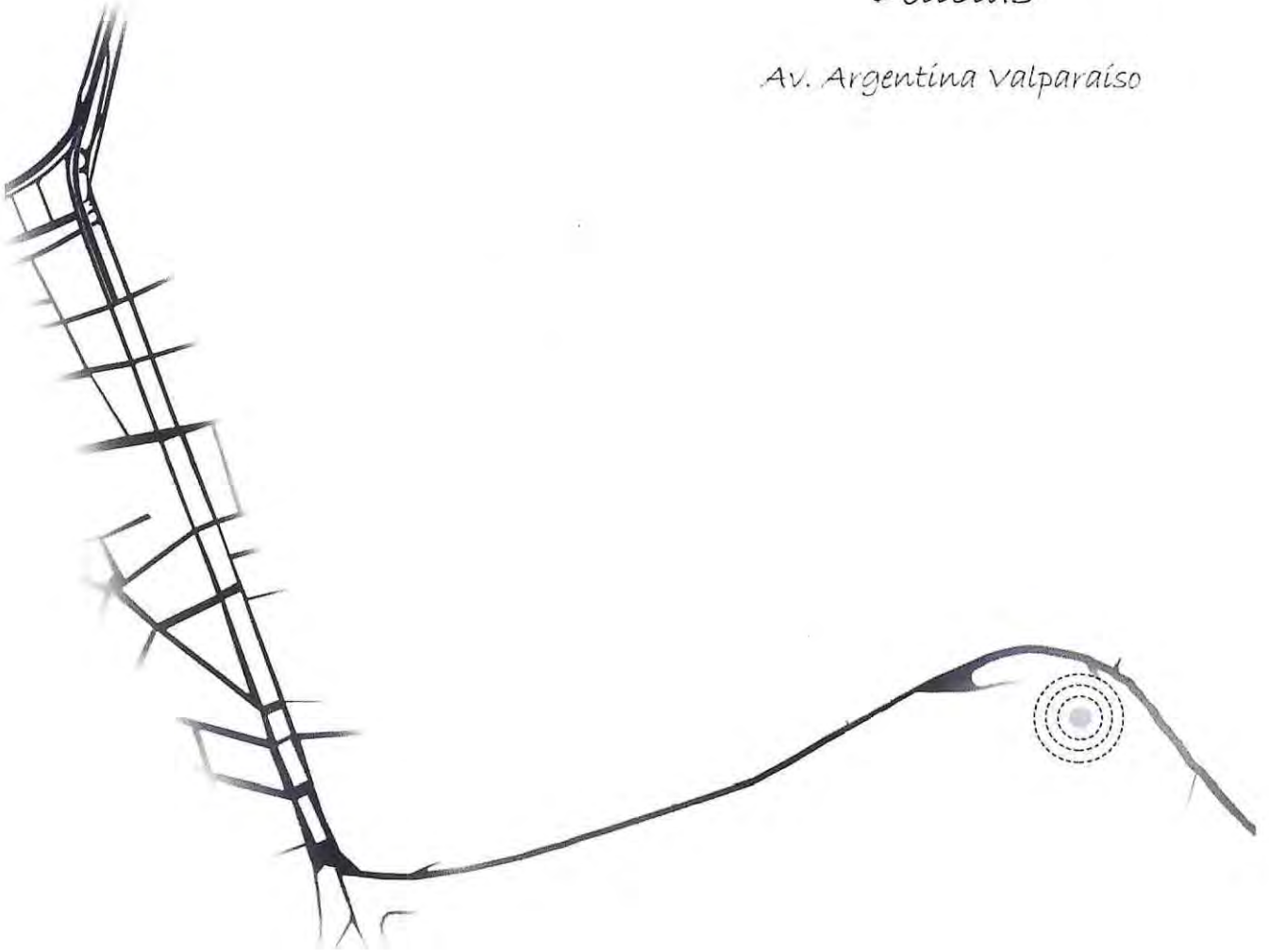
Imágenes de proyecto:

- Vistas generales pag. 32
- Vistas de accesos pag. 33
- Vistas área frontal del edificio pag. 34
- Vistas primer nivel pag. 35
- Vistas segundo nivel pag. 36
- Vistas tercer nivel pag. 37
- Vistas área posterior del edificio pag. 38
- Vistas cubierta habitable pag. 39

PLAN MAESTRO

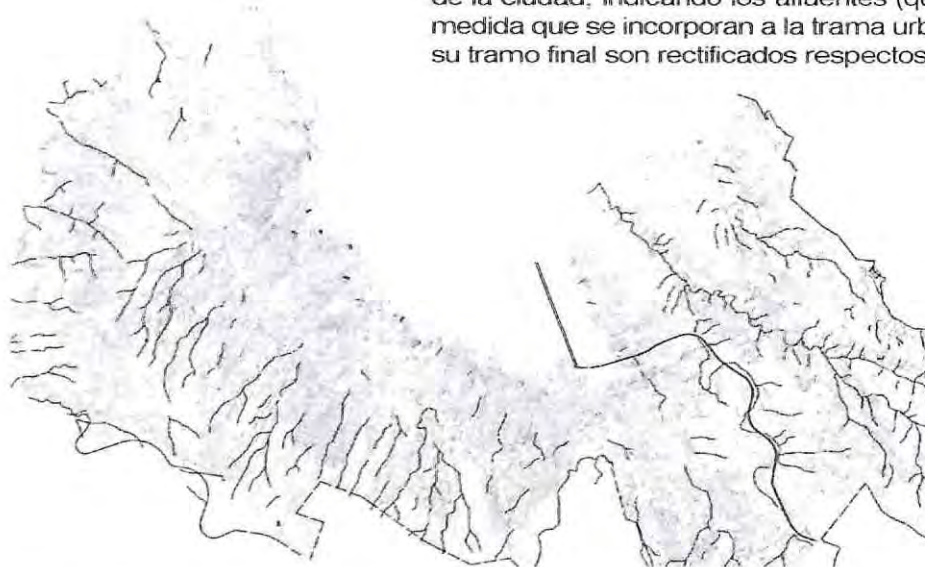
Rehabilitación del Estero Las Delicias

Av. Argentina Valparaíso



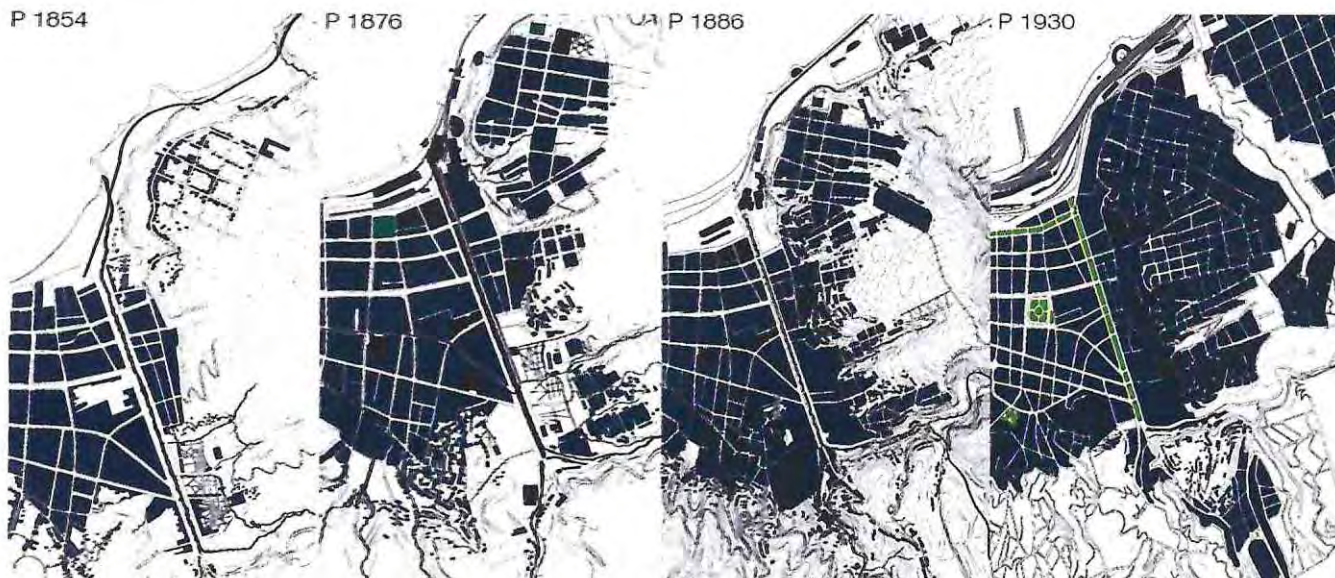
UNIDADES HIDROLÓGICAS CIUDAD DE VALPARAÍSO

En esta figura se detallan las cuencas hidrográficas que confluyen al plan de la ciudad, indicando los afluentes (quebradas) y su abovedamiento, a medida que se incorporan a la trama urbana. Muchos de estos cauces en su tramo final son rectificados respecto de su citación de origen.



A mediados del siglo XIX con el apogeo del puerto de Valparaíso y sus constantes catástrofes naturales se comenzó a reconfigurar la trama urbana de la ciudad, la cual permitió el abovedamiento de los cauces perdiendo la identidad de la morfología natural de la ciudad.

RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA AV. ARGENTINA

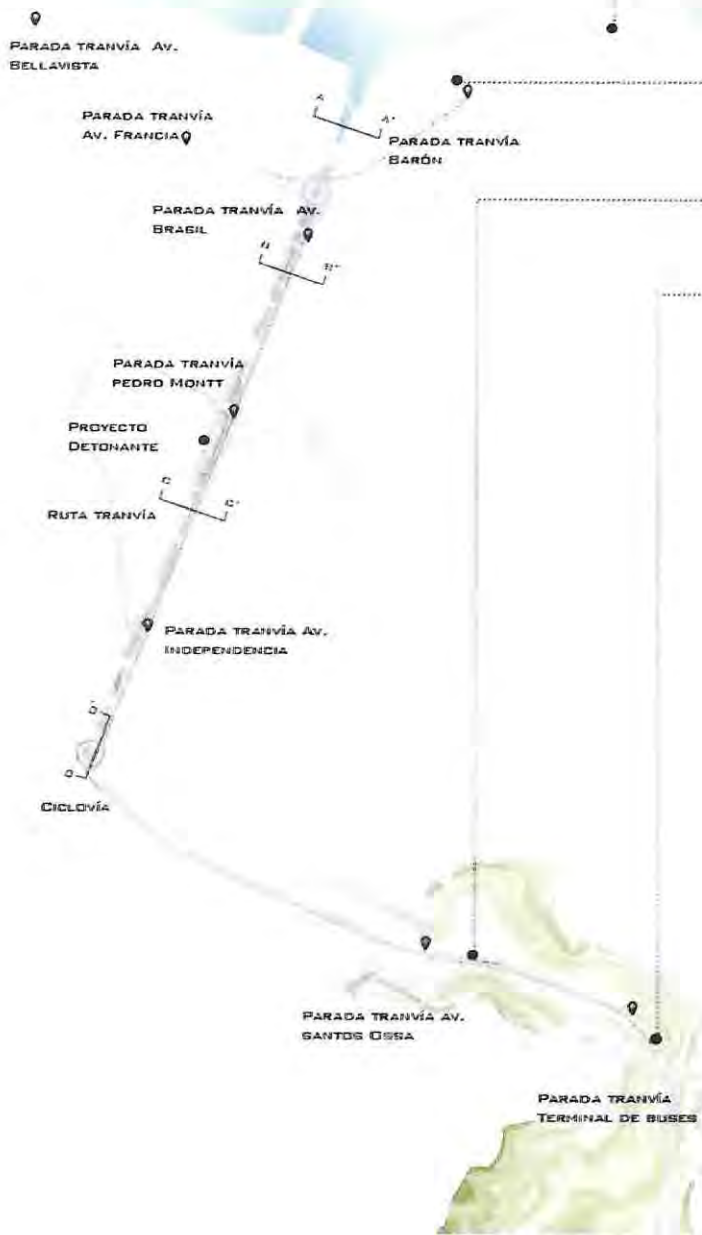


Estudio Programático

- Educación
- Culto
- Gobierno
- Bencineras
- Juegos de azar
- Venta de llaves y cerraduras
- Carnicerías
- Bares y botillerías
- Minimarket
- Panadería
- Supermercados
- Zapaterías
- Venta de ropa
- Suelería
- Centro de fumigación
- Venta de cortinas
- Tostaduría
- Restaurantes
- Venta de juguetes
- Sala de tango
- Venta de equipo deportivo
- Farmacia
- Librería
- Automotora
- Venta de productos electrónicos
- Bancos
- Bodegas
- Centro de llamados
- Ferretería



PLANIMETRÍA



Se propone rehabilitación de bodegas ferroviarias y tomamesa, como museo ferroviario.

Proyecto detonante:
Museo Portuario como acceso al Borde Costero.

Planta depuradora de aguas.

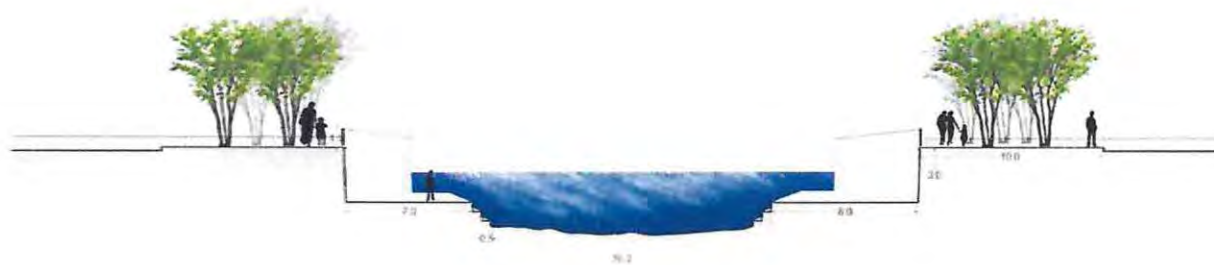
Proyecto detonante:
Nuevo terminal Rodoviario para Valparaíso.

Se propone la revitalización de la zona del almenral en Valparaíso, particularmente el eje de Av. Argentina.

Para ello se plantea la apertura del estero las delicias, con el fin de generar espacios públicos a través de este eje, después de un estudio detallado identificamos que para poder liberar el eje de Av. Argentina de su constante atochamiento debido al terminal de buses ubicado en Pedro Montt, lo trasladamos a las afueras del sector urbanizado. Por otra parte se plantean rotondas en los puntos problemáticos que son la bajada de Santa Elena y el nudo Barón, creando pasarelas para su mejor accesibilidad peatonal.

es por esto que como puntos detonantes se trabajaron las 2 entradas a Valparaíso ya sea por el camino a Santiago (Santos Ossa) y la entrada desde viña del mar (nudo Barón), es aquí donde se desarrollarán los 2 proyectos a trabajar como un comienzo a la estrategia general que es la apertura del estero las delicias como una forma de entregar espacios públicos, devolver a Valparaíso su esencia e identidad, poniendo en valor sus quebradas y cauces, como forma de desarrollo urbano y paisajístico en la ciudad.

CORTES



Desembocadura del estero las delicias.

Corte A -A'



Paseo peatonal hundido como parque lineal.

Corte B -B'



Sección nueva área de feria Av. Argentina.

Corte C -C'



Nudo conector, pasarela peatonal sobre el nudo de Santos Ossa.

Corte D -D'

PROYECTO DETONANTE

Nuevo Terminal Rodoviario

*En el marco de la recuperación del Estero
Las Delicias.*

Santos Ossa, Valparaíso.



El eje de Av. Argentina ha sido siempre un elemento estructurante para la ciudad de Valparaíso. Desde sus inicios esta vía ha sido utilizada como eje conector y vía de acceso principal a la ciudad. Sin embargo hoy en día debido al crecimiento urbano de la ciudad este eje ha perdido sus cualidades urbanas e históricas debido a diversos factores.

Uno de ellos y en el cual se centra esta investigación es el atochamiento provocado por el flujo vehicular que no sólo causa problemas a nivel de movilidad vehicular sino que también a nivel peatonal.



Uno de los factores detonantes que influyen en la gran cantidad de atochamiento en esta vía es la ubicación actual del Terminal de Buses de Valparaíso ya que a éste llegan diariamente una cantidad significativa de buses, colectivos y vehículos particulares que atraviesan la avenida.

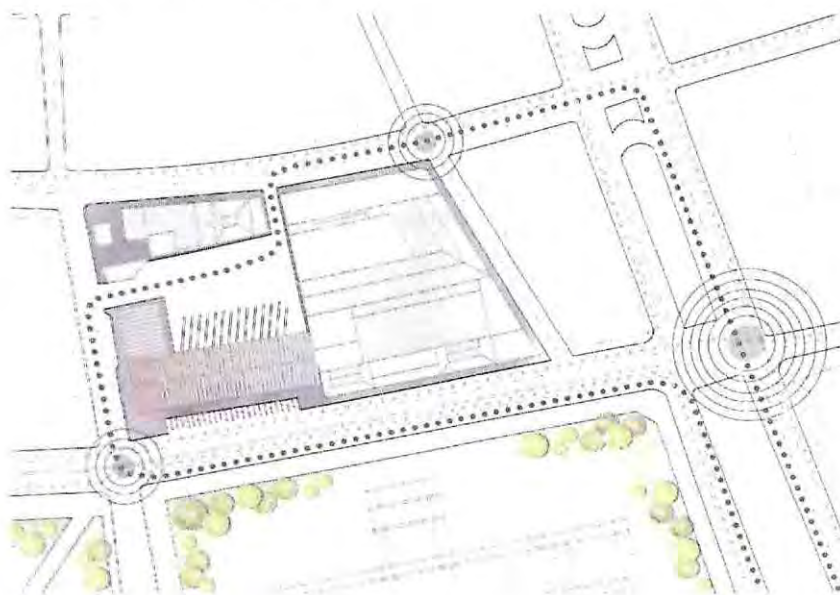
Por esta razón se considera la posibilidad del traslado de este edificio con el fin de devolverle su cualidad de eje conector y otorgarle fluidez tanto a la movilidad peatonal como la vehicular.

ESTUDIOS TERMINAL DE BUSES DE VALPARAÍSO

En la actualidad el terminal de buses de Valparaíso no da abasto en capacidad no sólo vehicular sino que también peatonal, no posee áreas de espera y debido a la gran cantidad de viajes diarios realizados este tiende a exceder su capacidad.

El terminal de buses actualmente cuenta con los siguientes servicios :

- Información y servicios turísticos.
 - Servicio de encomienda
 - Casa de cambio
 - Teléfonos públicos
 - 3 cajeros automáticos
 - Servicio de taxis
 - Baños pagados
 - Duchas pagadas
 - Custodia de equipaje pagadas
 - 14 estacionamientos para buses en su interior
 - 24 estacionamientos exteriores para vehículos particulares y/o servicio taxis
 - 26 ventanillas de atención para viajes, sin embargo el número de compañías que operan es inferior.
-
- No posee acceso vehicular para particulares
 - Carece de áreas interiores de espera y recreación
 - No posee cubierta para pasajeros
 - No posee andén de acceso



Áreas de atochamiento y magnitud de influencia
Recorrido de locomoción colectiva
Recorrido de buses que llegan a Valparaíso



Vista exterior



Vista área de andén



Vista desde segundo nivel



Vista área andén



Vista interior



Vistas del área de estacionamiento de buses



ESTUDIOS DE MOVILIDAD

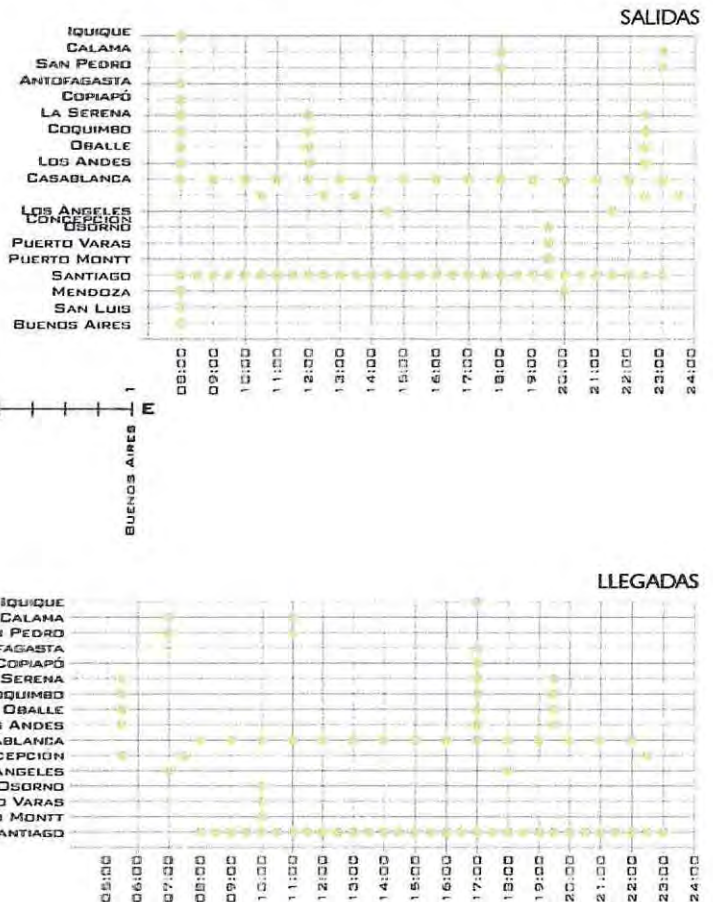


Para entender la magnitud de la situación se realizó un estudio detallado de los viajes programados tanto de salida como de llegada. También se investigaron los horarios de estos para entender los momentos de mayor afluencia tanto en el terminal de buses como en el eje vial que comprende Av. Argentina y Santos Ossa.

Así mismo para tener un entendimiento completo de la situación se investiga las líneas de locomoción colectiva que recorren diariamente este eje y así poder entender no sólo la afluencia existente si no también la conectividad del área estudiada.

Este gráfico representa todos los destinos programados que tienen como punto de salida o destino el terminal de pasajeros de Valparaíso.

Cada espacio representa una hora de recorrido y cada uno de estos viajes tiene su recorrido principal por avenida Santos Ossa y posteriormente por Avenida Argentina.



EMPRESAS DE TRASPORTE QUE OPERAN HOY EN EL TERMINAL

Pullman Bus Lago Peñuelas
Expreso Norte
Cata Internacional
Pullman Bus
Buses Ahumada
Buses Casablanca

Erme Bus
Sol del Pacifico
Buses JM
Tur Bus
Pullman Bus
Cóndor Bus

Sol del Sur
Buses Cejer
Buses Ciktur
Buses Romani
Buses ETM
Buses Ruta
Bus Norte

LOCOMOCIÓN COLECTIVA DE INTERÉS

De las líneas presentadas, las micros que recorren Av. Argentina diariamente se encuentran marcadas en color gris.



FERMUR S.A. **1**

101	102	103	104	105
106	107	108	109	110
111	112	113	114	115

Valparaiso - Quilbe - Viña Alemana



VIÑA BUS S.A. **2**

201	202	203	204	205
206	207	208	210	211
212	213	214	215	216

Valparaiso - Viña del Mar

208

Valparaiso - Viña del mar



BUSES DEL GRAN VALPARAISO **5**

501	502	504	505	506
507	508	510	511	512
513	514	515	516	517
518	519	520	521	522

Valparaiso local

509

Valparaiso - Viña del mar



BUSES DEL GRAN VALPARAISO **6**

601	602	603	605	613
-----	-----	-----	-----	-----

Valparaiso - Concón

603	604	606	607	610
611	612			

Valparaiso - Viña del mar

609

Concón - Viña del Mar



TOP TUR S.A. **7**

701	702	703	705	706
707	708			

Valparaiso local

704

Valparaiso - Viña del mar



TROLEBUS CHILE S.A. **8**

802

Valparaiso local



BUSES DEL GRAN VALPARAISO **9**

901 902

Valparaiso local



CODETRAN S.A. **10**

001 002

Valparaiso local

LLÍNEAS DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA QUE RECORREN SANTOS OSSA

Valparaiso local	508	518	520	522
Valparaiso - Viña del Mar	705	707	708	
Valparaiso local	901	902		
Valparaiso local	001	002		

ÁREA DE INFLUENCIA DE LOCOMOCIÓN

Se realiza un estudio de las áreas en las cuales podría situarse el nuevo terminal de Pasajeros Valparaíso a lo largo de Av. Santos Ossa debido a los beneficios que traería para la zona de Av. Argentina el descongestionar este eje conector.

Para esto se determina el radio de influencia y conectividad existente en el sector partir de un estudio de moviidades locales actuales y sus paraderos respectivos.

En el plano queda en evidencia el radio de conectividad existente considerando tanto locomoción colectiva como taxis colectivos en el sector de Santos Ossa.



Se define el lugar debido a sus cualidades tanto de conectividad como geográficas y su cercanía con el Parque Quintil, de esta manera el proyecto no sólo lograría generar un radio de influencia mayor y descongestionar el eje principal sino que también potenciaría un sector en decadencia.

ESTUDIO DEL LUGAR ESCOGIDO PARA PROYECTAR



El lugar es escogido por sus cualidades particulares que generan un espacio de contención entre laderas, por lo cual se pretende que el proyecto se encuentre adosado a la pendiente para aprovechar la visibilidad de las laderas que se encuentran frente a ésta.



 Zona E1 :
Condiciones de Usos de suelo permitidos:

- Tipo espacio público: Áreas verdes y vialidad.
- Tipo infraestructura: de transporte, terminales de movilización colectiva, bombas de bencina.

Sector en decadencia: Parque Quintil, Plaza Benjamín Franklin

Zona E2:
Condiciones de Usos de suelo permitidos:

- Tipo espacio público: Áreas verdes y vialidad.
- Tipo infraestructura: de transporte, bombas de bencina.
- Tipo de actividades productivas inofensivas.

EVOLUCIÓN DE FORMA

A partir de la geometría del entorno directo, específicamente las curvas de nivel del sitio escogido para proyectar, se toma la decisión de aplicar esta geometría a la forma del proyecto.



Posteriormente debido a la densidad del programa que se pensaba implementar y con la intención de mantener un eje a partir de la curva se extiende el área que correspondería al segundo nivel del proyecto.



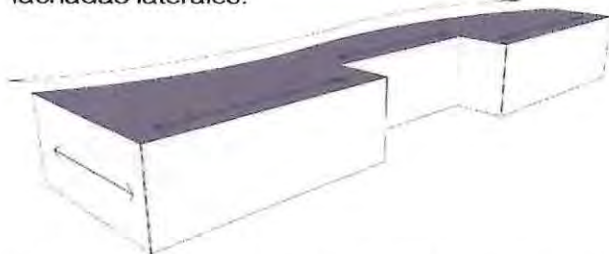
Con el objetivo de que la curva tome protagonismo se decide potenciar la forma con una recta frontal, siempre manteniendo el eje.



Debido a que la intención de la forma es siempre potenciar la curva de su parte posterior se decide despejar el área frontal ganando aire y permitiendo una mayor conexión con el entorno específico.



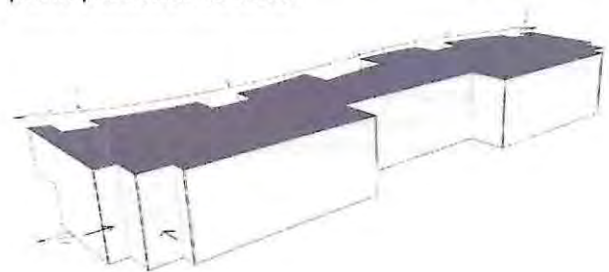
Posteriormente al cambiar el sector por el cual los buses se trasladaban se generó la posibilidad de trabajar con mayor libertad las fachadas laterales.



Luego se toma en consideración el contacto directo con la morfología del lugar por lo cual el edificio se separa de la pendiente permitiendo un paseo entre ambos.



Finalmente para potenciar las fachadas laterales y generar mayores posibilidades de accesos se deforman las esquinas frontales del proyecto además de generar áreas de aire y luz en la parte posterior de éste.



EVOLUCIÓN PLANIMETRICA

IDEA 1

N1 En el primer nivel se consideró posicionar los programas en los perímetros.



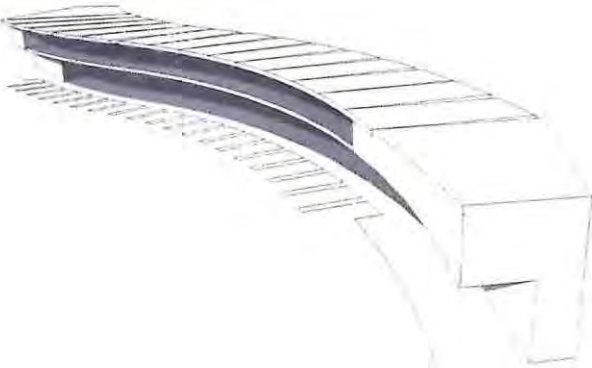
N2 En el segundo se consideró que un interior con doble altura potenciaría los ejes tanto la curva principal como los visuales.



CU Para la cubierta aún sin definir se pensó en tragaluces a partir de la descomposición de la curva.

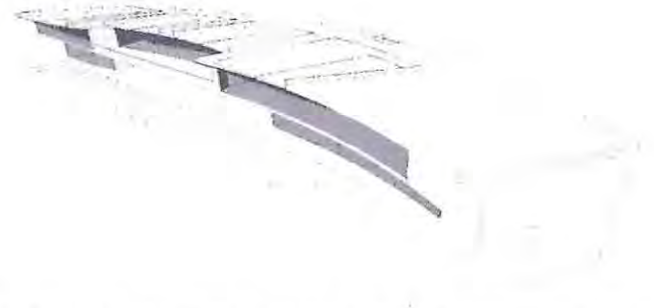


El concepto de esta composición consistía en un eje interior con dos núcleos de "área de espera" de dos alturas donde en sus contornos se encontrarían los programas básicos.



IDEA 2

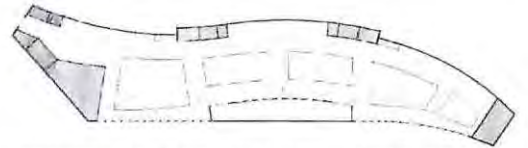
En el siguiente esquema se muestra como mantenemos los núcleos programáticos y la forma curva inicial, sin embargo se trabaja en potenciar la curva a partir de la recta en el área frontal.



N1 En el primer nivel se muestra la organización de los accesos principales. Los accesos al segundo nivel se disponen en la parte posterior de manera de crear un espacio de tránsito fluido.



N2 En el segundo nivel manteniendo los miradores interiores se considera la posibilidad de una terraza.

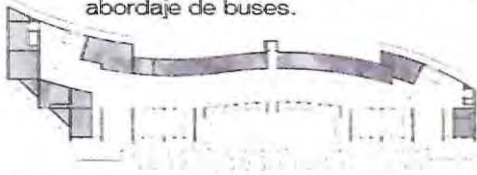


CU Se propone la idea de una cubierta habitable como espacio público y de recreación para el área. Esta además poseería tragaluces potenciando los ejes transversales.



IDEA 3

- N1** En el primer nivel se define el mirar el exterior como forma de estancia y espera de tránsito inmediato, con contacto directo con el área de abordaje de buses.



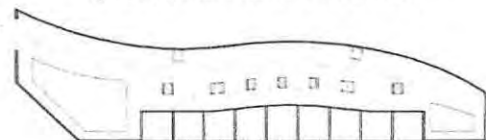
- N2** En el segundo nivel que tiene el objetivo de un área de espera más tranquila y prolongada. Se ordenan los programas administrativos en las áreas duras dejando un espacio libre de contacto visual al área exterior.



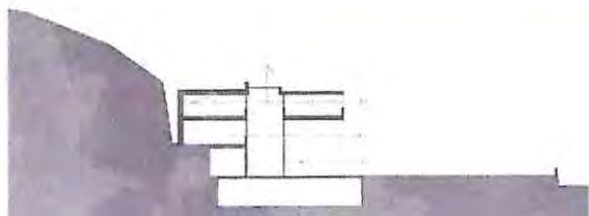
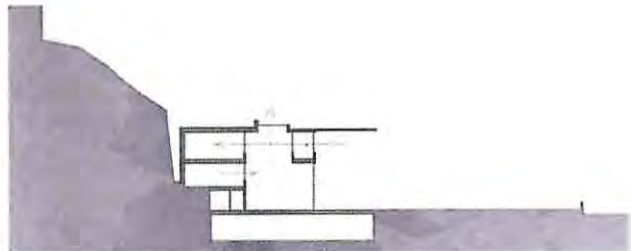
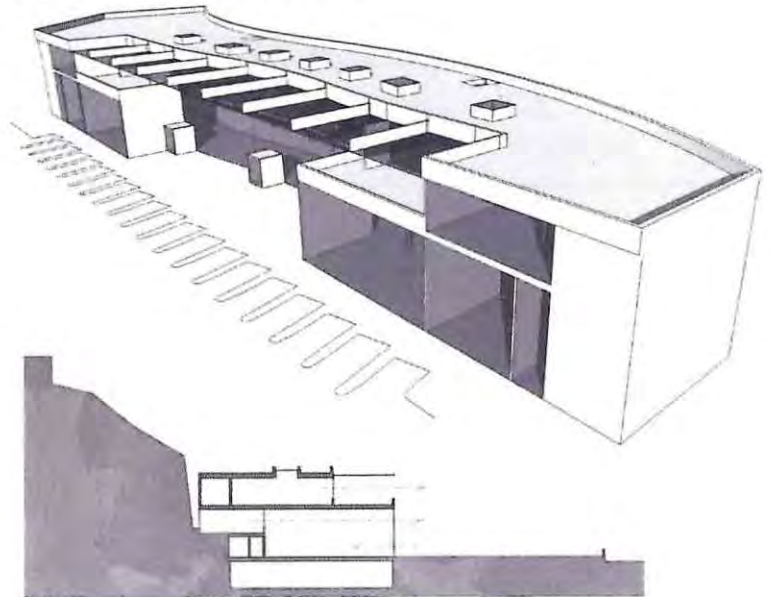
- N3** En el tercer nivel se mantienen los programas en el área posterior. Considerando que este nivel posee un carácter de espera y estancia más prolongado se define la ubicación de terrazas que permiten la observación de la llegada de los buses.



- CU** En la cubierta se intenta descubrir cómo generar y mantener la idea de núcleos y ejes programáticos aplicados al interior del edificio.

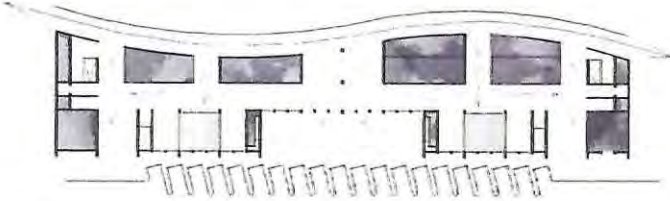


Considerando lo anterior se procede a ordenar los accesos principales y secundarios, delimitar áreas y espacios públicos y definir las cualidades que estos sectores tendrían por si solos y en el conjunto.



IDEA 4

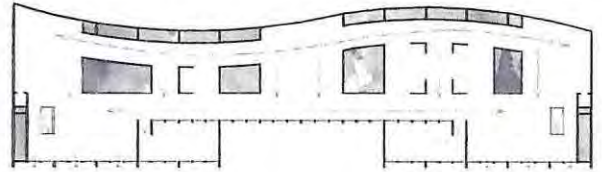
N1 En el primer nivel se mantiene la idea original, sin embargo se genera un contacto directo entre el exterior frontal, el interior y el área posterior como un espacio "interior-exterior"



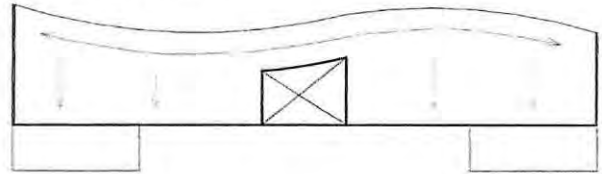
N2 El segundo nivel se organiza de manera que se creen pequeños espacios de espera prolongada o estancia, dando cabida a la espera, la observación y el tránsito.



N3 En el tercer nivel se mantienen los núcleos programáticos del primer nivel como una extensión de éste, así los ejes visuales y de movilidad se mantienen gracias a la organización de los programas duros.

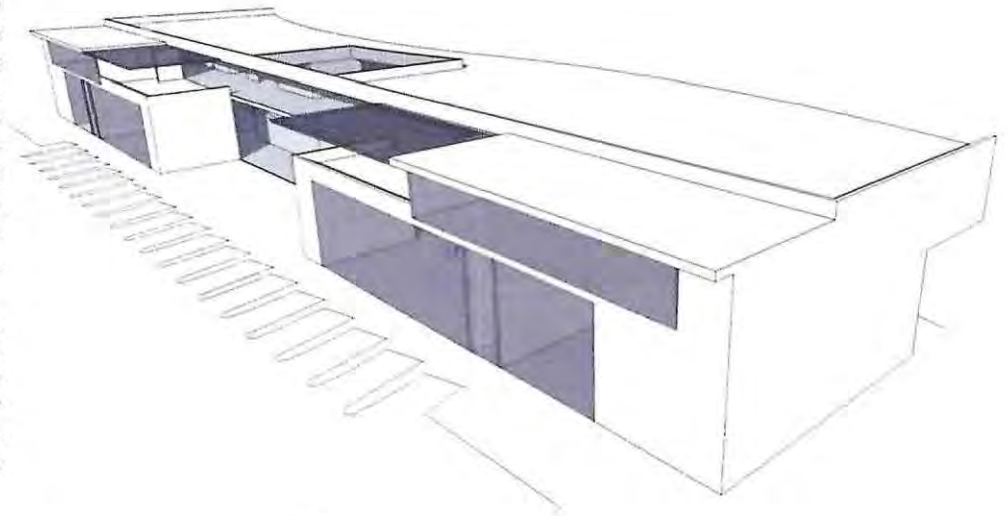


CU Finalmente en la cubierta se definen los límites entre lo habitable y lo no habitable, de esta manera se potencian las terrazas del nivel inferior a éste.



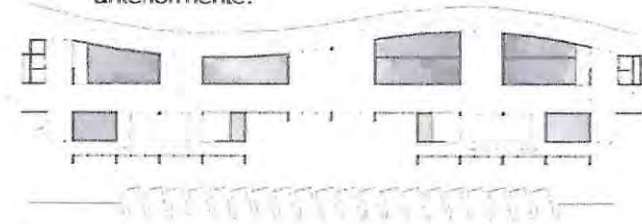
Al interiorizar la idea de la espera, la estancia y el tránsito. Se decide potenciar aún más los ejes visuales y de movilidad. Para esto se decide generar núcleos de programas y separar el edificio de la ladera para crear un contacto real y no sólo visual con el contexto.

De esta manera el orden, la estructura, y el programa convivirían entre sí con el fin de transformar el edificio que es esencialmente de paso en un "lugar de momentos".

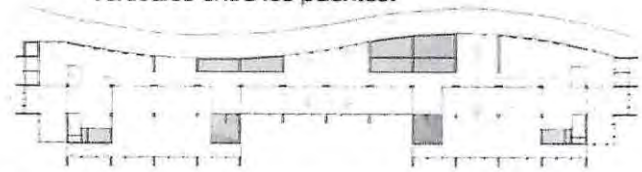


IDEA 4

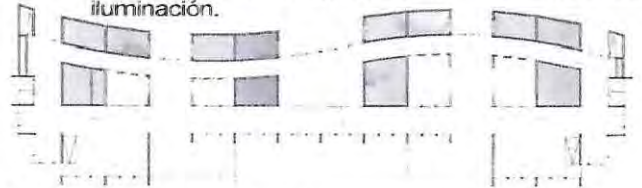
- N1** En el primer nivel se modifican las fachadas laterales de manera que el edificio genere una situación permeable desde sus tres fachadas principales y desde el eje posterior que conecta con la ladera de manera directa manteniendo las áreas decididas anteriormente.



- N2** En el segundo nivel se decide aprovechar de mejor manera el aire existente por lo cual se crean puentes que conectan el área de espera con otros programas relacionados a esto. Así se generan ejes visuales verticales entre los puentes.



- N3** En el tercer nivel se mantienen los conceptos aplicados en los dos niveles inferiores pero se aplica una deformación en el área posterior de manera que en el primer nivel este eje gane en altura visibilidad e iluminación.

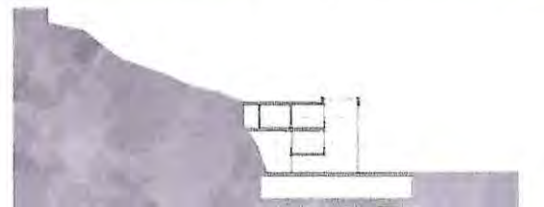
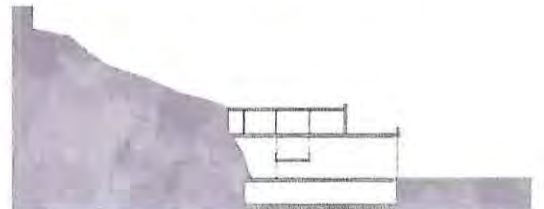
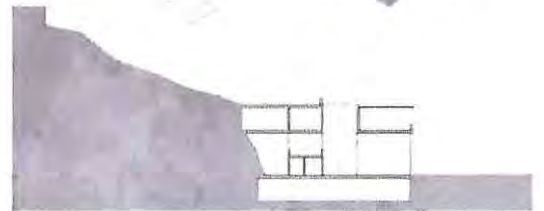


- CU** En la cubierta habitable se decide que los tragaluces se encuentren ubicados estratégicamente en los ejes transversales interiores de manera que se potencien entre sí.



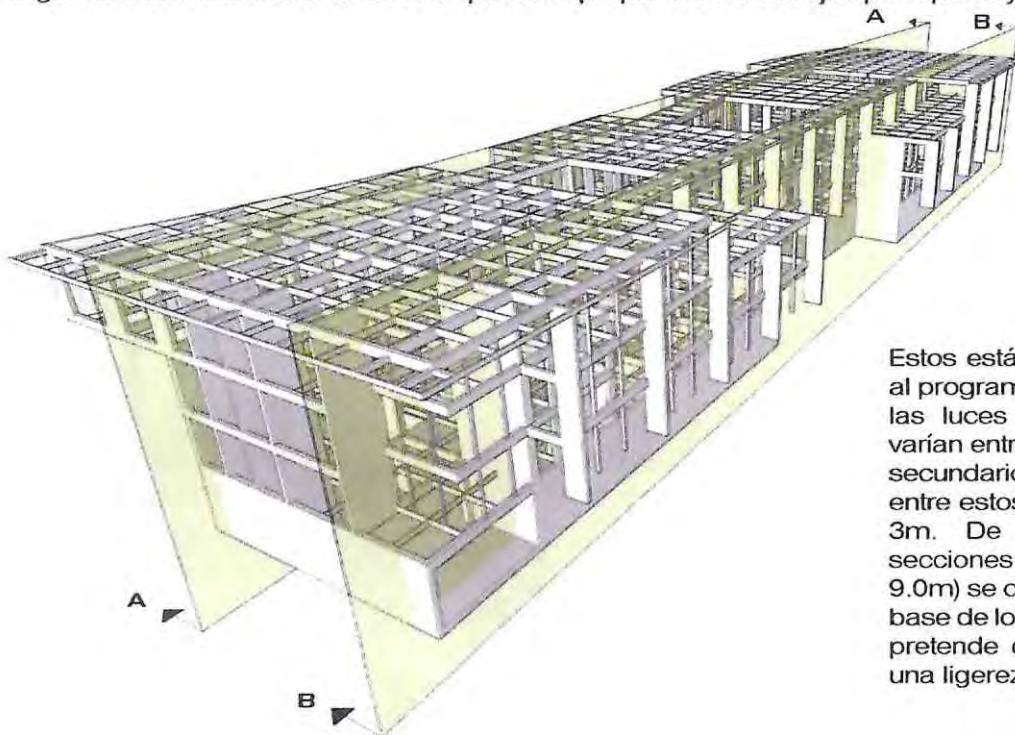
Finalmente al haber definido el tema principal del proyecto se comienza a trabajar de acuerdo a las dimensiones, los ejes estructurales, y las conexiones entre programas que se quiere conseguir.

De esta manera el proyecto comienza a tener modificaciones que potencien las áreas de acuerdo al lugar que se pretende crear dentro de él.

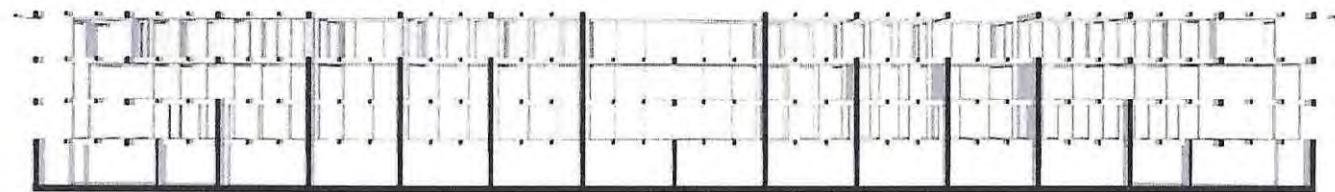


CORTES LONGITUDINALES

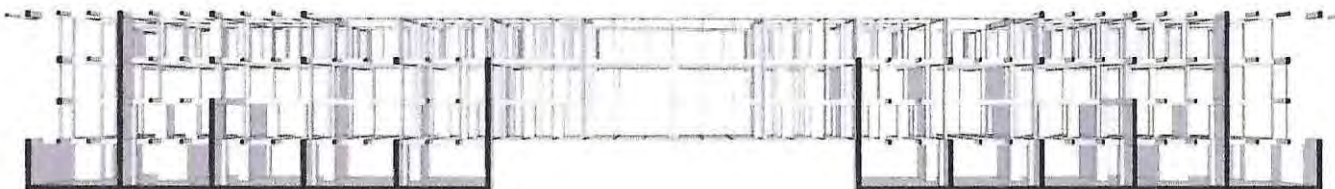
El proyecto está pensado para ser construido en hormigón armado. Se pretende utilizar un sistema de pórticos (en las áreas interiores) y semipórticos (en el área donde el edificio se adosa a la pendiente) organizados a base de una retícula que se superpone entre los ejes principales y ejes secundarios.



Estos están dispuestos de acuerdo al programa que supone por lo cual las luces de los ejes principales varían entre 3.0 m y 9.0 m y los ejes secundarios se encuentran siempre entre estos con una luz máxima de 3m. De esta manera en las secciones de la luz mayor (9.0m x 9.0m) se crea una retícula interior en base de los ejes secundarios. Así se pretende que el edificio mantenga una ligereza estructural.

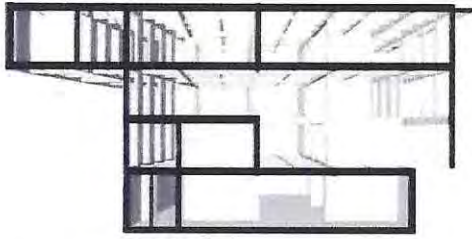


Corte A

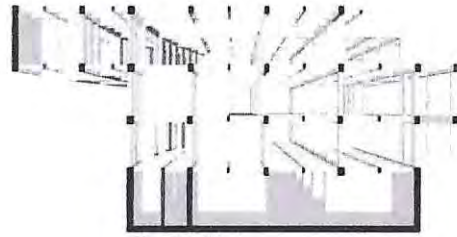


Corte B

CORTES TRANSVERSALES



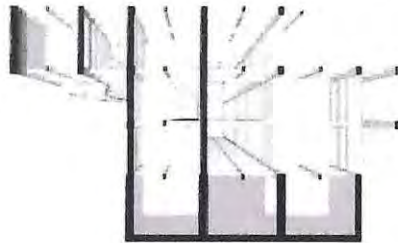
Corte A



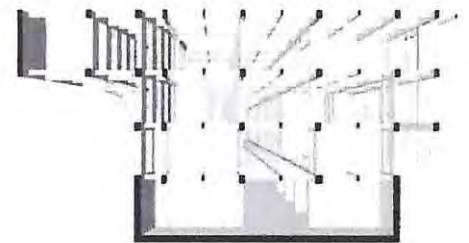
Corte B



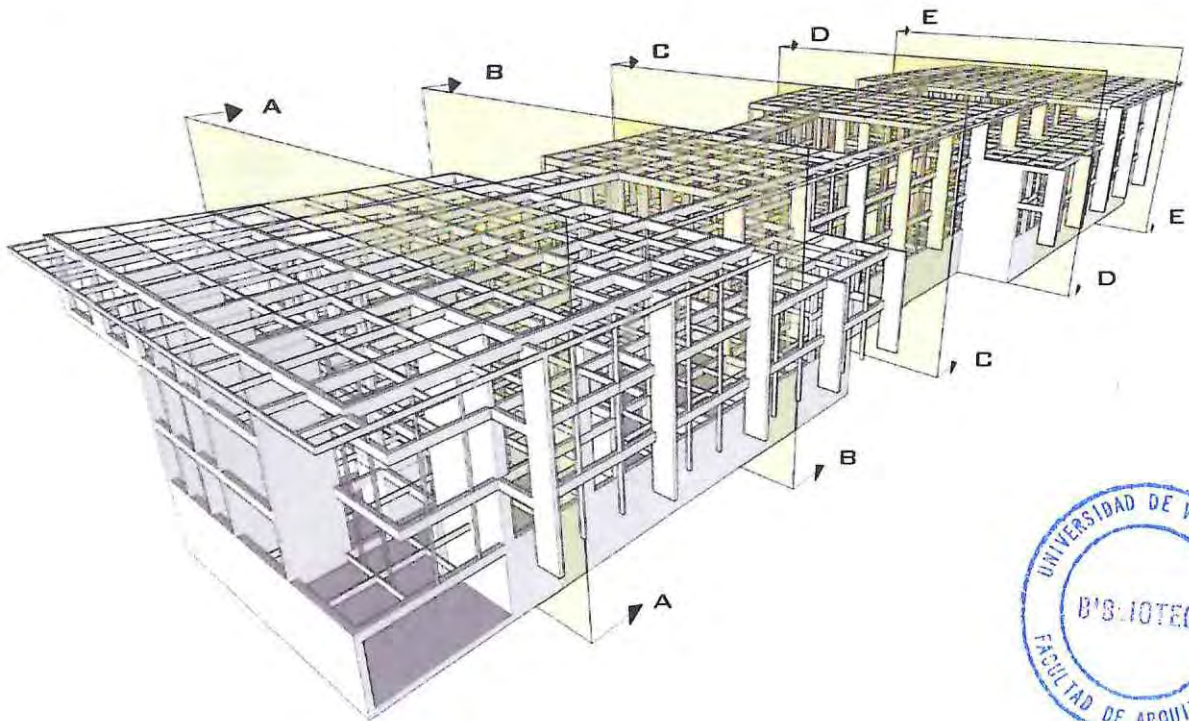
Corte C



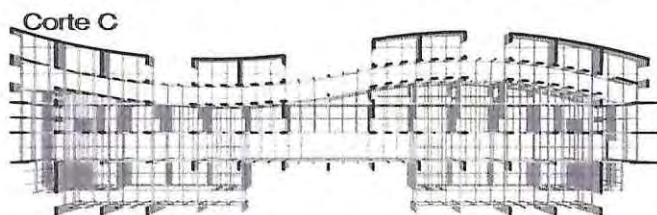
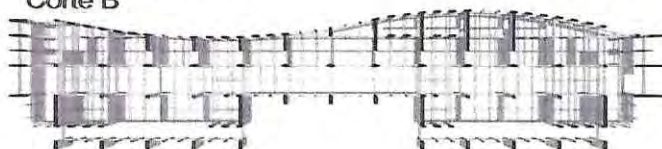
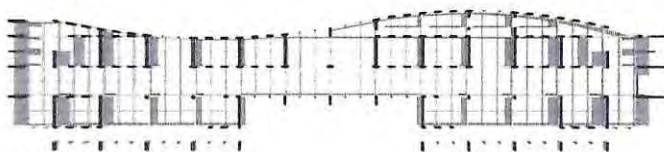
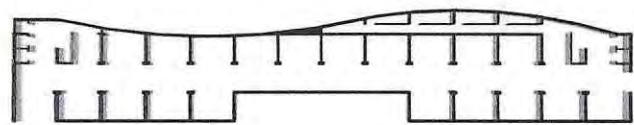
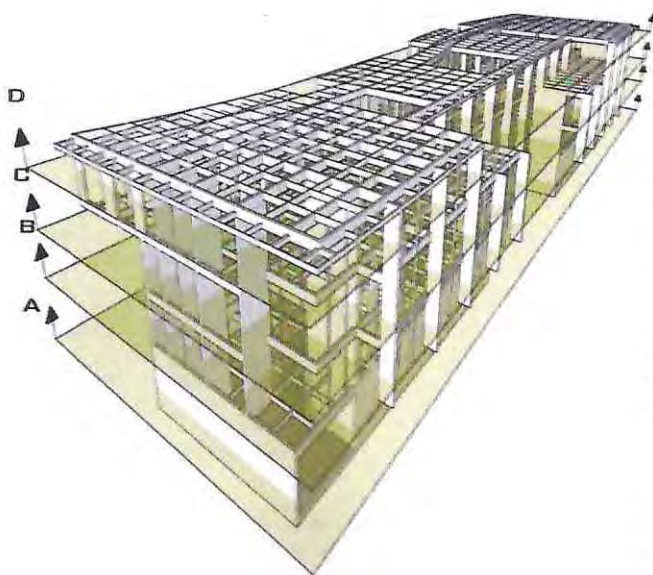
Corte D



Corte E



CORTES HORIZONTALES



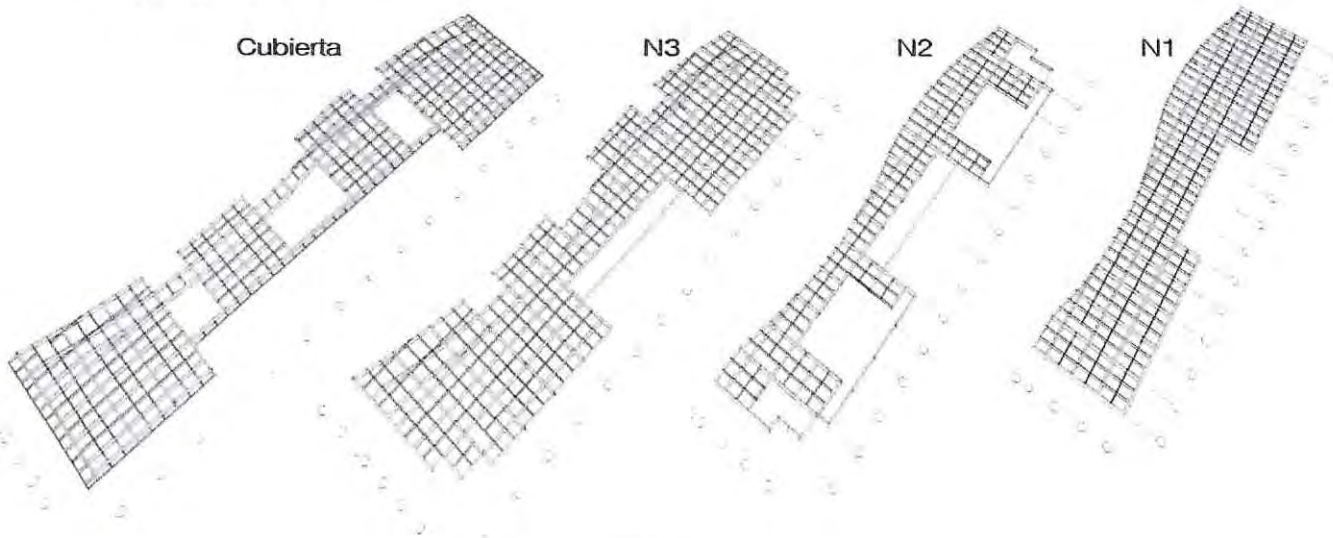
EJES PRINCIPALES

Cubierta

N3

N2

N1



PLANTA GENERAL

El proyecto se sitúa de manera que facilite el acceso tanto vehicular como peatonal al edificio, además su orientación y ubicación dialoga con el contexto inmediato generando que al ingresar a Valparaíso por Av. Santos Ossa el edificio se presente entre laderas.

1 Acceso peatonal a nivel de la plataforma.

2 Acceso vehicular desde Valparaíso, por este acceso pueden ingresar tanto vehículos particulares como taxis y buses.

3 Acceso peatonal a la cubierta habitable del edificio.

4 Acceso vehicular dirección Valparaíso. Por éste se puede acceder tanto a la plataforma como al estacionamiento subterráneo.

5 Salida vehicular dirección Valparaíso, por esta salida pueden pasar tanto vehículos particulares como taxis y buses.

6 Salida vehicular dirección Santiago, por esta salida pueden pasar tanto vehículos particulares como taxis y buses.

7 Acceso peatonal desde la cubierta habitable del proyecto hacia el Parque Quintil a través de un sendero en sus laderas.

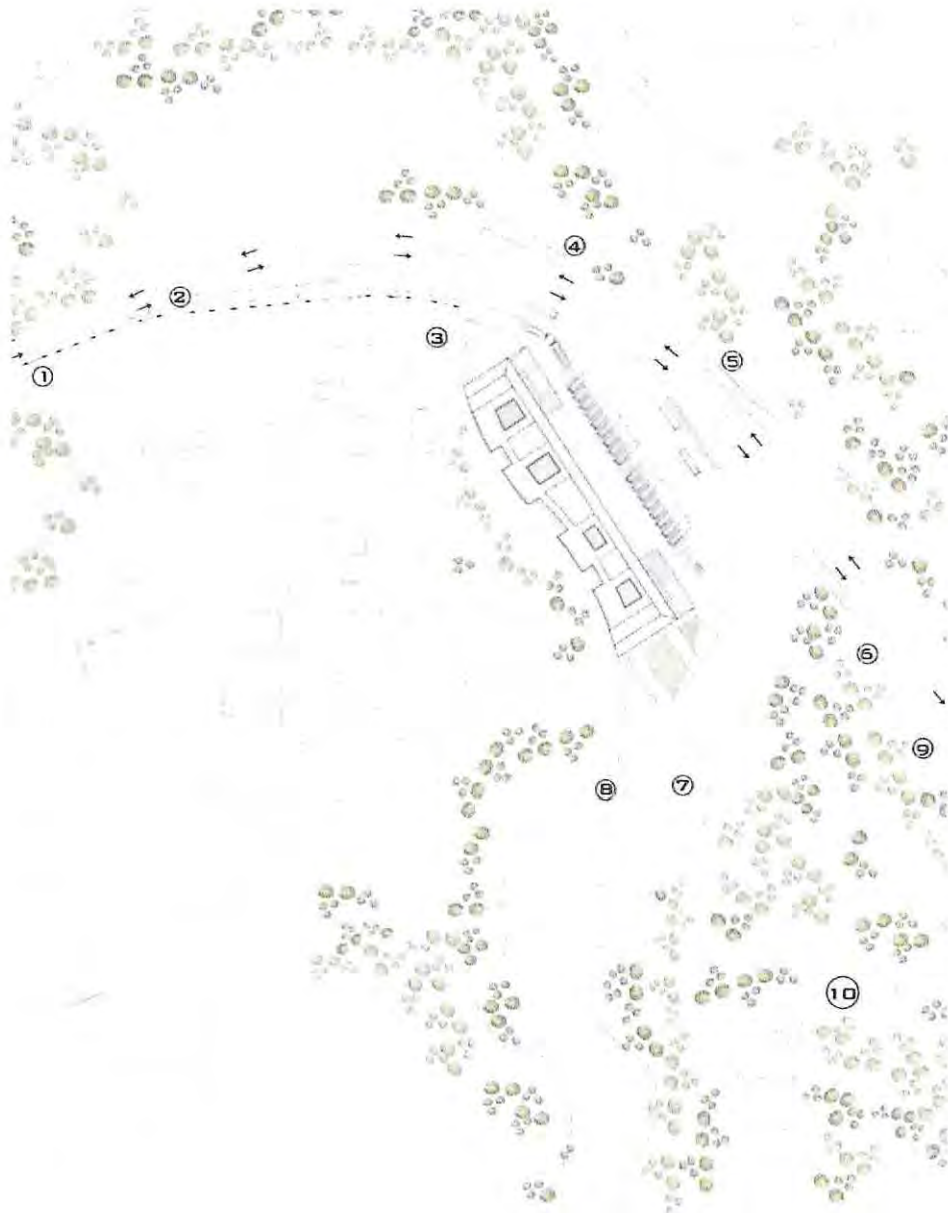
8 Acceso peatonal desde la plataforma del proyecto hacia el parque Quintil a través de un sendero a pie de cerro.

9 Acceso existente al parque Quintil

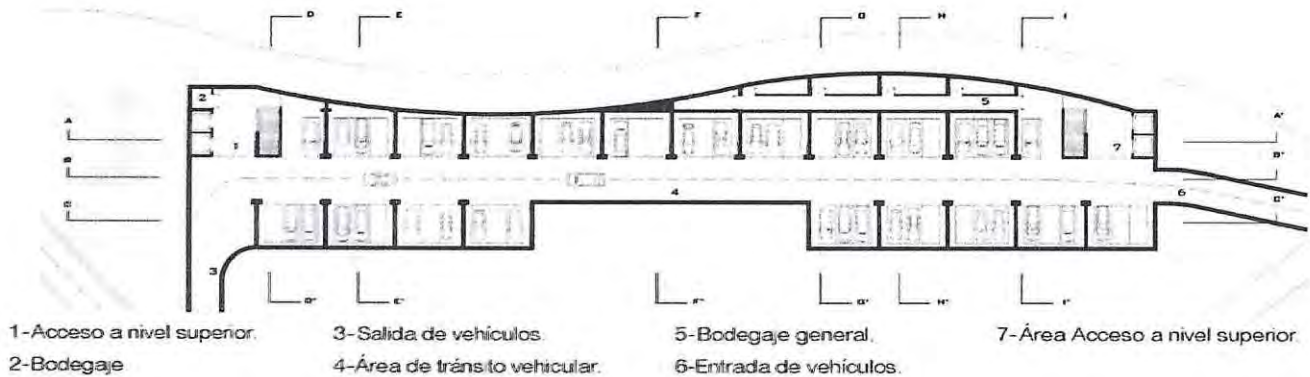
10 Parque Quintil

→ Dirección existente en Avenida Santos Ossa.

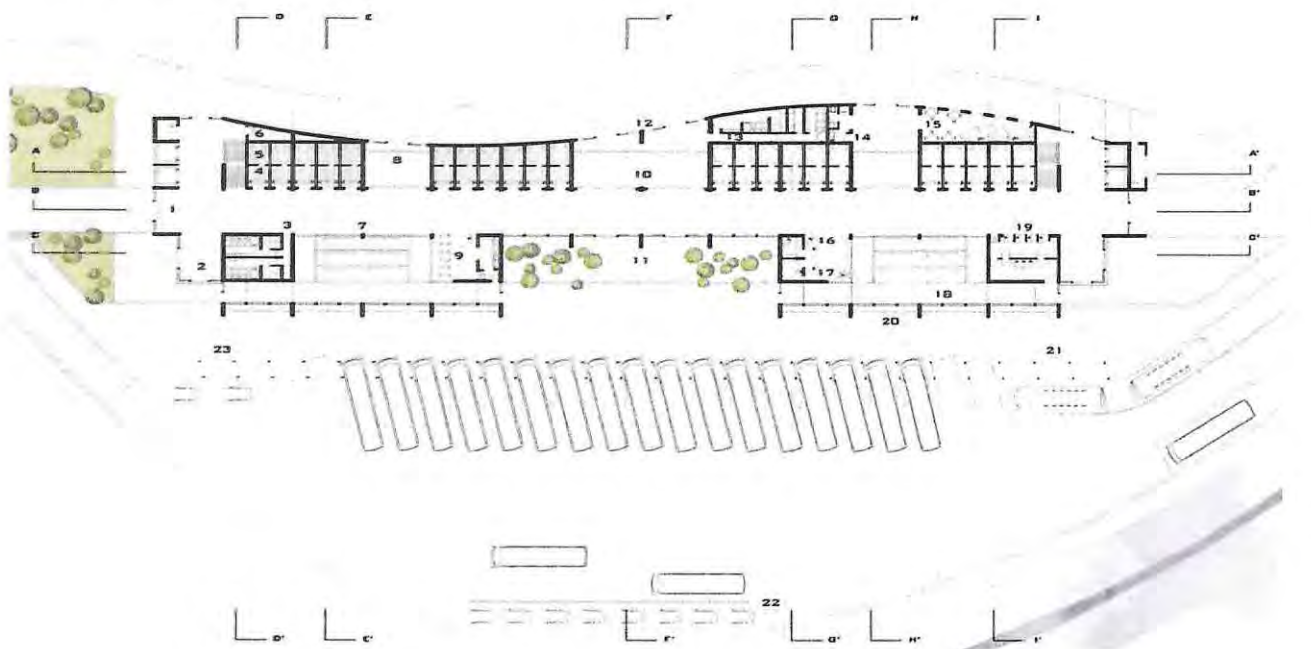
↔ Acceso del tranvía de doble dirección, donde su estación final es el nuevo Terminal Rodoviario.



PLANTA ESTACIONAMENTOS



PLANTA PRIMER NIVEL



1-Acceso lateral como eje visual principal.

2-Acceso frontal.

3-Baños con duchas.

4-Boleterías.

5-Área del personal.

6-Bodegaje

7-Área de espera hundida.

8-Acceso al área posterior del edificio.

9-Cafetería de comida en frío.

10-Acceso al área posterior del edificio.

11-Acceso principal del edificio.

12-Área posterior del edificio de tránsito libre con contacto directo con la morfología del lugar.

13-Baños con duchas.

14-Cafetería con cocina.

15-Área de comedor.

16-Informaciones.

17-Custodia de equipaje

18-Área de tránsito entre interior y exterior.

19-Servicio de encomiendas.

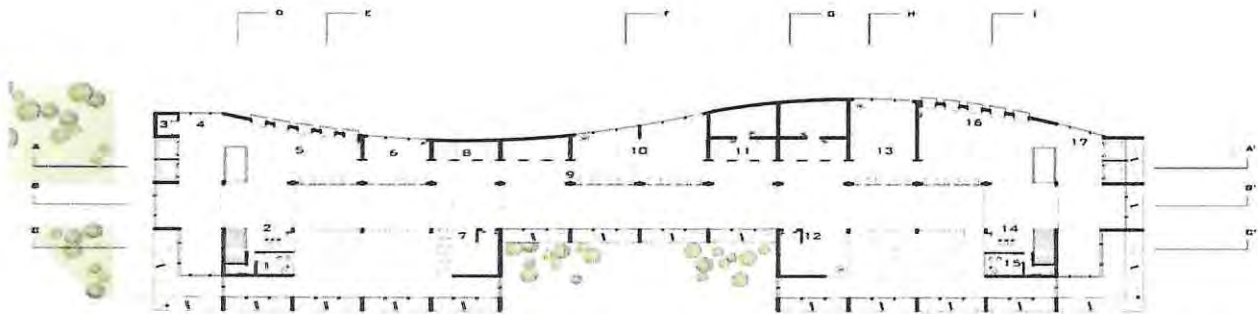
20-Área de espera y abordaje de buses bajo techo.

21-Área de espera y abordaje de tranvía.

22-Zona de espera de taxis.

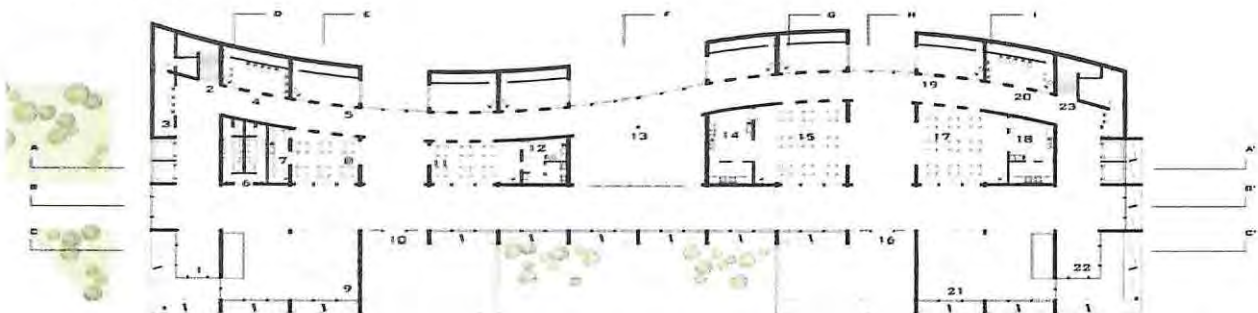
23-Área de espera y abordaje de taxis.

PLANTA SEGUNDO NIVEL



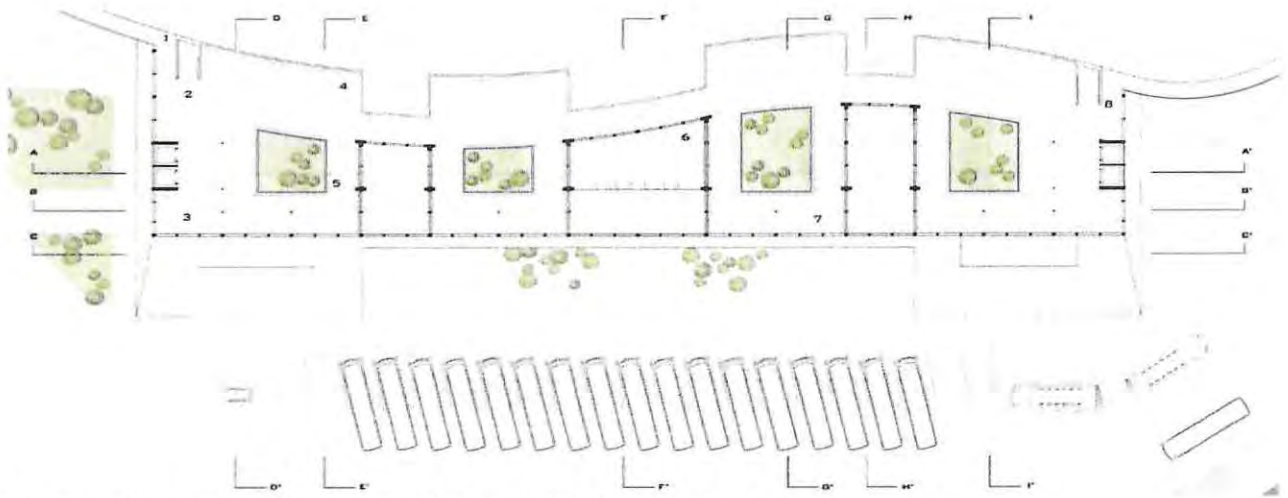
- | | | | |
|---|---|---|--|
| 1-Oficina de administración. | 6-Área de espera, mirador. | 10-Área de espera, mirador como eje visual principal. | 14-Atención a público - agencia turística. |
| 2-Atención a público - agencia turística. | 7-Tienda - librería. | 11-Área de espera de orden más privado. | 15-Oficina de seguridad. |
| 3-Bodega. | 8-Área de espera de orden más privado. | 12-Tienda librería. | 16-Área de espera como miradores. |
| 4-Mirador. | 9-Zona de espera como mirador - asientos a borde de balcón. | 13-Área de espera. | 17-Mirador. |
| 5-Área de espera. | | | |

PLANTA TERCER NIVEL



- | | | | |
|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|---|
| 1-Mirador exterior. | 8-Zona de espera y comedor. | 14-Cocina tipo restaurante. | 21-Área de espera como mirador al exterior. |
| 2-Acceso a la cubierta. | 9-Área de espera. | 15-Área comedor. | 22-Mirador exterior. |
| 3-Bodega. | 10-Salida a terraza. | 16-Salida a terraza. | 23-Acceso a la cubierta habitable. |
| 4-Zona wifi. | 11-Zona de espera y comedor. | 17-Área comedor. | |
| 5-Tiendas con mirador. | 12-Cafetería con cocina. | 18-Cocina tipo restaurante. | |
| 6-Baños | 13-Área de espera, mirador. | 19-Tiendas con mirador. | |
| 7-Cafetería de comida en frío. | | 20-Zona wifi. | |

PLANTA CUARTO NIVEL



1-Acceso peatonal desde la cubierta hacia el Parque Quintil a través de un sendero.

2-Acceso al interior del edificio bajo techo.

3-Área exterior bajo techo.

4-Zona de contacto directo con la morfología del lugar.

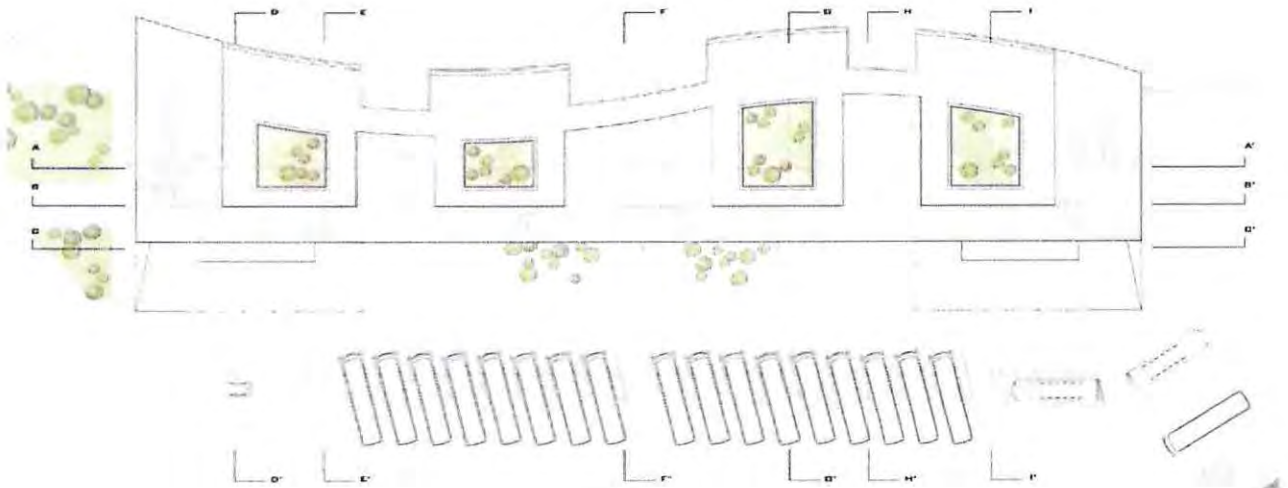
5-Área verde con asientos en sus bordes.

6-Tragaluz.

7-Área exterior bajo techo como mirador.

8-Acceso peatonal desde cubierta hacia el sector urbanizado del cerro.

PLANTA CUBIERTA HABITABLE



FACHADAS

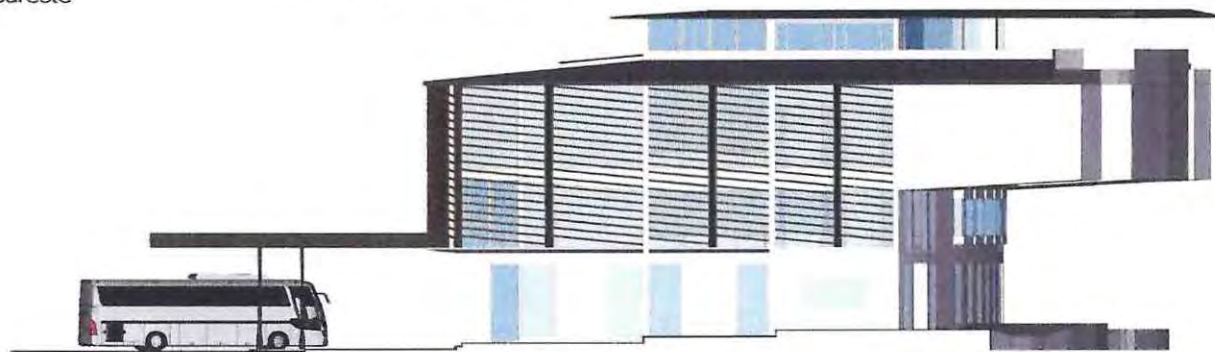


Fachada noreste



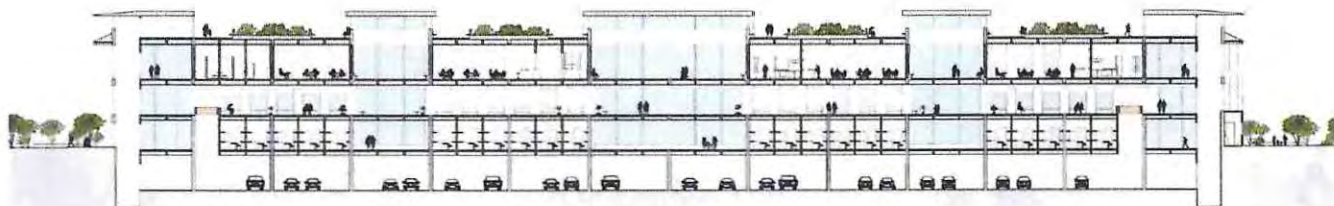
Fachada sureste

En las fachadas se puede apreciar la idea de continuidad visual hacia exterior a través de la piel, las diferentes alturas de los niveles, y la composición de los tragaluces.

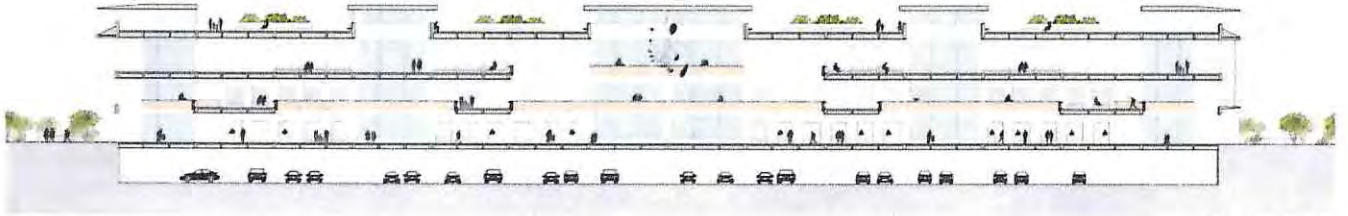


Fachada noroeste

CORTES LONGITUDINALES



Corte A - A'

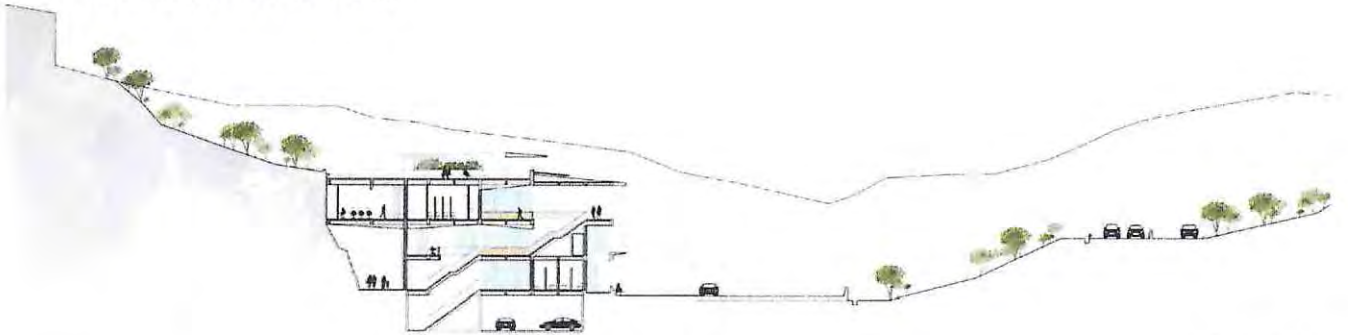


Corte B - B'

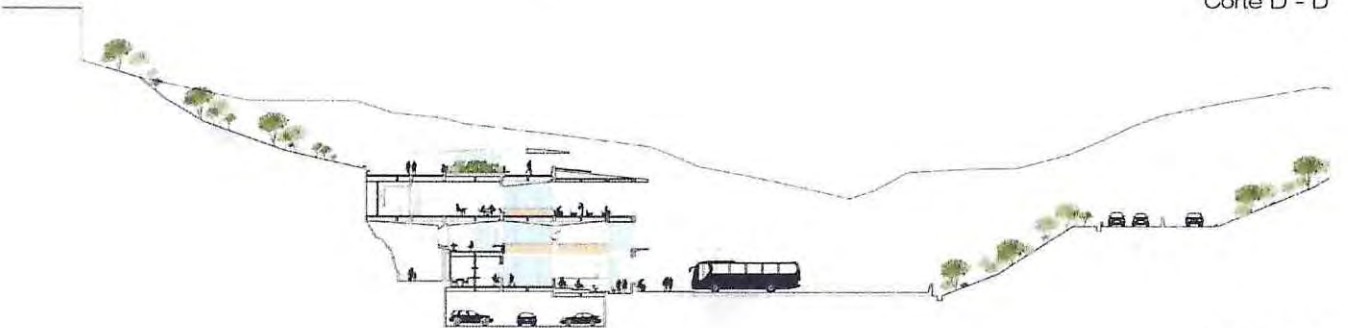


Corte C - C'

CORTES TRANSVERSALES

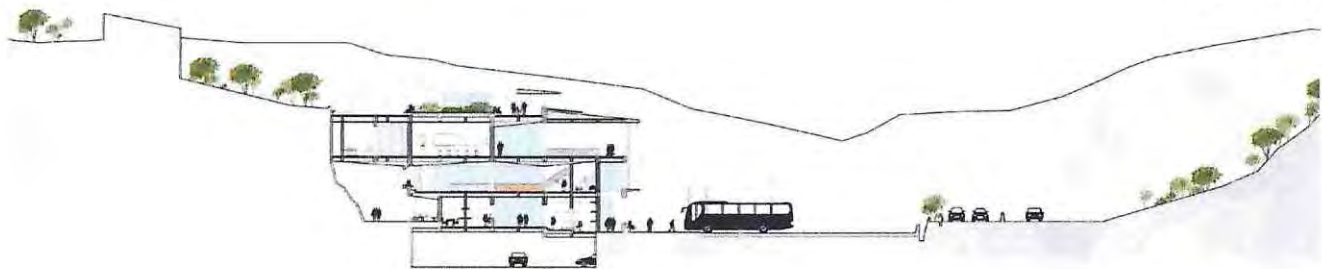
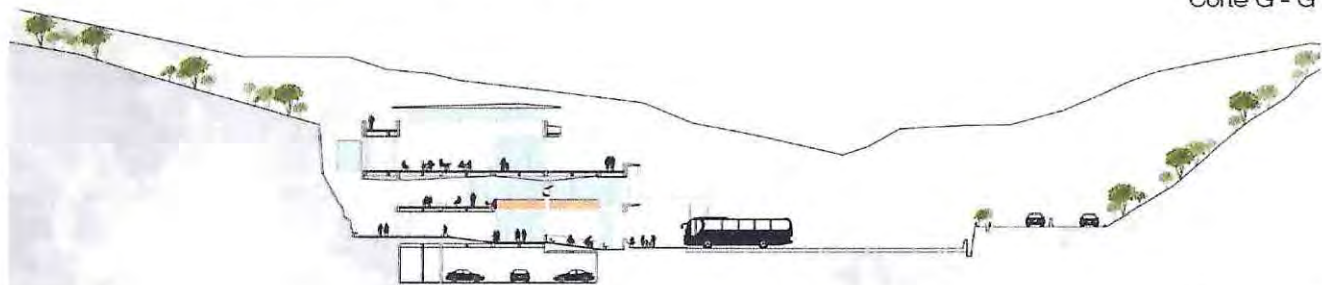
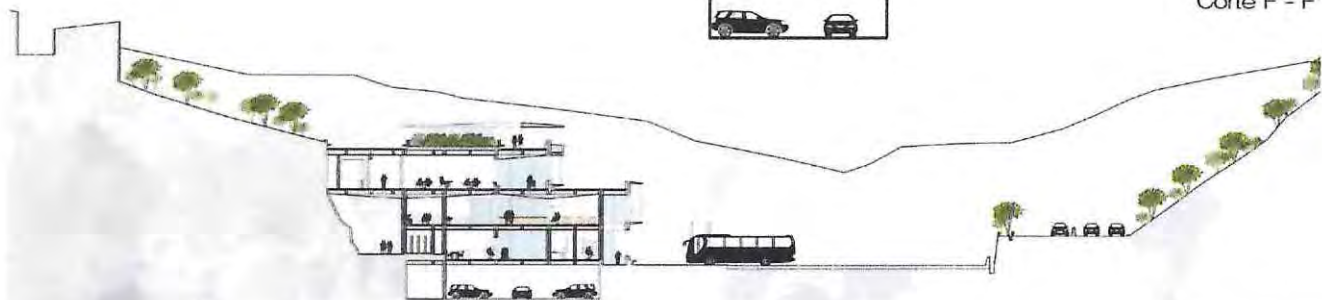
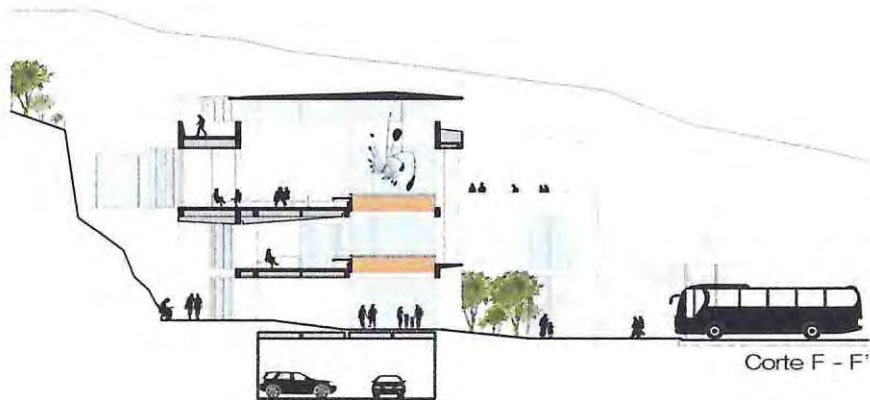


Corte D - D'



Corte E - E'

En los cortes se muestran las distintas alturas existentes a lo largo del proyecto, también se aprecia la diferencia de espesores que fueron planificados a partir de los programas de espera, estancia y la percepción de la fluidez tanto interior como exterior.



VISTAS GENERALES



En esta vista se aprecia la idea de proyecto en su totalidad, vemos la incorporación de la plataforma al terreno existente y la altura en relación a la ladera a la cual se adosa.

También se logra ver de manera general el concepto de la piel incorporada que se desdobla para crear una cubierta para los buses que llegan a recoger pasajeros.

La piel está pensada para generar, al ingresar la luz al proyecto, una percepción del paso del tiempo. Esta idea nace del tema principal del proyecto ; poner el valor la espera y la movilidad convirtiendo un edificio de "paso" en un lugar de "estar".



Vista Av. Santos Ossa desde Valparaíso hacia el proyecto



Vista Av. Santos Ossa desde Santiago hacia el proyecto

VISTAS DE ACCESOS



Desde este ángulo se distingue con mayor claridad como la piel se incorpora al edificio para luego desdoblarse y convertirse en la cubierta de los buses, también se alcanza a distinguir como la sombra se traslada por la loza mostrando el paso del tiempo a través de la forma que proyecta.



En estas imágenes se aprecian desde distintos ángulos los diferentes accesos existentes del proyecto y como se presenta éste a la llegada del lugar. Podemos ver tanto la piel como los ejes estructurales anteriormente descritos debido a la permeabilidad visual que el proyecto presenta.



VISTAS ÁREA FRONTAL DEL EDIFICIO

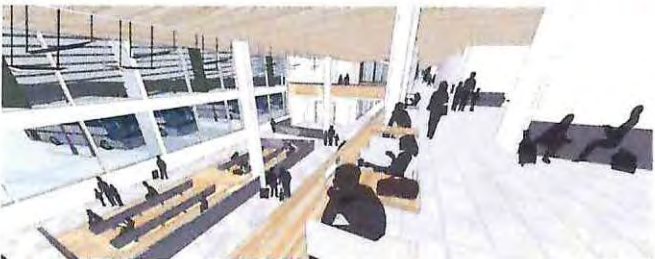
En estas vistas se ven con mayor claridad La zona de espera exterior que está compuesta por un área de cubierta con un paso de luz permeable, una zona de espacio libre, y un área de jardinera como incorporación del entorno natural al área del edificio.





En estas imágenes se observan dos situaciones, la primera presenta el área de espera hundida de doble altura, y en la segunda observamos el área de acceso central de triple altura que culmina con un tragaluz.





Aquí podemos observar los miradores interiores, las áreas de espera con vista al exterior y la zona mirador adosada al balcón interior.

VISTAS TERCER NIVEL

Desde este nivel se aprecia de mejor manera la sinuosidad de la pendiente posterior, además se aprecia la entrada de la luz al edificio que ilumina de forma tamizada las áreas de espera.



VISTAS ÁREA POSTERIOR



En estas imágenes se aprecia el lugar de contacto directo con la morfología del lugar. Esta área es un lugar que se encuentra entre interior y exterior, y como se puede ver en las imágenes genera un paseo conector entre el edificio y el terreno natural.

CUBIERTA HABITABLE



Si bien esta área es parte del edificio, posee accesos desde fuera de éste convirtiéndose en un lugar de recreación y observación entre laderas desde el cual se puede acceder al interior del recinto.

En las imágenes se aprecian las zonas de contacto directo con la pendiente y las áreas de estancia en el lugar.

