

875244
2

11



UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

ESPACIO ARQUITECTÓNICO URBANO POR EL
METODO EXPERIMENTAL

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

ARQUITECTO

PRESENTA:

MARIO ALEGRE MARQUEZ

ARQ. FERNANDO ALESSANDRINI MOJICA
DIRECTOR DE TESIS

M. ARQ. RICARDO FERNÁNDEZ RIVERO
REVISOR DE TESIS

BOCA DEL RIO, VER.

2003

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PAGINACIÓN DISCONTINUA

Con todo mi amor y agradecimiento
A mis padres y hermanos.

Gracias Alicia por tu apoyo
Incondicional.

TRUJILLO CON
FALLA DE ORIGEN

Gracias

A mis compañeros que estuvieron conmigo durante toda la carrera, pasando momentos inolvidables.

A Jaime García Lucia por que en ti tuve todo el apoyo y ayuda durante esta etapa de mi tesis.

A Manolo Herrera por tu amistad, enseñanza y sabiduría de saber transmitir tus conocimientos y experiencias.

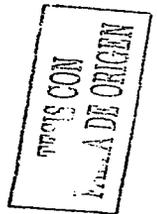
A Ricardo Fernández por que gracias a ti encontré la energía de poder ser arquitecto.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

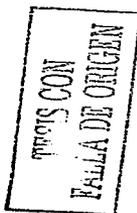
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	10
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1.1 DESCRIPCIÓN	10
1.1.2 DEFINICIÓN	10
1.1.2.1 TIPO	10
1.1.2.2 TEMPORALIDAD	10
1.1.2.3 UBICACIÓN	10
1.1.2.4 CAUSAS	11
1.1.2.5 EFECTOS	11
1.1.2.6 LIMITANTES	11
1.1.2.7 OBJETIVOS	11
CONCLUSIÓN	12
CAPITULO II MARCO TEÓRICO	13
INTRODUCCIÓN	13
2.1 ASPECTOS CLIMATOLÓGICOS	14
2.1.1 CONFORT NATURAL HUMANO	14
2.1.2 VENTILACIÓN NATURAL	14
2.1.2.1 MOVIMIENTOS HORIZONTALES	15
2.1.2.2 INERCIA DEL VIENTO	16
2.1.2.3 EFECTO VENTURI	18
2.1.2.4 ORIENTACIÓN EN VENTILACIÓN CRUZADA	19
2.1.2.5 ASOLEAMIENTOS	20
2.2 ASPECTOS URBANOS	22
2.2.1 IMAGEN URBANA	22
2.2.2 ELEMENTOS DEL DISEÑO	24
2.2.2.1 ESTRUCTURA VISUAL	24
2.2.2.2 CONTRASTE Y TRANSICIÓN	24
2.2.2.3 JERARQUÍA	25
2.2.2.4 CONGRUENCIAS	25
2.2.2.5 SECUENCIA VISUAL	25
2.2.2.6 PROPORCIÓN Y ESCALA	26
2.2.2.7 RELACIÓN DE LA EDIFICCIÓN CON EL SITIO	26
2.2.2.8 CONFIGURACIÓN DEL TERRENO	27

TESTS CON
 Taula DE ORIGEN

2.2.2.9	TEXTURAS DEL PAVIMENTOS	27
2.2.2.10	ACTIVIDAD VISIBLE	27
2.2.2.11	FORMA Y ESPACIO	27
2.2.2.12	ARTICULACIÓN DEL ESPACIO	28
2.2.2.13	ESPACIO Y MOVIMIENTO	28
2.2.2.14	PUNTOS EN EL ESPACIO	28
2.2.2.15	RECISIÓN DEL PLANOS	28
2.2.2.16	DISEÑO DE PROFUNDIDAD	29
2.2.2.17	CONTINUIDAD DE EXPERIENCIA	29
2.3	DISEÑO URBANO	30
2.3.1	MOBILIARIO URBANO	30
2.3.1.1	PRINCIPIOS DE DISEÑO	30
2.3.1.2	CRITERIO GENERAL DE DISEÑO	30
2.3.1.3	PARADAS DE AUTOBUSES	31
2.3.1.4	DIMENSIONES	32
	CONCLUSIÒN	36
	CAPÍTULO III ANÁLISIS DEL SITIO	37
	INTRODUCCIÒN	37
3.1	LÍNEAS DE CAMIONES DE TRANSPORTE URBANO	38
3.2	FACTORES CLIMATOLÒGICOS DEL SITIO	40
3.3	PLANO DE ZONAS E IMÀGENES	44
	CONCLUSIÒN	56
	CAPÍTULO IV ANTECEDENTES	57
	INTRODUCCIÒN	57
4.1	ELEMPLS ANÀLOGOS	58
4.2	PARADAS PROTOTIPO	63
	CONCLUSIÒN	67
	CAPÍTULO V MÈTODU EXPERIMENTAL PARA LLEGAR AL DISEÑO DEL PROYECTO	68
	INTRODUCCIÒN	68
5.1	COLLAGE	68
5.1.1	FOTO COLLAGE	69
5.2	PRIMERA FASE DEL MÈTODU EXPERIMENTAL	70
	INTRODUCCIÒN	70



5.2.1 ZONA PORTUARIA	71
5.2.2 ZONA NÀUTICA	72
5.2.2.1 ZONA NÀUTICA	73
5.2.3 ZONA ACUARIO - VILLA DEL MAR	74
5.2.4 ZONA DE LA BANDERA	75
5.2.4.1 ZONA DE LA BANDERA	76
5.2.5 ZONA DE SACRIFICIOS	77
5.2.5.1 ZONA DE SACRIFICIOS	78
5.2.6 ZONA HOTELERA	79
5.2.7 ZONA VIDA NOCTURNA	80
5.2.7.1 ZONA VIDA NOCTURNA	81
5.3 SEGUNDA FASE DEL MÈTODU EXPERIMENTAL	82
INTRODUCCIÒN	82
5.3.1 ZONA PORTUARIA	83
5.3.2 ZONA NÀUTICA	84
5.3.3 ZONA ACUARIO - VILLA DEL MAR	85
5.3.4 ZONA DE LA BANDERA	86
5.3.5 ZONA DE SACRIFICIOS	87
5.3.6 ZONA HOTELERA	88
5.3.7 ZONA VIDA NOCTURNA	89
5.4 TERCERA FASE DEL MÈTODU EXPERIMENTAL	90
INTRODUCCIÒN	90
5.4.1 ZONA PORTUARIA	91
5.4.2 ZONA NÀUTICA	92
5.4.3 ZONA ACUARIO - VILLA DEL MAR	93
5.4.4 ZONA DE LA BANDERA	94
5.4.5 ZONA DE SACRIFICIOS	95
5.4.6 ZONA HOTELERA	96
5.5 CUARTA FASE DEL MÈTODU EXPERIMENTAL	97
INTRODUCCIÒN	97
5.5.1 ZONA PORTUARIA	98
5.5.2 ZONA NÀUTICA	99
5.5.3 ZONA ACUARIO - VILLA DEL MAR	100
5.5.4 ZONA DE LA BANDERA	101



VIII

5.5.5 ZONA DE SACRIFICIOS	102
5.5.6 ZONA HOTELERA	103
5.5.7 ZONA VIDA NOCTURNA	104
5.6 PLANOS ARQUITECTÒNICOS	105
5.6.1 ZONA PORTUARIA	105
5.6.2 ZONA NÀUTICA	106
5.6.3 ZONA ACUARIO – VILLA DEL MAR	107
5.6.4 ZONA DE LA BANDERA	108
5.6.5 ZONA DE SACRIFICIOS	109
5.6.6 ZONA HOTELERA	110
5.6.7 ZONA VIDA NOCTURNA	111
COMENTARIO FINAL	112
BIBLIOGRAFIA	114

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

El boulevard del Puerto de Veracruz y Boca del Río es una de las avenidas que tiene más alta demanda debido a su potencial desarrollo urbano, turístico, y peatonal. Su vista al mar nos proporciona una imagen urbana de identidad con el puerto y nos relaciona con el medio ambiente.

Es por eso que se tomó la decisión de intervenir en un proyecto de carácter urbano y contextual por medio del diseño del mobiliario urbano, el cual será las paradas de autobuses ubicadas en toda la franja del boulevard del Puerto de Veracruz y Boca del Río, zonificando esta franja dependiendo del contexto y manejando un diseño en cada una de ellas, formando articulaciones entre estos elementos relacionado uno con otro en tiempo y espacio, dándole una relevancia dentro del contexto urbano y beneficiando a la sociedad como percepción visual y al usuario como función.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO I METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

1.1.1 DESCRIPCIÓN.

Debido al mal diseño y al material de construcción existente en las paradas de autobuses no apropiado a los factores climatológicos de la localidad del boulevard del Puerto de Veracruz y Boca del Río, así como a la integración contextual del mismo, hacen de este mobiliario un espacio muy pobre e inexistente interrelación entre objeto y medio ambiente urbano. Afectando de manera directa al hombre como "percepción visual" y al usuario como "función".

1.1.2 DEFINICIÓN

1.1.2.1 TIPO

El proyecto será de carácter arquitectónico y urbano de género social.

1.1.2.2 TEMPORALIDAD

Actual

1.1.2.3 UBICACIÓN

El proyecto se ubicará en la ciudad de Veracruz, específicamente en la franja del boulevard de los municipios de Veracruz y Boca del Río. Abarcando desde el inicio del boulevard, junto al malecón (club de Yates),

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

hasta la terminación del boulevard de Boca del Río, antes de la glorieta de plaza las Américas (Hotel Holiday Inn).

1.1.2.4 CAUSAS

Darle una vida espacial para bien del usuario y sobre todo adecuar el diseño al contexto lineal.

1.1.2.5 EFECTOS

Una baja densidad del usuario debido al diseño no apropiado a los factores climatológicos del sitio y a la falta de conciencia en relación objeto-entorno.

1.1.2.6 LIMITANTES

- Factores climatológicos
- Fuentes de información foránea
- Entorno

Estos factores pueden influir en el diseño del proyecto, ya que nos dan ciertos parámetros a considerar como punto de partida de éste.

1.1.2.7 OBJETIVOS

Llegar al diseño y funcionalidad con la que deben contar estas paradas. Zonificar el entorno en franjas dependiendo del contexto y manejar un diseño tipo en cada franja articulando éstas franjas por medio del mobiliario.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIÓN

En este capítulo se puede visualizar el problema de algunos aspectos sin resolver mencionados anteriormente en la descripción. Para resolver esta problemática es importante plantear de una forma adecuada, una dirección del estudio intensivo, para poder lograr los objetivos de un buen proyecto arquitectónico.

El proyecto se ubica en una área geográfica específica y se considerarán los alcances y objetivos, así como sus efectos y limitantes, para obtener como resultado un proyecto más completo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

INTRODUCCIÓN

El presente capítulo marca un esquema estratégico que le da unidad, coherencia, secuencia, y sentido práctico a todas las actividades que se emprenden en un espacio abierto, como son las paradas de autobuses, en donde hay constante uso del espacio y relación social.

Para buscar respuestas a los problemas y objetivos planteados, es importante analizar tres diferentes aspectos:

- Aspectos climatológicos; como factor determinante para el diseño arquitectónico, integrándolo a las exigencias de su entorno y concientizarlo, como un espacio abierto confortable y de bienestar físico y psicológico.
- Aspectos urbanos; crear una imagen urbana lo más nítida y vigorosa posible por medio de la intervención de proyecto, considerando criterios de diseño.
- Diseño urbano; en este aspecto es importante tomar en cuenta principios de diseño de mobiliario urbano, buscando hacer agradable su permanencia o recorrido, reforzando visualmente su sentido espacial y su carácter, así como dimensiones del mobiliario y de los elementos que lo conforman.

TRABAJO CON
FOLIA DE ORIGEN

2.1 ASPECTOS CLIMATOLÓGICOS

2.1.1 CONFORT NATURAL HUMANO

El confort es el parámetro más importante dentro del diseño arquitectónico bioclimático. Lograr bienestar físico y psicológico es el objetivo primordial al diseñar y construir cualquier espacio.

Debemos concientizarnos con el propósito de reorientar nuestras acciones hacia la búsqueda de la solución de las verdaderas necesidades del hombre en su hábitat, a través de una arquitectura que responda armónica e integralmente a las exigencias de su entorno. El viento es un factor determinante en la obtención del confort; se puede utilizar como estrategia de confort bioclimático.

El confort que experimenta una persona está en función de múltiples variables, las principales son:

- Temperatura del aire
- Temperatura radiante media
- Humedad del aire
- Movimiento y velocidad del aire

2.1.2 VENTILACIÓN NATURAL

El viento es un factor muy importante a considerar para el diseño arquitectónico integral.

En el diseño de un sistema de ventilación natural son muchas las variables que intervienen en el patrón del flujo de aire dentro de una habitación y en los efectos que éste movimiento de aire causa sobre los habitantes en términos de confort.

TRON
FALLA DE ORIGEN

Las primeras variables que se deben considerar son aquellas inherentes al viento, es decir:

- Velocidad
- Dirección
- Frecuencia
- Turbulencia

Éstas deben analizarse sobre el sitio preciso de diseño, tomando en cuenta sus cambios diarios y estacionales.

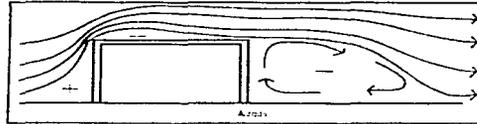
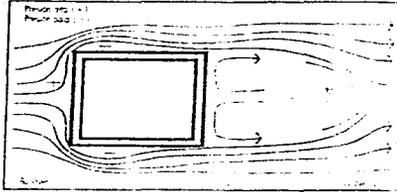
Posteriormente se deben considerar todas las variables arquitectónicas y constructivas:

- Forma y dimensión del edificio
- Orientación con respecto al viento
- Localización y tamaño de las aberturas de entrada y salida de aire
- Tipo de ventanas y sus accesorios
- Elementos arquitectónicos exteriores e interiores

2.1.2.1 MOVIMIENTOS HORIZONTALES

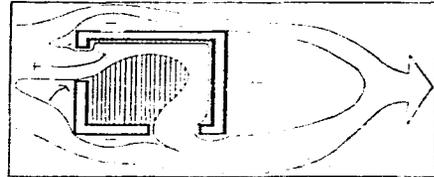
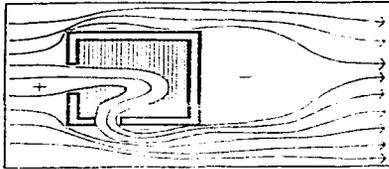
El área tiende a entrar al edificio por las zonas de alta presión y a salir por las zonas de baja presión. Por lo tanto, las ventanas o aberturas de entrada deben ubicarse en las zonas de presión alta y las aberturas de salida en las zonas de presión baja. (Imagen No. 1 véase en la siguiente pág.)¹

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



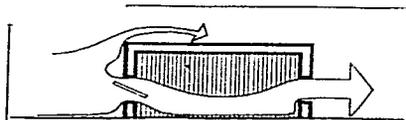
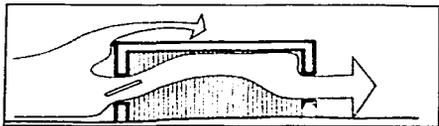
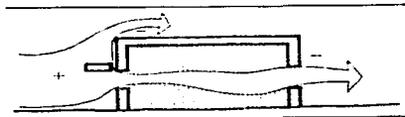
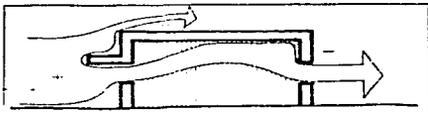
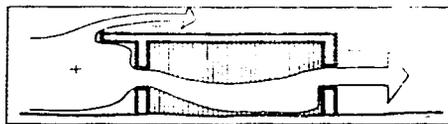
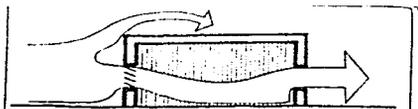
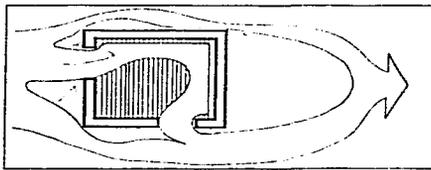
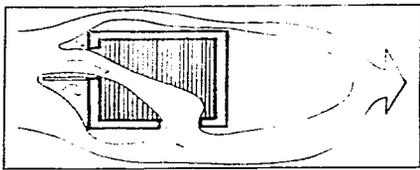
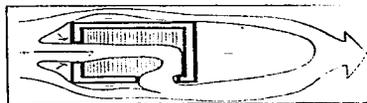
2.1.2.2 INERCIA DEL VIENTO

El viento entra a la habitación de frente, con la misma dirección del viento libre, debido a la inercia que llevan sus moléculas; posteriormente, el flujo se afecta debido a la localización de la salida, en cualquiera de las zonas de baja presión. (Imagen No. 2) ²



TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

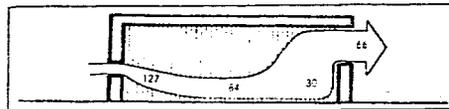
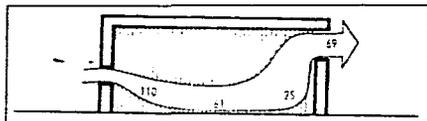
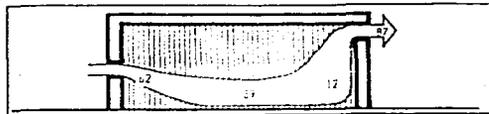
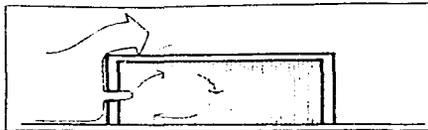
¹ Gonzalo Eduardo, Hinz Elke, De Oteiza Pilar, Quiros Carlos. PROYECTO CLIMA Y ARQUITECTURA. Ediciones G. Gili, S.A. de C.V. México, 1986.



2.1.2.3 EFECTO VENTURI

Se coloca una entrada grande y una salida pequeña, la velocidad del viento se incrementará justamente donde se localiza la menor abertura; esto ocurre debido a las diferencias de presión y succión alrededor del edificio. De la misma manera, si se coloca una abertura de entrada pequeña y una salida grande, la velocidad del viento será incrementada dentro de la habitación.

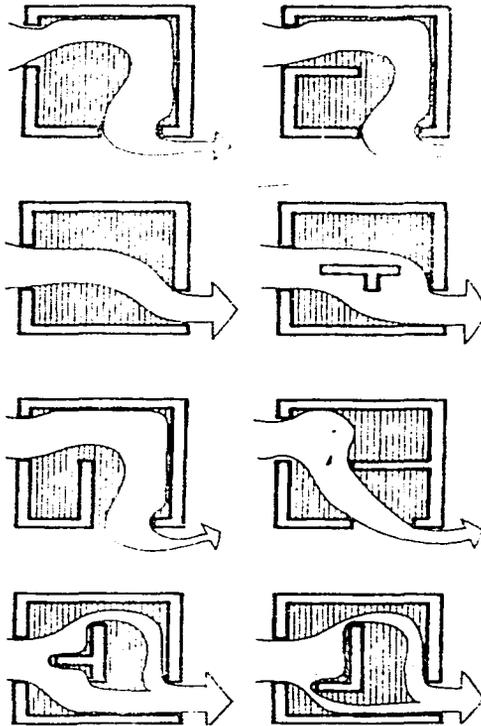
(Imagen 3)³



³ IDEM

2.1.2.4 ORIENTACIÓN EN VENTILACIÓN CRUZADA

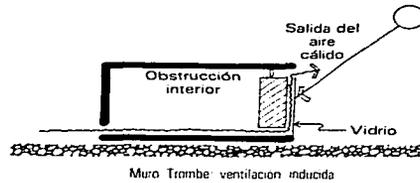
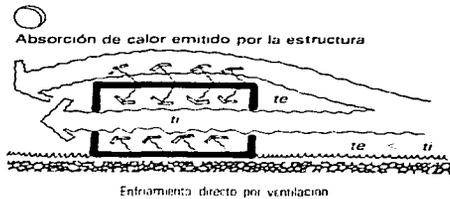
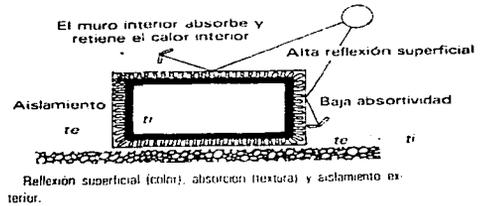
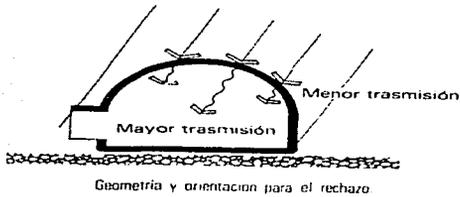
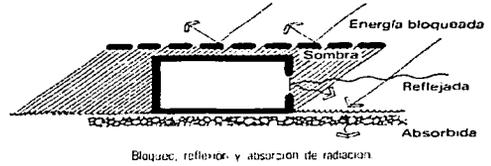
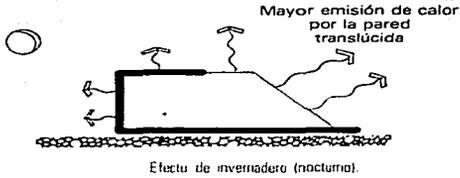
(Imagen 4)⁴



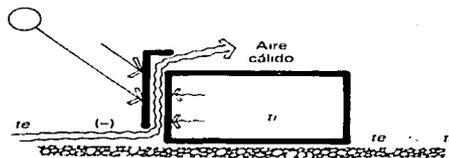
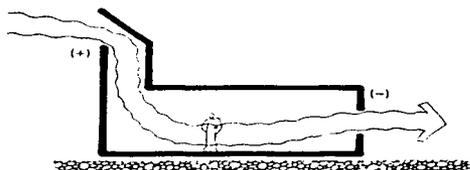
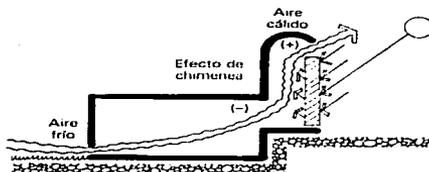
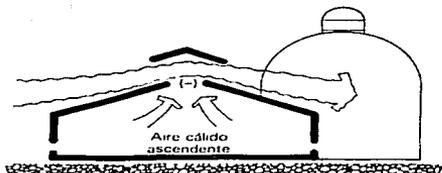
TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

⁴ IDEM

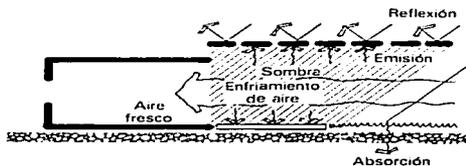
2.1.2.5 ASOLEAMIENTOS



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Aislamiento térmico en doble muro con ventilación inducida.



Entramiento de aire en espacio de transición.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.2 ASPECTOS URBANOS

2.2.1 IMAGEN URBANA

Diffícilmente el medio ambiente urbano puede cumplir con todos los criterios normativos del diseño, por lo que se deberá pugnar porque el espacio urbano satisfaga el mayor número de ellos, en función de lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa posible. Los criterios normativos para considerar en el diseño son los siguientes:

1. Dentro del criterio de confort, los factores más críticos son el clima, el ruido, la contaminación y la imagen visual, criterios que ofrecen un rango de confort en el medio ambiente urbano el cual debe resultar no muy cálido y no muy frío, no muy silencioso y no muy ruidoso, no muy cargado de información y no muy carente de ella, no muy sucio y no muy limpio, etc.; tendiendo siempre a obtener un rango de confort aceptable con bases parcialmente biológicas y parcialmente culturales, de acuerdo con los diferentes tipos de personas a las cuáles dará servicio.
2. Deberá existir diversidad de sensaciones y de medios ambientes como prerrequisito para ofrecer al habitante que escoja el de su preferencia y que pueda cambiarlo con el tiempo de acuerdo a como cambien sus gustos lo que le dará sensación de placer en la variedad y en los cambios. En términos de diseño resulta básico pensar en el carácter que se pretende lograr, teniendo en cuenta que la principal dificultad se encuentra en saber qué

variedad de personas usan los espacios abiertos y cuáles son sus necesidades y deseos.

3. Los lugares deberán tener una identidad perceptual; ser reconocibles, memorables, vívidos, receptores de la atención y diferenciados de otras localidades. Deberán tener en suma el "sentido de lugar", sin el cual un observador no podrá distinguir o recordar sus partes. La identidad depende del conocimiento del observador.
4. Estas partes identificables deberán estar organizadas de modo que un observador normal pueda relacionarlas y encontrar su origen en el tiempo y en el espacio, ya que existen ocasiones en que ciertas partes del medio ambiente pueden ser ambiguas o misteriosas. Un espacio urbano deberá ser legible con base en fortalecer el sentido de identidad individual y su relación con la sociedad. Un medio ambiente urbano bien logrado podrá orientar a sus habitantes en el pasado, podrá hacerlos comprender mejor el presente, podrá advertirles de las esperanzas o peligros que se presentarán en el futuro.
5. El sentido de orientación será propiciado principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento adecuado, que simplifiquen posibles confusiones. Así como la ubicación consciente de puntos de interés visibles en el diseño de conjuntos urbanos.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

6. Un medio ambiente urbano será percibido como “significativo” si partes visuales, además de estar relacionadas unas con otras en tiempo y espacio, se relacionan con aspectos de la vida, actividad funcional, valores humanos y aspiraciones, y carácter individual e idiosincrasia de la población.

2.2.2 ELEMENTOS DE DISEÑO

La imagen urbana está integrada por diversos elementos físico – espaciales que deben estar estructurados para que en conjunto transmitan al observador una perspectiva legible, armónica y con significado.

La imagen urbana no está compuesta por un solo concepto, sino que es resultado de la articulación de varios elementos y de imprimirles alguna relevancia dentro del contexto urbano o ante la comunidad. Algunos de los conceptos más utilizados son los siguientes:

2.2.2.1 ESTRUCTURA VISUAL

Percibir un medio ambiente urbano es crear una hipótesis visual, o construir una imagen mental organizada, basada en la experiencia y propósitos del observador, tomando en cuenta características físicas tales como: continuidad, diferenciación, predominancia o contraste de una figura sobre un campo, simetría, orden de repetición o simplicidad de una forma.

2.2.2.2 CONTRASTE Y TRANSICIÓN

Las variaciones de las formas constituyen también un modo de relacionar las partes, si éstas tienen continuidad, forma o carácter entre ellas. Esta relación de contraste, vista en secuencia, presenta la esencia de un hecho y pone al alcance del usuario una riqueza de experiencias. Lo que esta cercano

puede relacionarse con la distancia entre el objeto y el observador; lo familiar diferenciarse de lo extraño, lo luminoso de lo oscuro, lo lleno de vacío, lo antiguo de lo nuevo, etc.

2.2.2.3 JERARQUÍA

La estructura principal del diseño de un medio ambiente urbano se encuentra siempre en su jerarquía, predominancia o centralización. Por tanto pueden existir espacios centrales a los cuales todos los demás elementos se subordinan y relacionan; o bien un elemento dominante que eslabona muchos otros menores. Será preciso acostumbrarse a encontrarlo o a proponerlo para tener un elemento de referencia que tenga o le dé un gran sentido de lugar al espacio. Sin que éste sea la única manera de establecer jerarquías, sobre todo para sitios de cambios grandes y complejos en cuanto a su paisaje, el diseñador podrá buscar enfatizar elementos visuales fijos y entrelazarlos con las partes que cambian que no determinen un comienzo o un final.

2.2.2.4 CONGRUENCIAS

La estructura perceptual deberá ser congruente con el uso actual del suelo y su ecología. Las rasantes visuales deberán corresponder a los lugares de mayor significado de actividad, las secuencias principales deberán ir a lo largo de las vías de circulación más importantes; o sea, que los aspectos básicos de organización del sitio, localización de actividades, circulaciones y la forma, deberán funcionar juntos y tener una estructura formal similar.

2.2.2.5 SECUENCIA VISUAL

La orientación en la circulación es importante, así como la aparente dirección hacia una meta o la claridad de entradas y salidas en los espacios.

Cada suceso prepara al observador para el siguiente y éste siempre lo recibe como un nuevo y reciente descubrimiento. El medio ambiente urbano debe tener una forma tal que sea capaz de revelar novedades. Tal movimiento podría ser directo o indirecto, fluido o energético, delicado o brutal, divergente o convergente; pero siempre que los objetos estén dispuestos de tal modo para conducir el sentido visual del movimiento y hacerlo más placentero. Una cadena de espacios parecerá parte de un continuo, siempre y cuando tenga elementos alternados de formas abiertas y cerradas, de manera tal que el espacio aparezca como un incitante y renovada progresión a través de la cual el hombre se pueda desplazar agradablemente.

2.2.2.6 PROPORCIÓN Y ESCALA

Los espacios difieren en carácter de acuerdo con su forma y sus proporciones; siendo las proporciones una relación dimensional interna entre los edificios circunvecinos.

Los espacios se juzgan también por su escala con respecto a los objetos que los circundan y con respecto al observador. El observador utiliza su dimensión para relacionarse con el espacio, del que obtendrá sensaciones en relación con su escala.

2.2.2.7 RELACIÓN DE LA EDIFICACIÓN CON EL SITIO

Las interrelaciones entre edificios se vuelven complicadas cuando hay que coordinar el diseño de una estructura individual con el medio ambiente urbano considerado como un todo. Las estructuras tienen un patrón de uso, circulación y forma visual que debe corresponder a los patrones que conforman el medio ambiente urbano.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

2.2.2.8 CONFIGURACIÓN DEL TERRENO

Las vistas dominantes deberán ser exploradas. Este aspecto es importante para el diseñador como problemas por resolver y oportunidades que presenta el terreno para ser consideradas y asegurar el éxito de un buen diseño.

2.2.2.9 TEXTURAS DEL PAVIMENTO

La textura puede proveer carácter visual y escala como fondo armonioso que unifica la escena urbana, o puede ser una superficie dominante que comunique los principales patrones y direcciones de un desarrollo. La textura juega un papel importante al guiar y controlar actividades. Si la textura del suelo cobra tal importancia, se debe poner especial atención y cuidado al manejarla, siempre en concordancia con las actividades por desarrollar.

2.2.2.10 ACTIVIDAD VISIBLE

El espacio puede enfatizar la visibilidad de acción y de actividades mediante el juego de escala, jerarquía, textura y otros atributos especiales. La concentración o la mezcla de diferentes actividades para provocar espacios para encuentros, celebraciones o de mutua observación positiva ayuda a reforzar la conducta visible y a estabilizar y enaltecer el comportamiento de los usuarios. Además, el espacio abierto deberá proporcionar la sensación de seguridad y privacidad, exponiendo sólo aquellas funciones y/o actividades que el observador y el observado quieran comunicar.

2.2.2.11 FORMA Y ESPACIO

“La forma arquitectónica es el punto de contacto entre la masa y el espacio”.⁶

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁶ Basant S. Jan. MANUAL DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO. Editorial Trillas. México, 1983.

Definido el punto de articulación entre la masa y el espacio se afirma la interrelación del hombre con su medio ambiente.

2.2.2.12 ARTICULACIÓN DEL ESPACIO

Las formas arquitectónicas, texturas, materiales, modulación de luz, sombra y color, son combinadas para imprimir calidad en el medio urbano y como elementos de articulación de los espacios.

2.2.2.13 ESPACIO Y MOVIMIENTO

El propósito de un diseño es estimular a la gente que usa un espacio; motivación que debería ser un curso continuo de impresiones que asalte los sentidos del observador que se mueva a través de él.

El cambio visual es sólo el comienzo de la experiencia sensorial; los cambios de luz a sombra, de frío a calor, de ruido a silencio, el curso de olores asociado con los espacios, y la cualidad táctil del pavimento son todos importantes par un efecto acumulativo sensorial.

2.2.2.14 PUNTOS EN EL ESPACIO

La posición entre los diversos puntos visuales o focales de un espacio, constituye una compleja y sutil geometría espacial.

Un punto busca al otro entre un vacío. Se logran tensiones entre ellos y mientras el observador se mueve en relación de uno con otro se logra una relación armónica continua y cambiante.

2.2.2.15 RECESIÓN DE PLANOS

El juego de planos es útil para enfatizar, encuadrar o relacionar los edificios grandes con los pequeños.

2.2.2.16 DISEÑO DE PROFUNDIDAD

Se debe establecer un sentido de movimiento en la profundidad y en donde las formas arquitectónicas se relacionen unas con otras. El tamaño del espacio deberá hacerse comprensible mediante una comparación de formas similares que se puedan reducir por disminución de la perspectiva.

2.2.2.17 CONTINUIDAD DE EXPERIENCIA

El papel del diseño en la ciudad es crear un medio ambiente armónico para sus residentes. El movimiento a través del espacio crea una continuidad de experiencia derivada de la naturaleza y forma de los espacios a través de los cuales el movimiento ocurre. Esto da la clave para el concepto de un sistema de movimiento como fuerza de organización dominante en el diseño urbano.

La clave para estructurar una imagen consiste en proponer conceptos que aporten y expresen valores formales, espaciales o visuales, con los cuales la comunidad se pueda identificar y le sea posible hacer suyos. En otras palabras, la imagen de un proyecto se basa originalmente en la interpretación que el diseñador hace de los valores de la comunidad o del cliente.

Estructurar la imagen de un proyecto urbano es un ejercicio conceptual; para ello se recomienda combinar adecuadamente atributos que concilien mejor el conocimiento de la comunidad y de la ciudad, las condicionantes del medio y las necesidades del cliente, seleccionando aquellos que transmitan con mayor efectividad la imagen basada en la mezcla de valores y conceptos apropiados.

TRABAJE CON
FALLA DE ORIGEN

2.3 DISEÑO URBANO

2.3.1 MOBILIARIO URBANO

El mobiliario urbano en ocasiones obstruye visualmente superficies o espacios urbanos, y con tal obstrucción deteriora la calidad espacial y crea confusión visual. Generalmente obstaculiza la circulación al estar colocado en las banquetas, andadores o áreas peatonales. Uno de los problemas más comunes es el exceso de postería que se siembra en las banquetas y a los cuales se les adhiere todo tipo de grafismo que hace aún más difícil de localizar la presencia del mobiliario en las calles. Por otro lado, el mal diseño del mobiliario dificulta su uso.

2.3.1.1 PRINCIPIOS DE DISEÑO

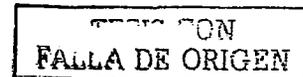
Es necesario proporcionar identidad y seguridad a los usuarios de vías y espacios públicos, buscando hacer agradable su permanencia o recorrido, utilizando un mobiliario adecuado a la función y al espacio.

"El mobiliario debe buscar una relación armónica con el espacio urbano y reforzar visualmente su sentido espacial y su carácter".⁷

2.3.1.2 CRITERIO GENERAL DE DISEÑO

Se recomienda buscar continuidad en el diseño de objetos individuales y coherencia en el de los objetos agrupados para lograr escala de los diferentes elementos en relación con su entorno y con la integración visual al paisaje urbano.

La agrupación del mobiliario permite su fácil localización por los usuarios que pueden emplear varios sin necesidad de desplazarse. Además, ello permite un mejor y más económico mantenimiento.



⁷ IDEM

Se deben colocar los elementos de mobiliario urbano en relación con el uso y con la satisfacción de necesidades derivadas de las actividades que se desarrollan en el sitio.

2.3.1.3 PARADAS DE AUTOBUSES

Las paradas de autobuses son muy importantes para el usuario como protección contra el mal tiempo. Generalmente se proporcionan bancos para hacer más cómoda la espera de sus usuarios.

Además, las paradas le dan al usuario seguridad y una visibilidad casi completa, puesto que los autobuses se detienen en un lugar determinado, evitando así que los usuarios se dispersen.

Las casetas abiertas se recomiendan para lugares tropicales o de calor excesivo, en donde se requiere aprovechar las corrientes de aire para refrescar el lugar, haciéndolo confortable para los usuarios.

La estructura tubular hace que la gente se forme en hilera para evitar atropellos y empujones y lograr un orden para abordar el autobús; además la salida sirve para una persona a la vez.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.3.1.4 DIMENSIONES

(Imagen 6)⁸

TIPOS DE BANCAS

<i>Tipo</i>	<i>Perfil</i>	<i>Altura del asiento</i>	<i>Altura del respaldo</i>	<i>Inclinación del respaldo</i>	<i>Ancho del asiento</i>	<i>Largo del asiento</i>	<i>Permanencia en hrs según confort</i>
<i>Silla</i>		43 cm	75 cm	115°	61 cm	45 cm	.35 hrs
<i>Silla</i>		43 cm	75 cm	110°	62 cm	44 cm	.35 hrs
<i>Banca</i>		45 cm	—	—	60 cm	90 cm	.20 hrs
<i>Banca</i>		45 cm	73.5 cm	110°	65 cm	2.40 m	.30 hrs
<i>Banca</i>		45 cm	72 cm	112°	65 cm	2.40 m	.35 hrs
<i>Banca</i>		45 cm	74 cm	115°	65 cm	1.20 m	.35 hrs

(Imagen 7)⁹

TIPOS DE BASURERO

Tipo	Perfil	Dimensiones			Material	Tipo de basura
		Base	Altura	Tapa		
Bote (interior, exterior)		φ 80 cm	1.10 m	φ 80 cm	Lámina	Basura de tipo industrial (cajas, desechos)
Tapa valvan (interior)		50 X 50 cm	90 cm	50 X 50 cm	Fibra de vidrio, lámina	Todo tipo de papeles, cáscaras, botellas, etc.
Cesta (exterior)		40 X 50 cm	50 cm	50 X 50 cm	Fibra de vidrio, alambre	Todo tipo de papeles, láscaras, botellas, etc.
Poste o pared (exterior)		42 X 42 cm	45 cm	42 X 42 cm	Fibra de vidrio	Todo tipo de papeles, cáscaras, botellas, etc.

TESES CON
FALLA DE ORIGEN

(Imagen 8)¹⁰

TELÉFONOS PÚBLICOS

<i>Tipo</i>	<i>Croquis</i>	<i>Altura</i>	<i>Base</i>	<i>Separación</i>	<i>Función</i>	<i>Efecto visual</i>
<i>Poste con burbuja</i>		1.80 m	1.00 x 1.00 m	Variable	Facilita la comunicación del usuario a bajo costo	Agradable
<i>Cabina</i>		2.00 m	80 x 80 cm	Variable	Facilita la comunicación del usuario a bajo costo	Tolerable
<i>Alzado</i>		1.70 m	60 x 60 cm	Variable	Facilita la comunicación del usuario a bajo costo	Tolerable

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(Imagen 9)¹¹

CASSETAS PARA PARADAS DE AUTOBUS

Tipo	Croquis y materiales	Dimensiones			Bancas	Visibilidad	Ventilación e iluminación
		Ancho	Altura	Largo			
Abierta		2.50 m	2.20 m	3.50	Opcional	Excelente	Excelente
Semibierta		2.60 m	2.30 m	4.00 m	Opcional	Buena	Buena
Cerrada		2.50 m	2.60 m	4.00 m	Pared posterior Pared lateral Pared frontal	Baja	Baja

TRABAJOS CON
FALLA DE ORIGEN

¹¹IDEM

CONCLUSIÓN

Aquí se pudo formar un criterio más real del proyecto, teniendo bases y conocimientos de los aspectos que se investigaron tales como, elementos que conforman a una parada, dimensiones, proporción, escala, etc. y ciertos criterios que como arquitecto se deben tomar en cuenta para poder satisfacer las necesidades de manera formal y funcional.

TRABAJOS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO III ANÁLISIS DEL SITIO

INTRODUCCIÓN

En este capítulo veremos a continuación las líneas de transporte urbano, que circulan por el boulevard especificando detalladamente, en qué calle entran y en cuál salen. Esto para obtener una mejor ubicación y distancia entre uno y otro paradero.

Por otra parte tenemos los factores climatológicos del sitio. Información que nos sirve para tener un criterio amplio del clima, ya que los espacios a diseñar son abiertos.

Por último se hizo un estudio zonificando el boulevard en secciones dependiendo del contexto, y manejar un diseño tipo en cada sección, articulando éstas por medio del mobiliario. Para obtener una idea más clara, se tomaron fotos con cada una de las zonas hasta formar un collage panorámico.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

3.1 LÍNEAS DE TRANSPORTE URBANO



Dirección General de Tránsito
y Transporte del Estado
de Veracruz-Llave

C. MARIO ALEGRE MARQUEZ
ALUMNO DEL 9º SEMESTRE DE LA
CARRERA DE ARQUITECTO EN LA
UNIVERSIDAD VILLA RICA
PRESENTE:

EN ATENCION A SU ESCRITO DE FECHA 27 DE SEPTIEMBRE DEL AÑO
EN CURSO, EN DONDE NOS SOLICITA LA INFORMACION DE QUE LINEAS DE CAMIONES-
DE TRANSPORTE URBANO PRESTAN SERVICIO Y CIRCULAN POR EL BOULEVARD MANUEL-
AVILA CAMACHO EN LA ZONA CONURBADA VERACRUZ-BOCA DEL RIO.

ME PERMITO MANIFESTARLE A CONTINUACION LA LINEA DE AUTOBUS
Y LAS CALLES POR LAS QUE CIRCULAN EN EL BOULEVARD.

LINEA DE AUTOBUS.

CIRCULACION POR EL BOULEVARD.

REVOLUCION XICOTENCATL

ENTRA AL BLVD. POR LA CALLE 12-RES-
TAURANT CARLOS AND CHARLIE, SIGUIEN-
DO LA COSTERA HASTA DOBLAR A LA CALLE
XICOTENCATL.

REVOLUCION A. CAMACHO.

ENTRA POR LA CALLE COSTA VERDE, SI--
GUIENDO TODO EL BLVD. HASTA LA AV. -
XICOTENCATL.



ATENTAMENTE,
VERACRUZ, VER. (SEPTIEMBRE 28, 2001
EL DELEGADA DEL TPO. Y VIALIDAD NUM. 2.
VERACRUZ-BOCA DEL RIO

C. JOSE UBALDO LOPEZ MORA.

NOTA: SIGUE EN LA PAGINA DOS.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Dirección General de Tránsito
y Transporte del Estado
de Veracruz-Llave

LINEA DE AUTOBUS.

PLAYA VILLA DEL MAR

BOCA DEL RIO PENACHO

BOCA DEL RIO COSTA
VERDE

POLVORIN-BOLIVAR

RIO MEDIO-BOLIVAR

RUTA 70 (ZONA NORTE)

CIRCULACION POR EL BOULEVARD.

ENTRA POR LA AV. COSTA VERDE-
HASTA LLEGAR POR LA AV. XICO-
TECATL.

TODO EL BLVD. A. CAMACHO DESDE
PLAZA AMERICAS HASTA LLEGAR AL
CLUB DE YATES.

ENTRA DESDE LA GLORIETA DEL -
HOTEL LOIS HASTA EL CLUB DE YA-
TES.

DE LA GLORIETA DEL HOTEL LOIS -
HASTA BOLIVAR.

DE LA GLORIETA DEL HOTEL LOIS -
HASTA BOLIVAR.

DE LA GLORIETA DEL HOTEL LOIS
HASTA BOLIVAR.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE VERA-
CRUZNORMALES CLIMATOLÓGICAS (1971 -
2000)

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Temperaturas (C°)													
MEDIA MENSUAL	21.4	21.1	23	25.6	27.7	27.2	26.9	27.1	26.7	25.6	23.9	21.8	24.8
MAX. PROM. MENSL.	24.7	24.9	27.2	29.1	31	30.9	31	31.3	30.9	29.6	27.9	25.8	28.7
MAXIMA ABSOLU- TA	34.7	34.5	42.7	39.3	40.5	38.7	34.4	33.7	34.3	33.8	34.2	32.1	24.7
										Ene-			
DÍA	22	10	4	22	4	5	3	09/21	16	00	4	14	04-Mar
AÑO	1999	1998	1983	1997	1999	1998	1988	80/88	1987	1995	1988	1987	1983
MIN. PROM. MENSL.	18.2	18.7	20.5	22.5	24.5	24.4	23.5	23.7	23.5	22.5	20.9	19.2	21.8
MINIMA ABSOLU- TA	10.2	12.2	12.7	14.2	19.5	19.8	18.4	19.8	18.2	17.2	14.1	7.9	record:7.9
DÍA	14	21	3	1	30	04/16	22	26	6	31	29.3	24	24-Dic
AÑO	1996	1998	1980	1987	1992	71/84	1988	2000	1988	1993	1976	1989	1989

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE VERACRUZ

NORMALES CLIMATOLÓGICAS (1971 - 2000)

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Precipitación (mm)													
MEDIA MENSUAL	29.9	17	17.8	23.9	61.1	289.9	400.8	371	345.7	127.6	59.8	43.4	1783.1
MEDIA MENSUAL	212.3	110.8	73.5	135.3	280.1	608.5	911.8	724.6	669.4	240.7	259.4		Réc:1231mm
AÑO	2000	1989	1998	1998	2000	1993	1987	1992	1992	1973	1994		Julio de 1955
MÁXIMA DIARIA	65.7	89.3	59.6	121.9	127.6	141.1	217	227.3	227	123.2	83.4	62.5	Réc: 389.0
DÍA	16	4	22	21	28	1	13	5	9	6	23	6	05/Julio
AÑO	2000	1989	1999	1998	1997	1981	1985	1979	1975	1983	1994	1994	1955
MÍNIMA DIARIA	INAP.	0	INAP.	INAP.	INAP.	19.2	34.9	32.1	42.2	10.3	2.9	0.6	0
DÍA / AÑO	12/1985	1971	30/1971	23/1984	01/1999	22/1998	04/1975	26/1987	06/1989	23/1974	07/1982	12/1978	1971
	2,3/1977		11,21/89	9,16/96									
	17,18/77		3,78/93	17/1999									
	17/1977												
	18/1977												
	12/1985												
MÁXIMA HORARIA	34	43.9	24.6	59.6	82	80	66.8	99.4	63.4	61.3	33.1	41.8	Réc:110.5
DÍA	10	17	22	8	28	1	2	6	2	13	22	6	28-Sep
HORAINICIAL	10.2	4.1	4	6	10	0.15	0.52	0.45	9.35	4.4	12.45	04:00	23:00
HORAFINAL	10.32	5.1	5	7	11	1.15	1.52	1.45	10.35	05.40	13.45	05:00	24:00:00
AÑO	1990	1972	1999	1997	1997	1981	1981	1992	1992	1995	1977	1994	1955

TESTES CON
 FALLA DE ORIGEN

OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE VERACRUZ
 NORMALES CLIMATOLÓGICAS (1971 - 2000)

ENE FEB MAR ABR MAY JUN JUL AGO SEP OCT NOV DIC ANUAL

Presión reducida al nivel medio del mar (Hpa)

MEDIA	1018.2	1017.4	1014	1012.9	1011.7	1012.7	1015.3	1015	1014	10015	1017	1018	1015.1
MÁXIMA ABSOLUTA	1038.5	1038	1034	1029.8	1024.6	1023.2	1024.7	1025	1023	1030	1032	1037	record:1038.5
DÍA	2	4	2	4	7	27..	16	16	30	30	26	31	02-Ene
AÑO	1979	1996	1980	2000	1992	1979	1994	2000	1984	1980	1996	1983	1979
MINIMA ABSOLUTA	1000	1000.2	991.6	998	995.9	999.7	1003.2	1005	1001	1003	59.8	1002	Récord:987.2
DÍA	21	1	7	29/14	27	7	3	30	16	2	259.4	21	28/Sep.
AÑO	1973	1998	1991	1971/72	1973	1989	1974	1977	1988	1995	1994	1972	09-Abr

Insolación (Horas)

MEDIA (NORMAL)	161.1	166.6	203.4	217.8	224	212.4	219.8	231.4	192.7	193.0	178.1	154.2	2354.5
----------------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

Tensión del vapor (mbs)

MEDIA (NORMAL)	21.4	21.8	24.3	26.7	29.9	30.3	30	29.9	29.4	6	23	6	26.5
----------------	------	------	------	------	------	------	----	------	------	---	----	---	------

Humedad relativa

MEDIA (NORMAL)	83.8	83.8	82.7	81.3	81.2	81.5	82	81.3	81.2	79.6	81.1	83.3	81.9
----------------	------	------	------	------	------	------	----	------	------	------	------	------	------

SISTEMA CON FALLA DE ORIGEN

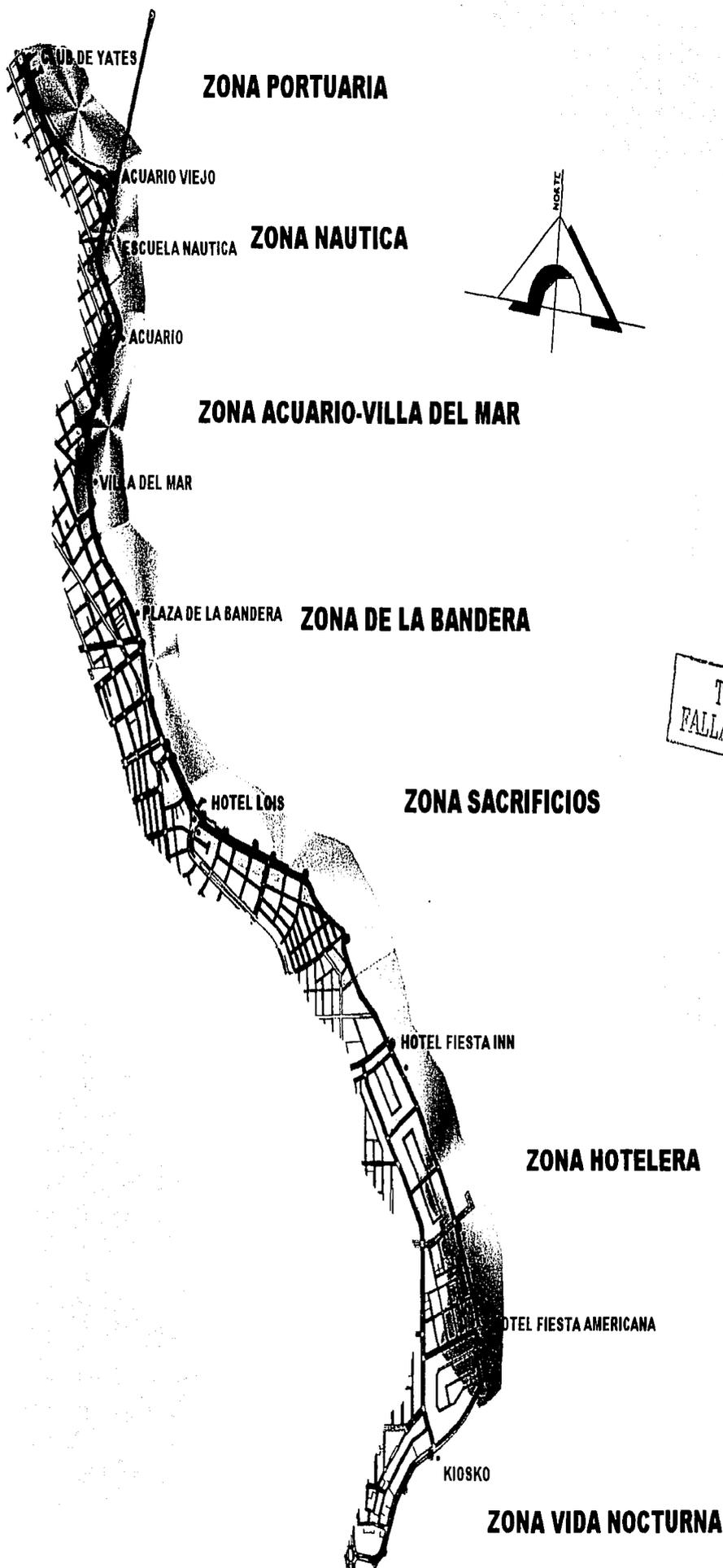
OBSERVATORIO METEOROLÓGICO DE VERA-
CRUZ
NORMALES CLIMATOLÓGICAS (1971 - 2000)

Viento en metros por segundo

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SÉP	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Dominante / Dirección	N	N	N	E	E	E	E	E	N	N	NOV	N	NORTE
Velocidad del dominante	8.1	7.9	8.1	5.2	3.9	3.5	3.1	3.5	6.4	7.3	8	7.8	7.7
Velocidad del medio de vientos	5.3	5	4.9	4.4	3.8	3.4	3.1	3.1	4.4	5.9	6.1	6	4.6
Viento de máxima absoluta	NNW	NNW	N	N	NNW	NNE	SSE	NNE	NNW	N	NOV	W	NN N 70.2
velocidad en mts/seg.	67.5	65.3	70.2	66	45	33.2	49	35	57.2	51.2	63	66	03-Mar-71
Día	30	2	3	2	15	1	27	1	28	28	19	22	196
Año	1970	1970	1971	1970	1967	1964	1962	1970	1967	1970	1969	7	
Nº de "Nortes" con rachas de													
4.1 a 12.0 m/s (Moderados a Frescos)	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	
De 12.1 a 18.0 m/s (Frescos a Fuertes)	3	3	3	2	2	2	2	2	4	5	3	3	
De 18.1 a 29.0 m/s (Fuertes a Violentos)	4	4	3	2	1	0.4	0.2	0.5	2	4	4	4	
Mayores de 29.0 m/s (Huracanes)	1	1	1	0.5	1	0	0	0	0.2	0.3	1	1	
Total de Días con "Norte"	11	11	9	6.5	6	4.4	4.4	4.5	10.2	12.3	10	11	
% de días con "Norte"	35	38	29	22	Ene-00	15	Ene-00	15	34	39	33	35	

NOTA: De la segunda quincena de Mayo a la primera quincena de Septiembre los vientos del "Norte" corresponden a actividades ciclónica tropical y no a Oleadas Polares.

PREPARADO CON
 FALLA DE ORIGEN

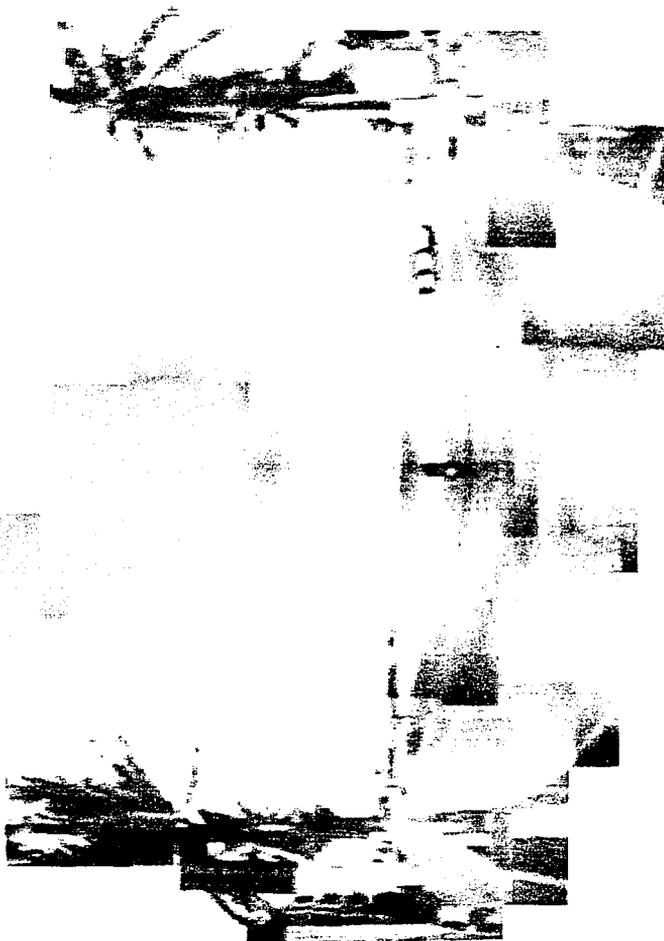


TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

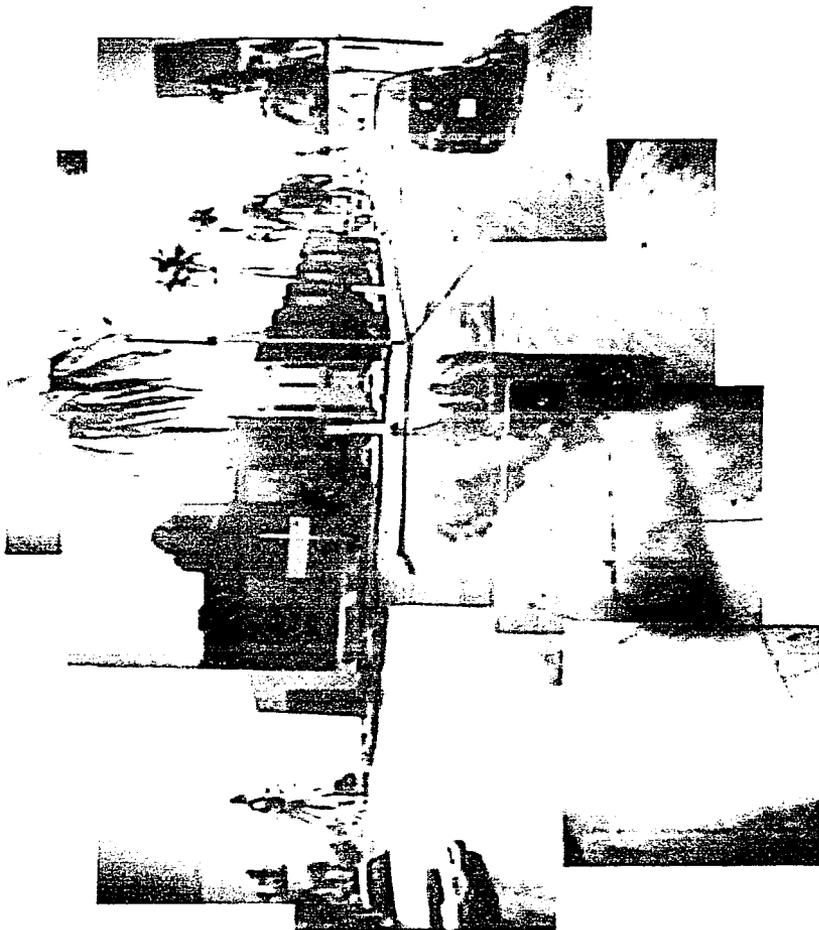
PLANO DEL BOULEVARD DEL PUERTO

DE VERACRUZ Y BOCA DEL RIO

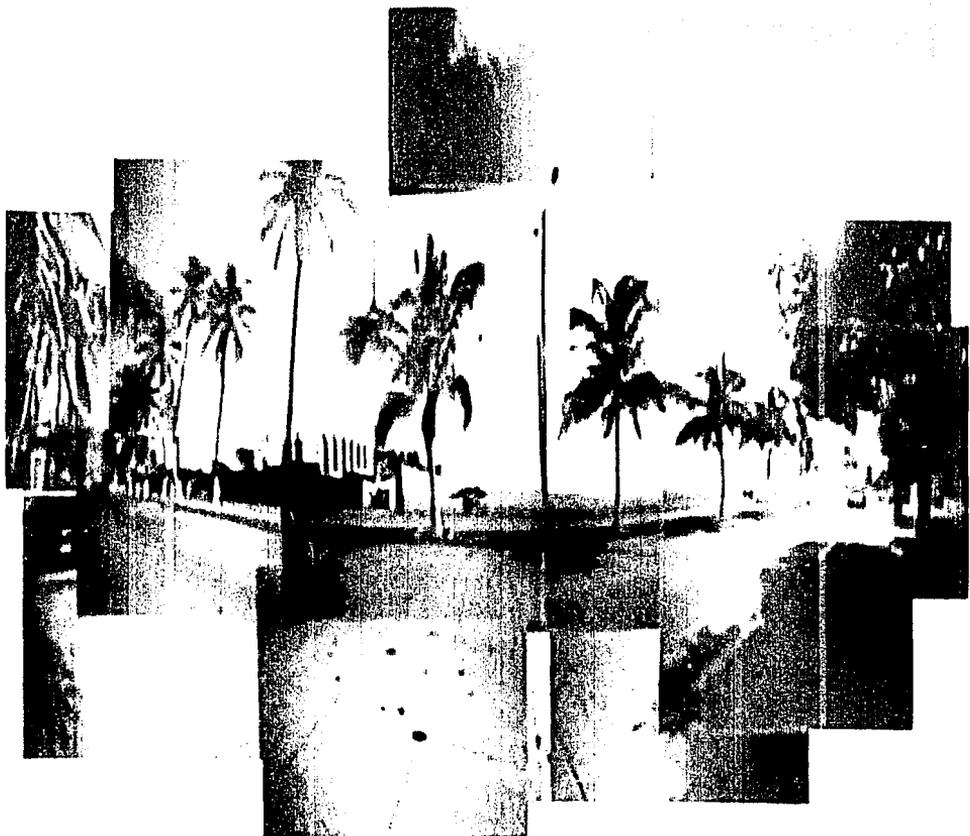
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ZONA PORTUARIA

TRINIDAD CON
FALLA DE ORIGEN

ZONA NÁUTICA

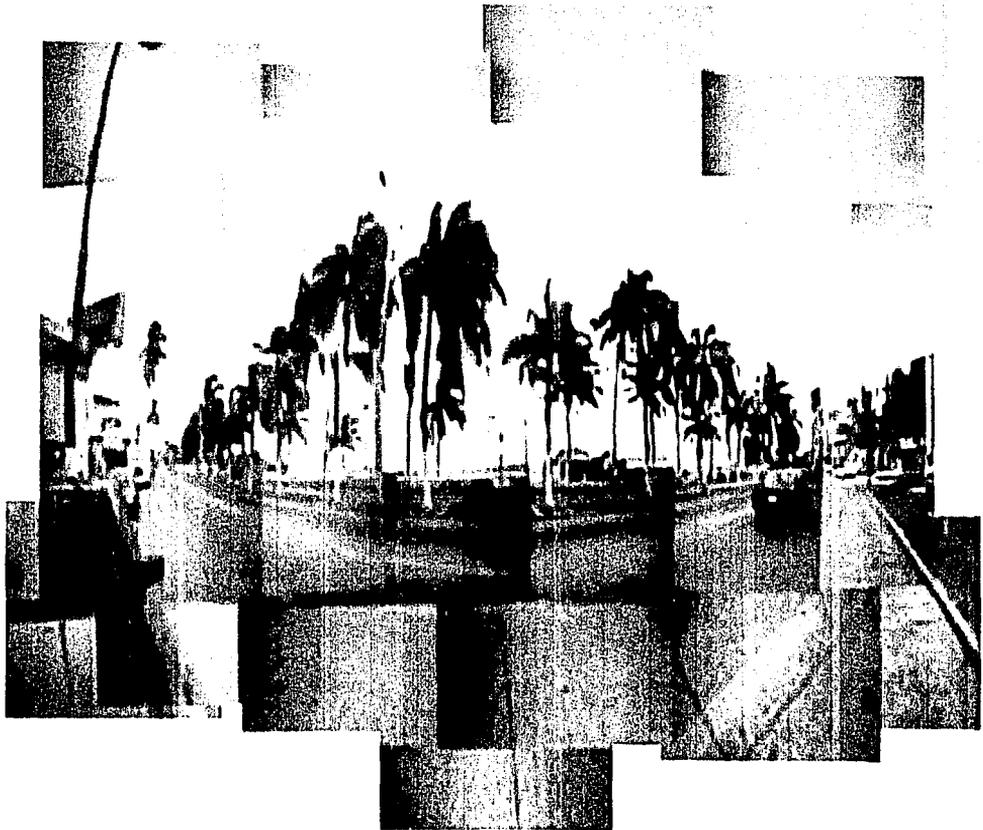
GENIC CON
FALLA DE ORIGEN



MINORS CON
FALLA DE ORIGEN

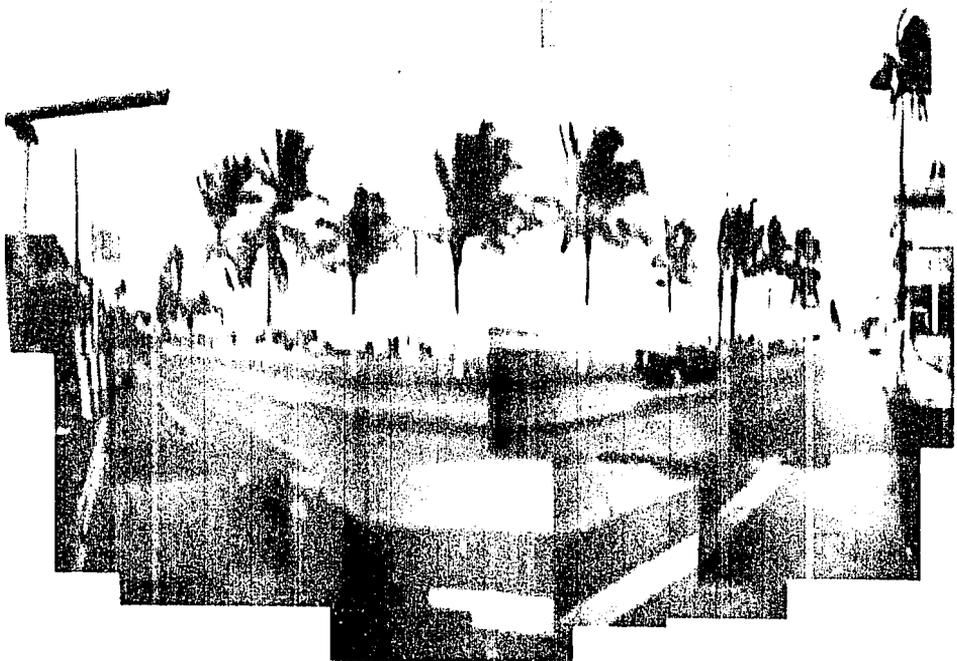
ZONA ACUARIO VILLA DEL MAR

48



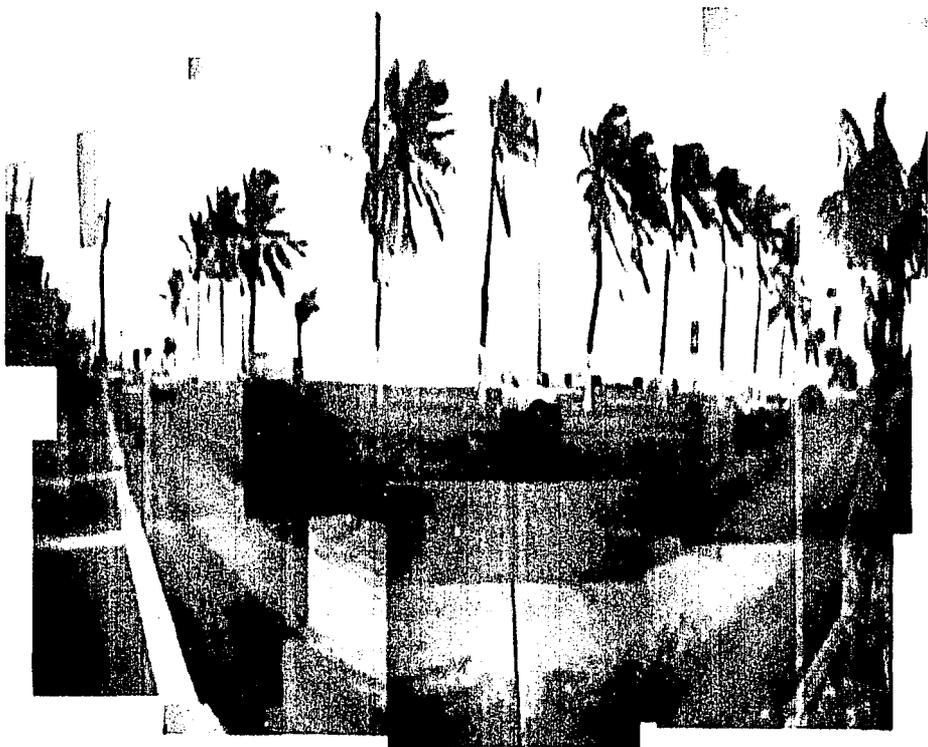
PRECIS CON
VILLA DE ORIGEN

ZONA DE LA BANDERA

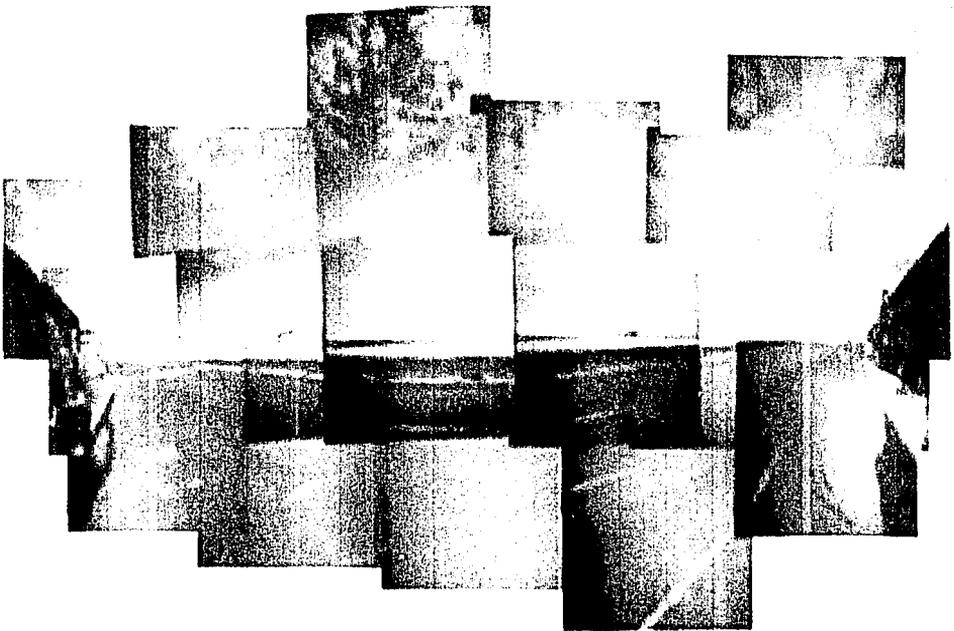


PROCESO JCM
- PUNTO DE ORIGEN

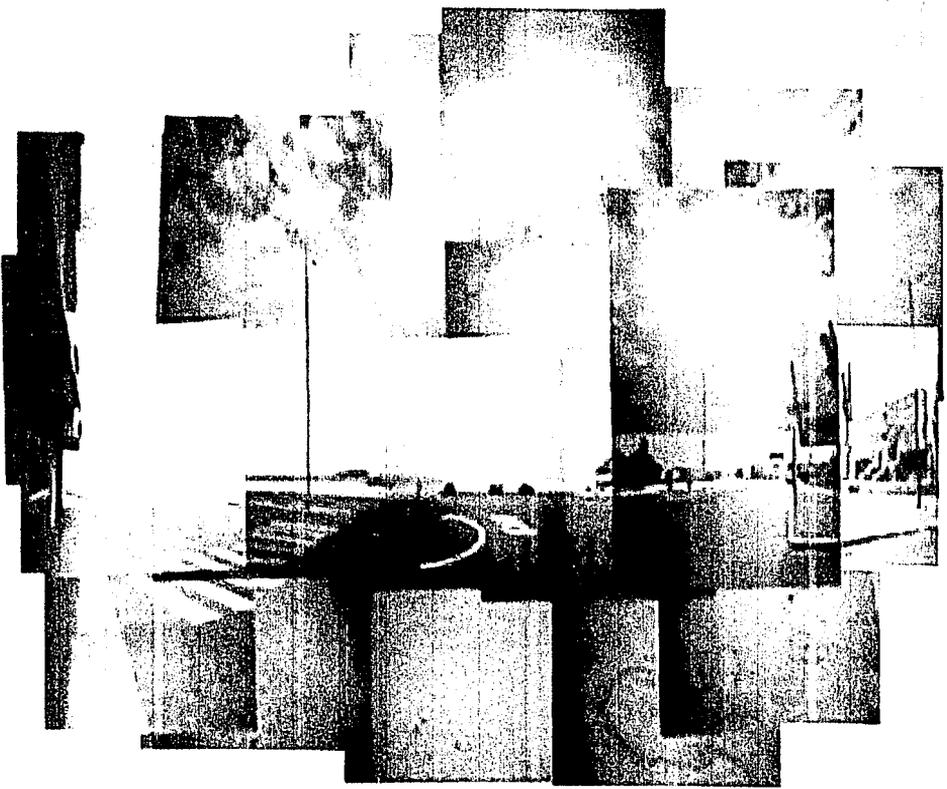
ZONA DE LA BANDERA



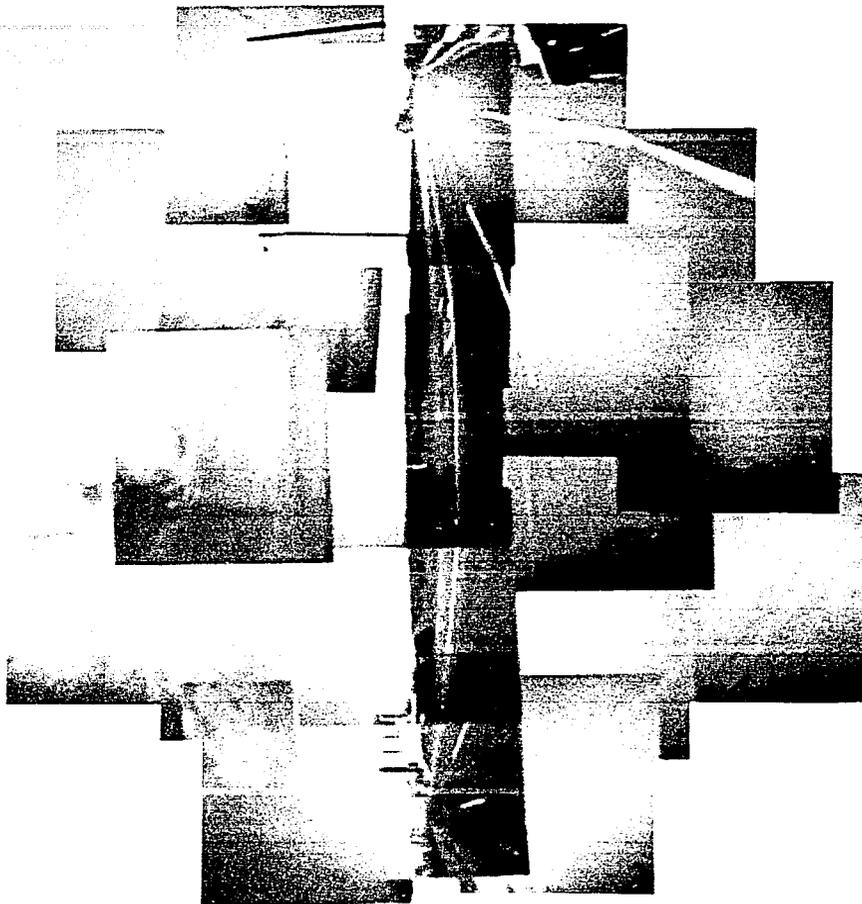
TIENE CON
FALTA DE ORIENTA



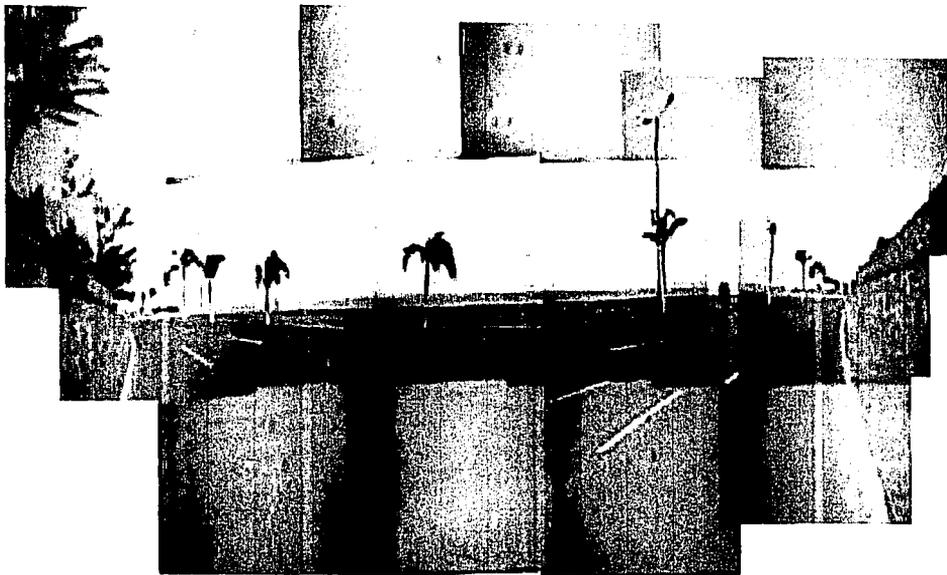
TIPO DE
CON
FALLA DE ORIGEN



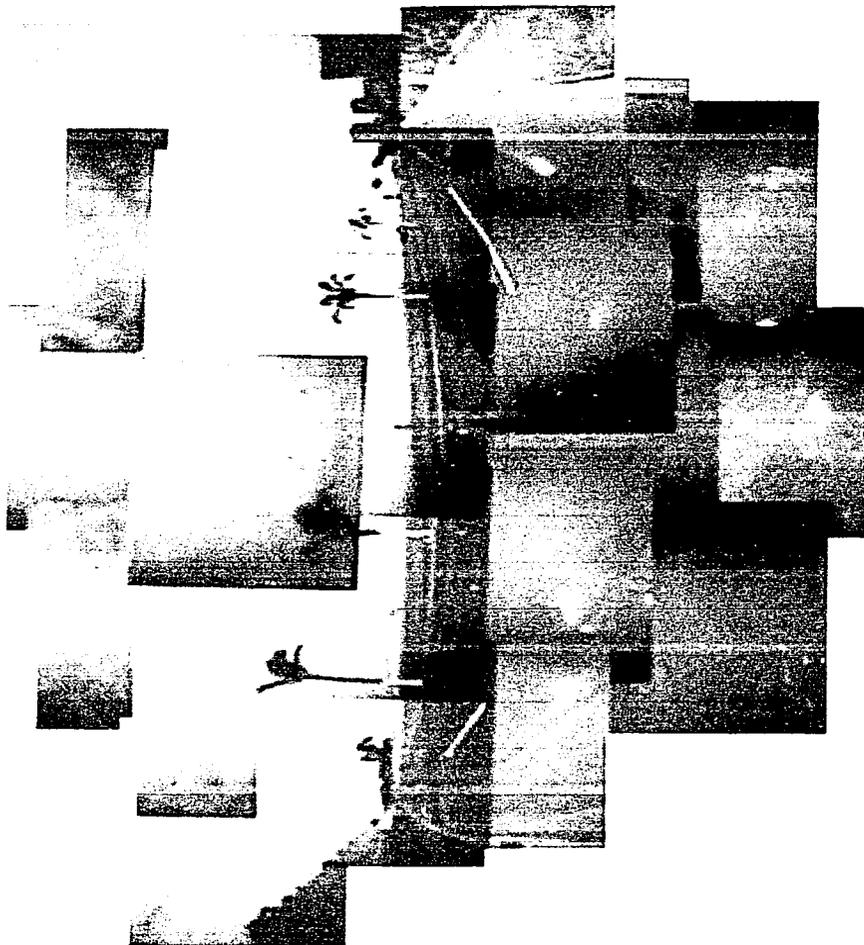
PARTE CON
FALLA DE ORIGEN

ZONA HOTELERA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



TRISIS CON
FALLA DE ORIGEN

ZONA VIDA NOCTURNA

TFEIS CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIÓN

Este capítulo nos orienta detalladamente las secciones de cada una de las zonas del boulevard, haciendo previo un estudio y análisis del contexto para intervenir de manera adecuada en el proyecto. Con esto obtenemos más acercamiento al punto de partida del proyecto e información que justifica el mismo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO IV ANTECEDENTES

INTRODUCCIÓN

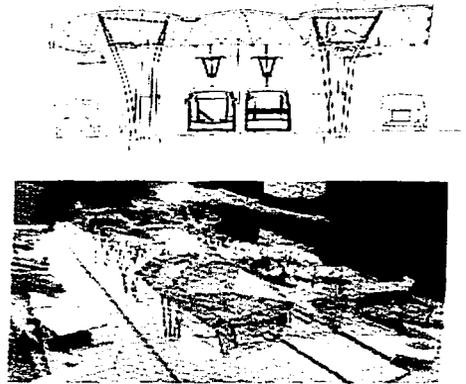
Aquí podemos observar algunos ejemplos análogos donde se ve la intervención del arquitecto como diseñador de un espacio urbano, en su afán de adaptar éste con su entorno manejando un mismo lenguaje.

También se podrá observar unos breves análisis de algunas paradas prototipo existentes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4.1 EJEMPLOS ANÁLOGOS

UN BOSQUE DE ESMERALDA



En numerosas ciudades francesas el tranvía propulsa el desarrollo humano. En Hérouville, Normandía, éste ha dado origen a un proyecto arquitectónico sumamente poético: un velo luminoso y colorido cubre una de las estaciones.

La estación Saint – Clair, primera de la línea de Hérouville, es la intersección de varios medios de transporte. Esta intermodalidad, muy contemporánea, ofreció a los arquitectos la oportunidad de crear un verdadero lugar de espera y de paso; un lugar que se niega a ser un banal de equipamiento, puramente funcional.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

La presencia del edificio cubierto de vegetación que ocupa la dirección departamental de trabajo, obra de Jean Nouvel, fue una fuente de inspiración para los arquitectos, impulsándolos a explorar el contexto "Naturel".

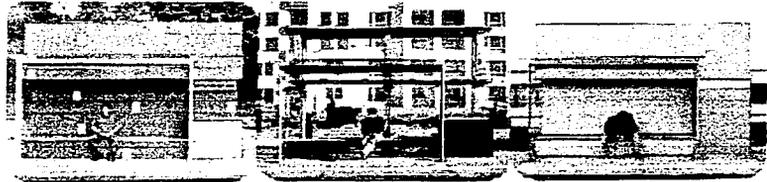
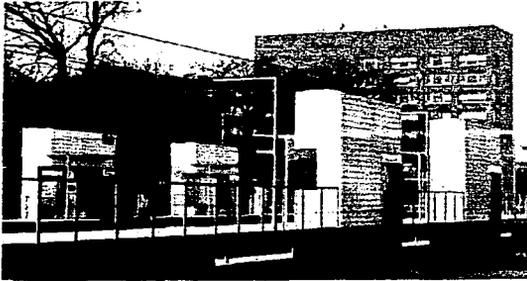
Al igual que un camaleón, la estación mimetiza el color de las plantas, siendo éstas fuente de inspiración para la esencia y el color mismo de su piel. Es un equipamiento ligero, cuya forma y materiales llaman la atención. El público se adentra en un bosque color de esmeralda, en un edificio que logra crear un microclima en medio urbano gracias a sus múltiples facetas y a su estructura.

El bosque está compuesto por tres estratos de distinta densidad. A nivel del suelo y de manera aleatoria, innumerables postes acompañan el espacio. Su forma sigue el mismo esquema y todo el conjunto sigue de soporte para otra estructura arbórea triangular, tan ligera como la primera. De cara al cielo, el último estrato está formado por escamas de policarbonato teñido, delicadamente colocadas sobre las arborescencias. Esas masas de colores, unidas entre sí por medio de láminas de policarbonato translúcido, constituyen un elemento de transición discreto y envolvente.¹

RECIBO CON
FALLA DE ORIGEN

¹ Diebolt Wanda, Poivre d'Arvor Olivier. PAYS AGES DE LA MOBILITE. Association Francaise d'Action Artistique.

STATION MASTERY

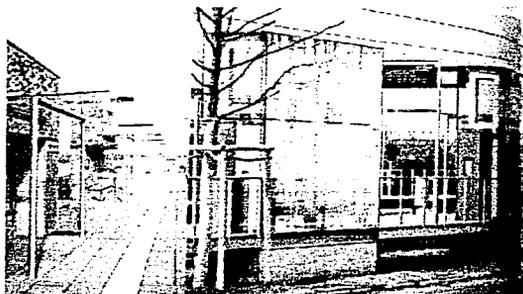


El espacio urbano no es siempre tratado amistosamente dice Martin Despang. Su firma ganó un concurso de diseño de 13 plataformas y esperando facilidades para el nuevo riel urbano de la expo 2000 en Hanover.

Esta fabulosa estructura metálica es de bienvenida a la vista como al usuario protegiendo del tráfico a los pasajeros que esperan y de confortables asientos, así como un funcionamiento técnico. Despang creó un sistema vertical rectangular en bloques que puede ser cubierto en un rango de materiales y cada uno puede ser adaptado a las estructuras individuales de cada parada. En su esfuerzo para obtener un diálogo con el espacio urbano que lo rodea, Despang concibió diferentes acabados en respuesta para cada

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

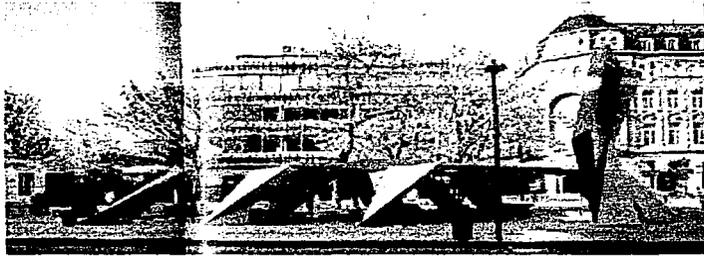
paradero con su entorno. En su mayoría las paradas están conformadas en estructura de bloques macizos.²



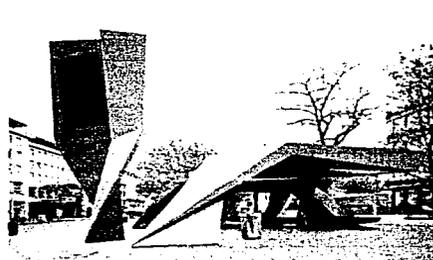
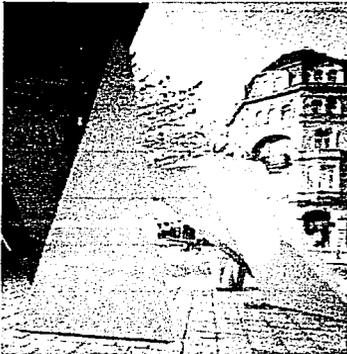
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

² Dietrich Richardson. BIGS IDEAS SMALL BUILDINGS. Universe. United States, 2001.

ANGLE POSE



Meter Eisenman, conocido como muchos de los decoradores, que hizo un diseño para paradas de camión basado en preguntas e ideas convencionales de paradas. El proyecto se basa en un diseño particular para la parada desde el mobiliario urbano que está diseñado para resistir destrucciones. Su estructura ofrece un amplio conjunto con diseño innovador.³



³ IDEM

4.1 PARADAS PROTOTIPO

(Imagen 1)⁴

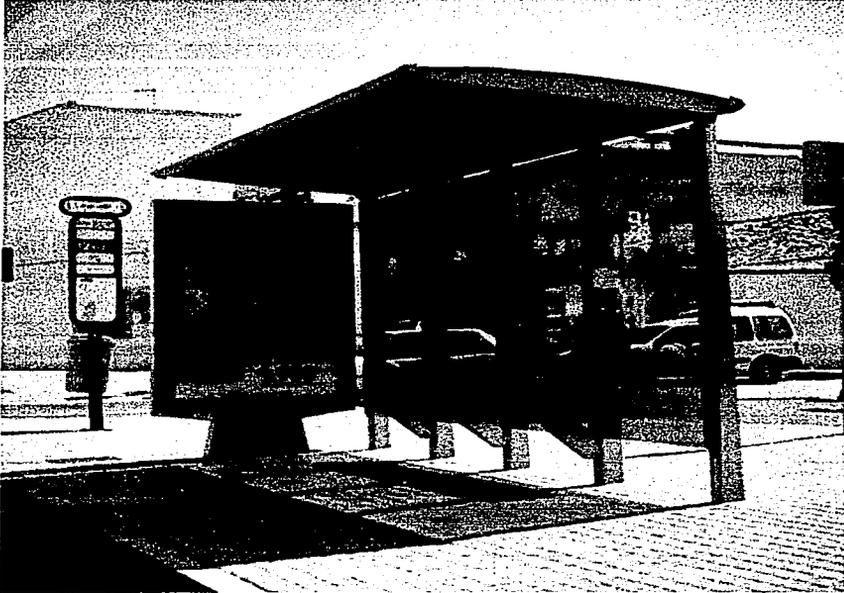


ANÁLISIS. Éste es un prototipo de las paradas existentes en el área a atacar, el cual finge como una función no apta, debido a que no existe una barrera física que ayude a proteger del norte, así como su diseño no está preconcebido o justificado a su entorno.

⁴ <http://www.partybus.com>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

(Imagen 2)⁵



ANÁLISIS. Éste prototipo es un poco más funcional a los existentes, debido a que existe una barrera traslúcida que ayuda a proteger del norte y del asoleamiento a las primeras horas del día, aparte el material traslúcido permite observar el entorno. Hay un lenguaje entre el cartel y el diseño del mobiliario. Materiales aparentemente factibles para el área a atacar.

⁵ IDEM

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

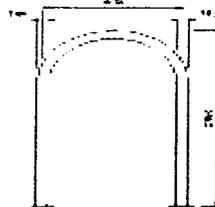
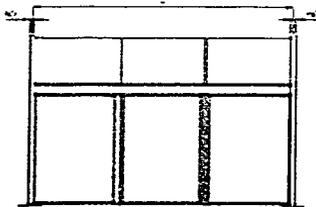
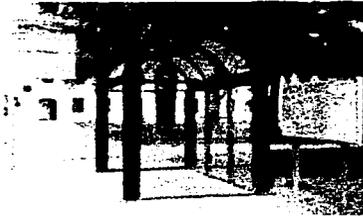
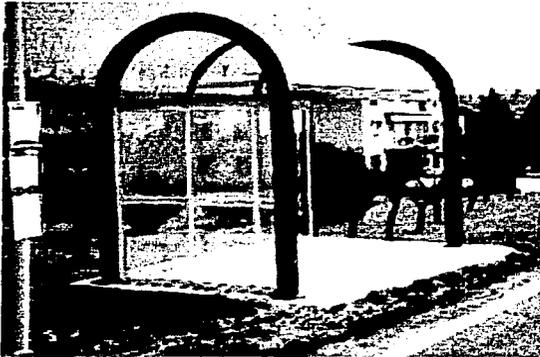
(Imagen 3)⁶



ANÁLISIS. La cubierta curva ayuda, pues tiene menor incidencia del sol. Los señalamientos propician un claro sistema de orientación y simplifica posibles confusiones.

⁶ IDEM

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

(Imagen 4)⁷

ANÁLISIS. La espalda traslúcida del paradero permite observar su entorno del paisaje y finge como barrera para los factores climatológicos. No tiene un confort adecuado por falta de elementos que conforman una parada, por ejemplo, las bancas, iluminación de ningún tipo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

⁷ <http://www.mobilus.com>

CONCLUSIÓN

Estos antecedentes nos dan una idea espacial y de función con la que debe contar una parada de autobús y la importancia del entorno para hacer una buena intervención en el espacio urbano. También es importante tomar en cuenta la postura del arquitecto, ya que de él depende justificar que sensación quiera mostrar a la sociedad con su proyecto, en este caso el mobiliario urbano, espacio el cual, haciendo hincapié, se relaciona de manera directa con el contexto.

TRIPES CON
FALLA DE ORIGEN

CAPÍTULO V MÉTODO EXPERIMENTAL PARA LLEGAR AL DISEÑO DEL PROYECTO

INTRODUCCIÓN

Este Método de experimentación es un mecanismo proyectual basado en el arte conceptual, el cual es basado en la creación expresiva de una ideología fundamentada en los aspectos de la realidad tangible. La búsqueda de nuevos discursos y formas en arquitectura hacen que éste método sea un sistema abierto y libre, basado totalmente en la intuición, ya que esta es la percepción espontánea que rompe con las barreras de los sentidos y nos impulsa a experimentar una idea, obteniendo como resultado "descubrimiento y revelación".

Con esta técnica de expresión y búsqueda se logra liberar el potencial imaginativo y creativo de nuestro subconsciente y así poder lograr una teoría práctica "SIN LÍMITES".

5.1 COLLAGE

La palabra collage, proviene de la palabra francesa "coller", que significa adherir. Es un ejercicio que se basa en la manipulación de conceptos mediante el recorte, el ensamble y el montaje.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Este mecanismo plástico y conceptual tiene su fundamento ideológico en el liberalismo. Esta ideología hace nula cualquier tipo de teoría que limite la libertad de poder quitar un elemento y reemplazarlo por otro, o simplemente poder cambiar de pensamiento – sentimiento en cualquier punto del proceso.

El collage es un mundo de especulación del entusiasmo y la incertidumbre. Esto dará como resultado una imagen creada a partir de una combinación de medios que transmiten su energía, un concepto fuerte, un pensamiento, una emoción, provocando una motivación a tomar riesgos o atrevimientos creativos en el diseño.

Por medio del collage podemos obtener diferentes efectos como una visión de objetos espaciales, de una geometría, esquemas tridimensionales, o de luces y sombras.

5.1.1 FOTO COLLAGE

El foto collage no es más que la percepción del espacio a través del lente de la cámara, visto entre un dibujo en perspectiva y el fluido movimiento del ojo desnudo. Esta percepción del espacio se convierte diversa al ser congelada la imagen en foto y poder revelar aspectos imperceptibles a simple vista o simplemente darlos por desapercibidos. De esta manera la captura de la imagen se interpreta diferente que la visión fluida a simple vista. Así se le da más fuerza a los elementos y movimientos físicos o naturales con los que está conformado un espacio.

TRICIE CON
FALLA DE ORIGEN

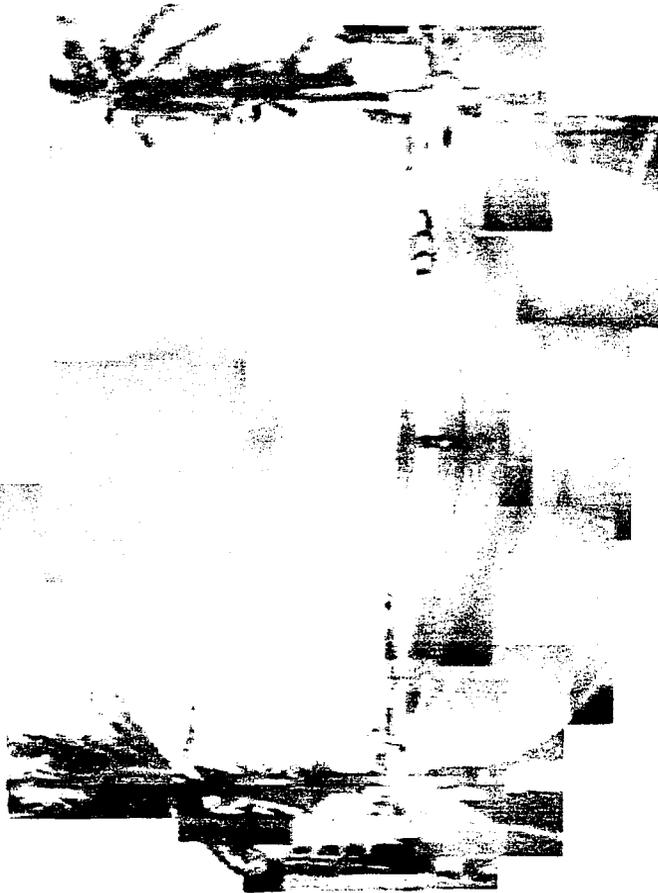
5.2 PRIMERA FASE DEL MÉTODO EXPERIMENTAL

INTRODUCCIÓN

En esta primera fase se tomaron fotos en cada una de las zonas, estando ubicado en un punto se tomaron las fotografías de extremo a extremo hasta formar un collage panorámico de cada una de las zonas. De esta manera se analiza mejor el contexto y se aprecian ciertos elementos o eventos que surgen en cada una de ellas. Como se observará a continuación, algunas zonas están formadas por dos foto collage, debido a que parado en un punto el lente de la cámara no alcanza a percibir en su totalidad la zona.

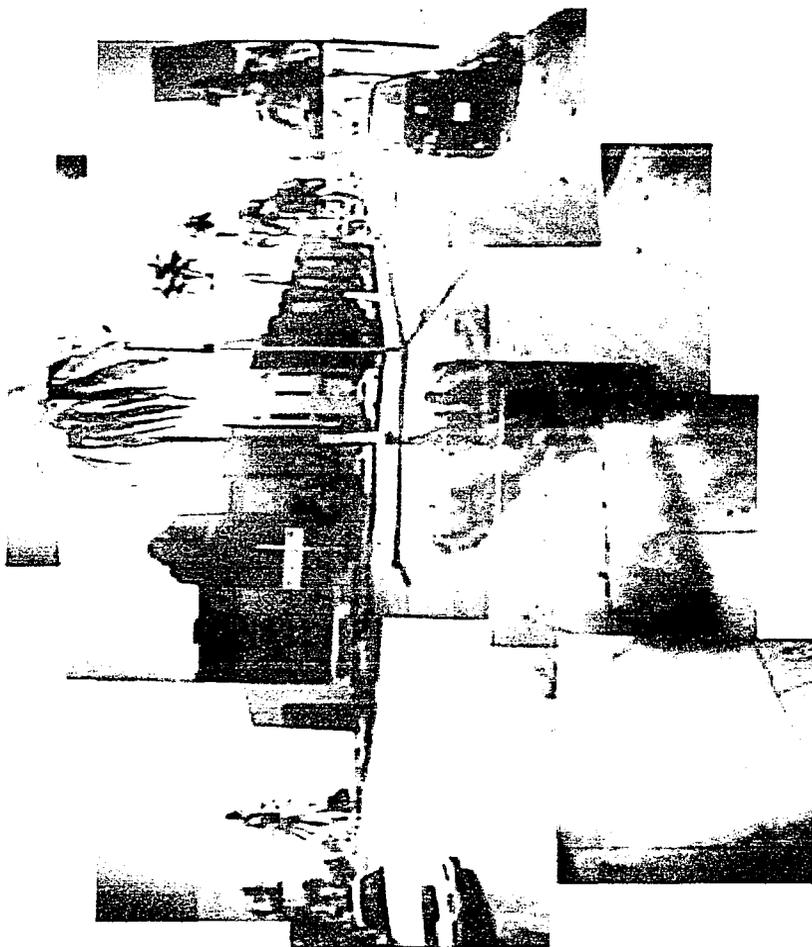
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.1 ZONA PORTUARIA



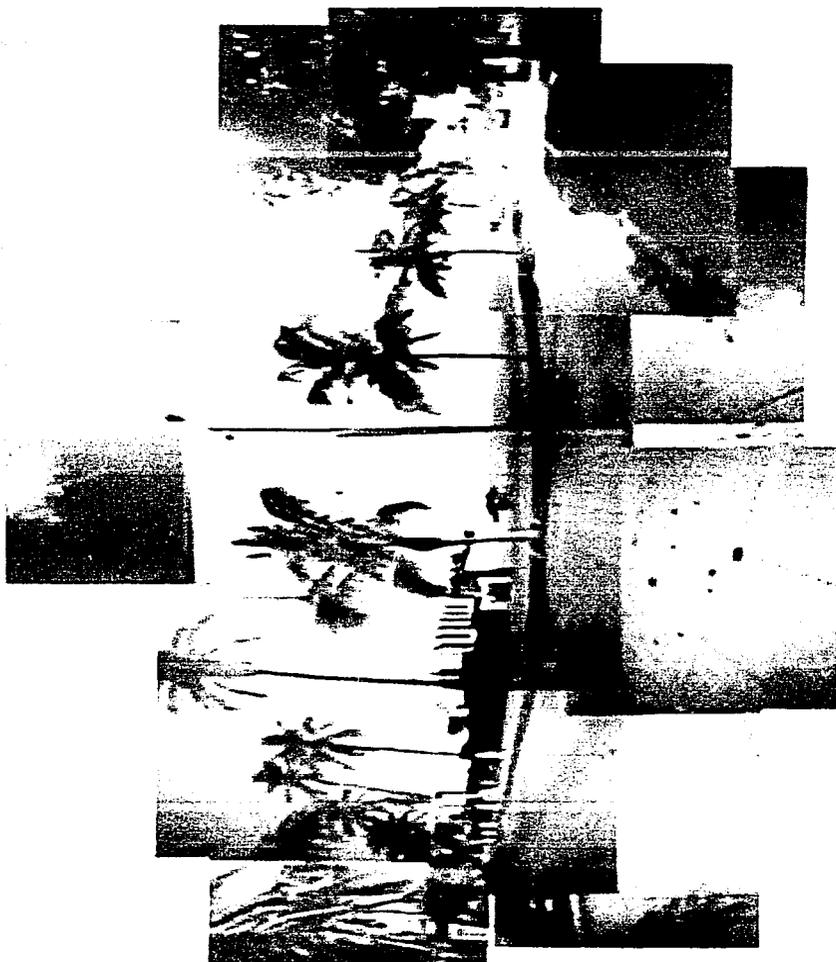
TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.2 ZONA NÁUTICA



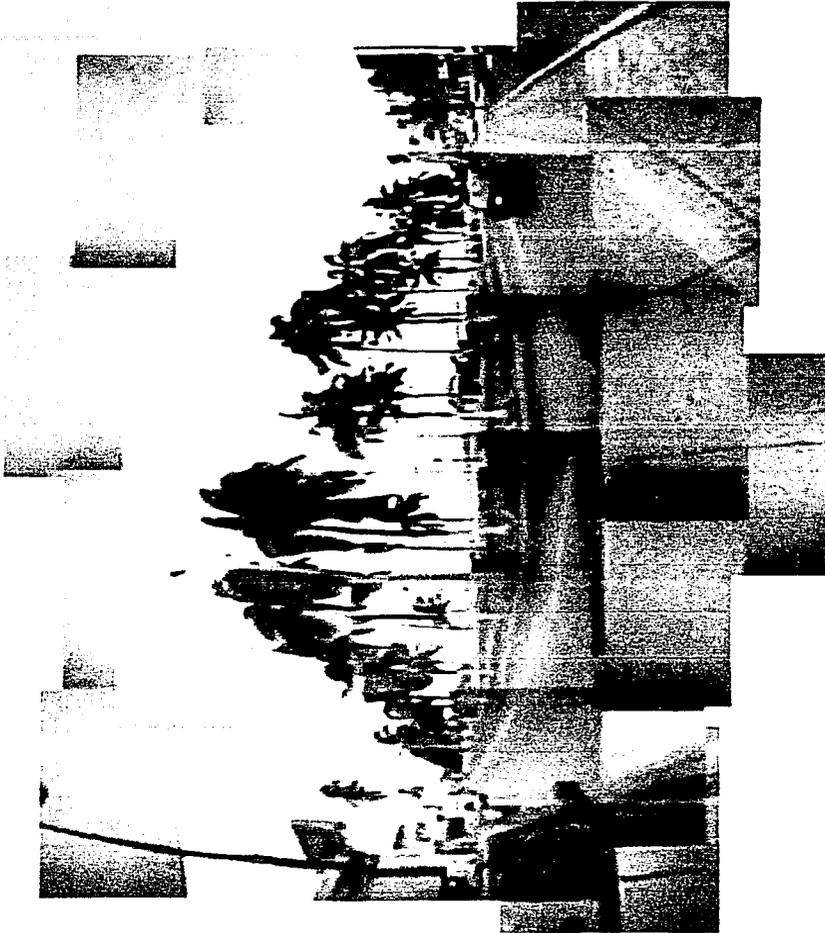
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.2.1 ZONA NÁUTICA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.3 ZONA ACUARIO - VILLA DEL MAR



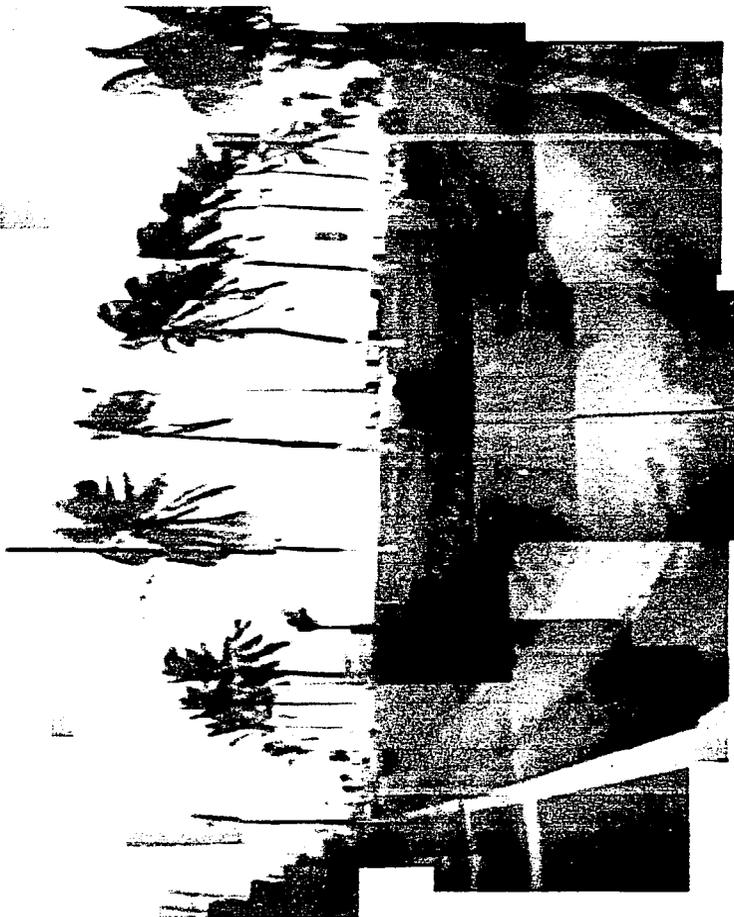
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.4 ZONA DE LA BANDERA



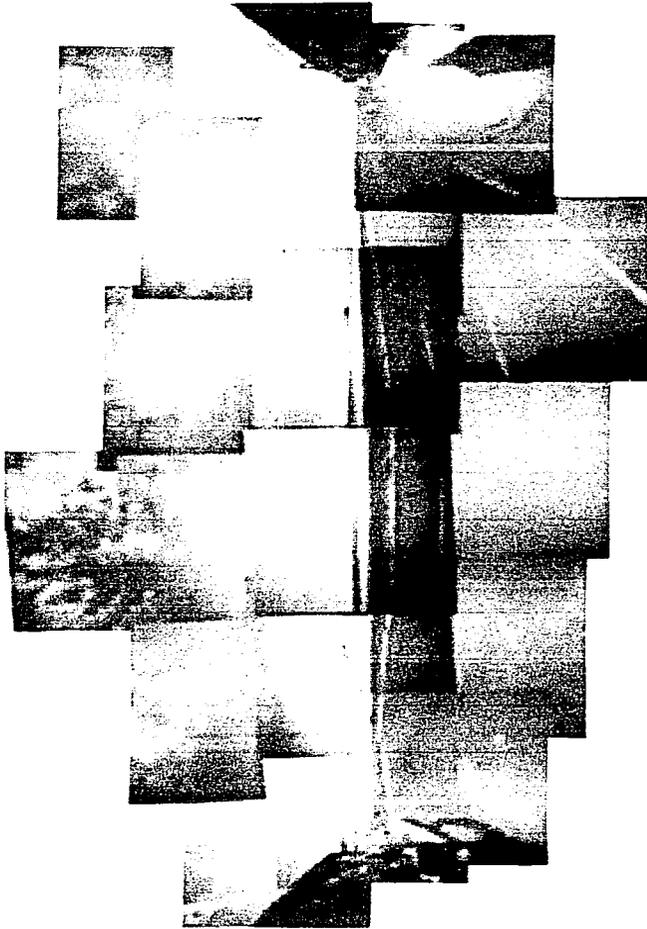
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.4.1 ZONA DE LA BANDERA



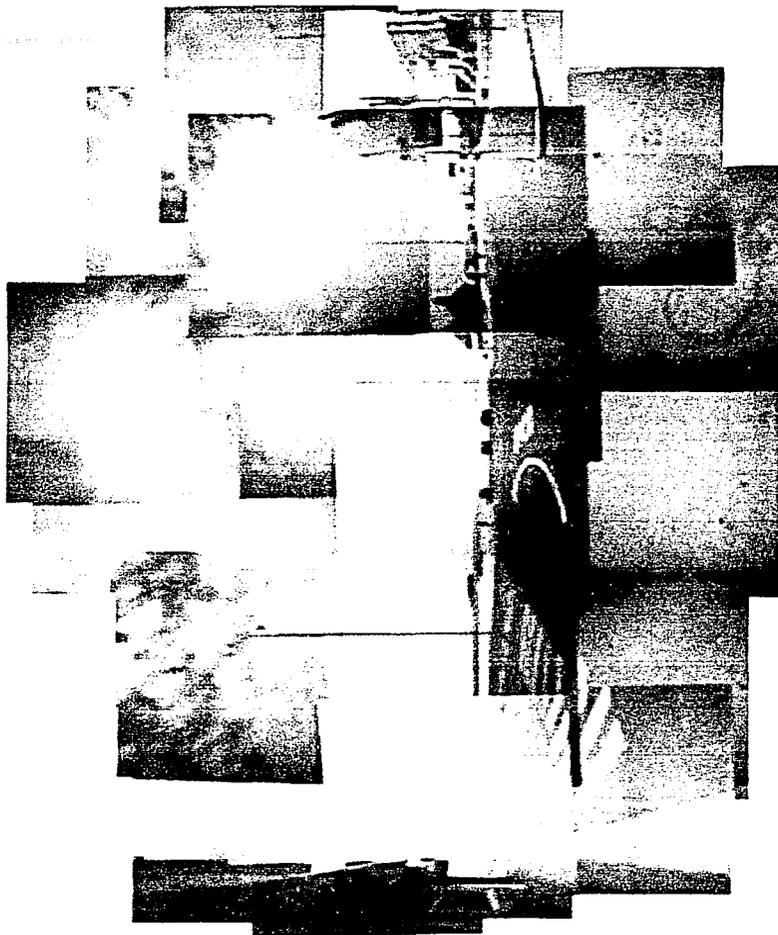
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.5 ZONA DE SACRIFICIOS



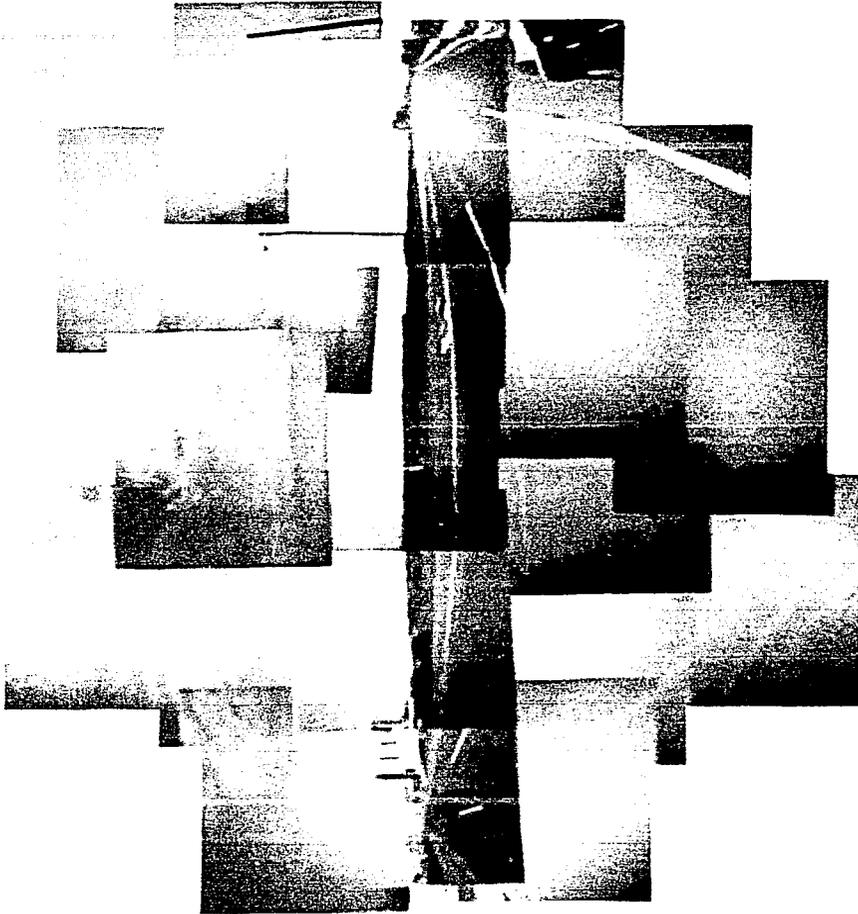
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.5.1 ZONA DE SACRIFICIOS



TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

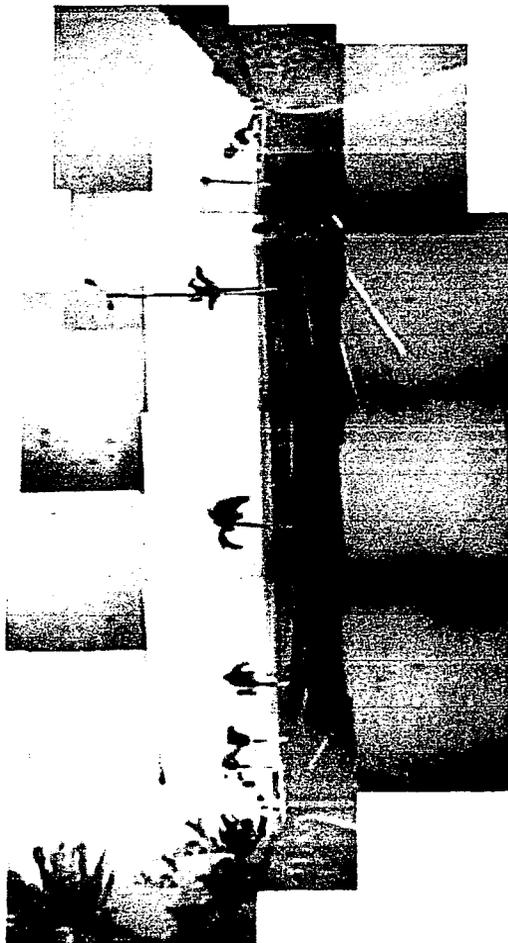
5.2.6 ZONA HOTELERA



TESIS C
FALLA DE ORIGEN

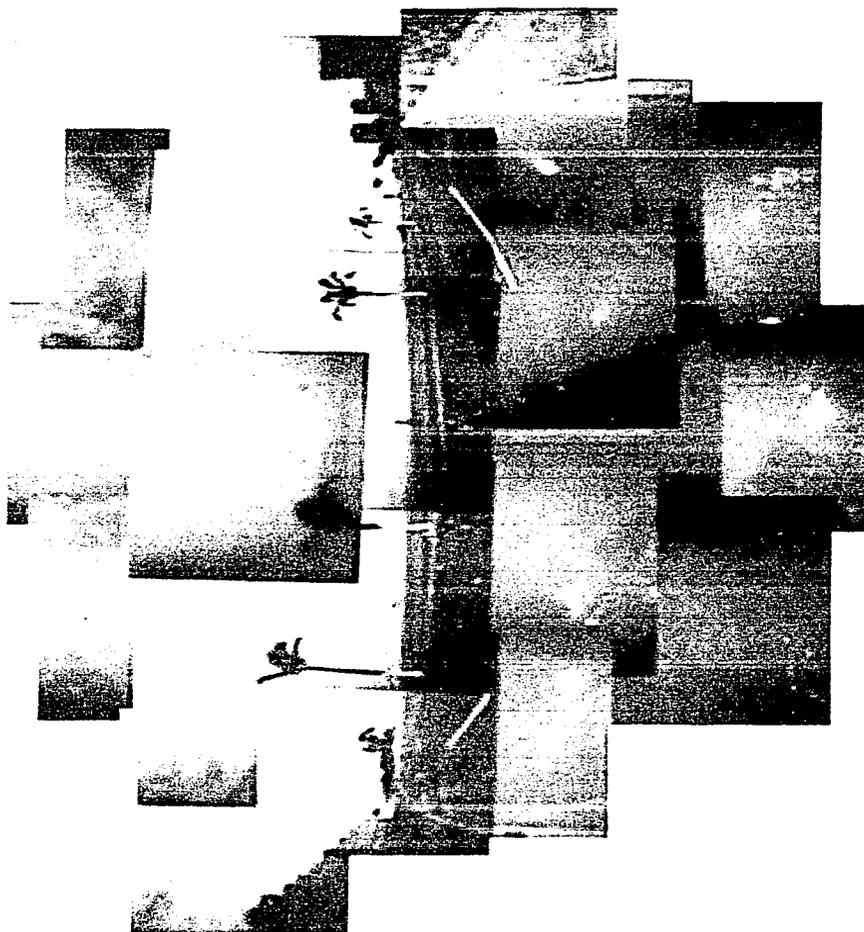
ENTRADA AL NO SABLE
DE LA ZONA HOTELERA

5.2.7 ZONA VIDA NOCTURNA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.2.7.1 ZONA VIDA NOCTURNA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.3 SEGUNDA FASE DEL MÉTODO EXPERIMENTAL

INTRODUCCIÓN

En esta segunda fase, una vez ya analizadas las zonas, se toman fotos a elementos o eventos que surgen en cada una de ellas. Estas imágenes deben ser tomadas a nivel objeto, no espacio. Mediante este proceso se recortan y se ensamblan de manera libre los objetos, dando como resultado un efecto creativo en el fotocollage y un concepto o emoción de identidad con cada una de las zonas. Tomando en cuenta los sentidos " pensamiento – sentimiento".

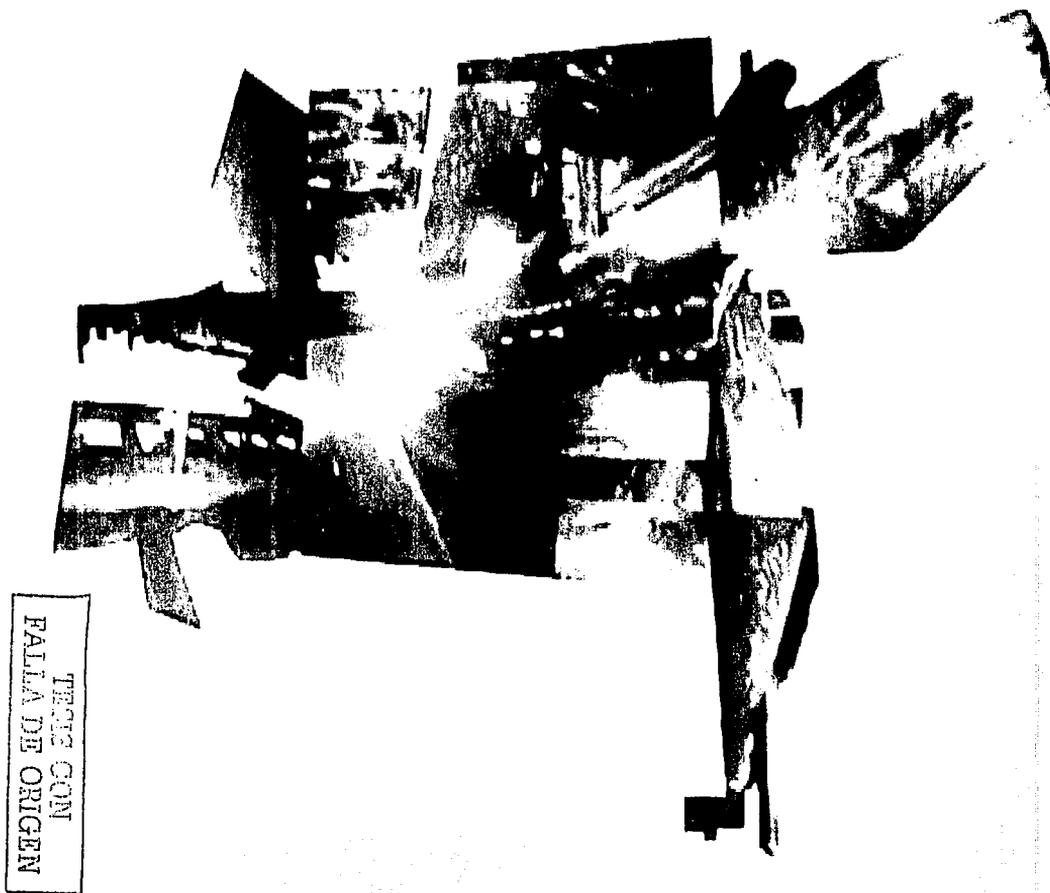
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Esta fotoconstrucción surge por medio de elementos estructurales que se encuentran ubicados por la parte de abajo del restaurante "la Bamba" y algunos otros de polines de madera que se utilizan de apoyo para algunos puestos ambulantes.

Estos elementos son recortados de tal manera que surja una nueva secuencia estructural basada en contrastes de luz y sombra y plasmando esa sensación de los objetos como tal.



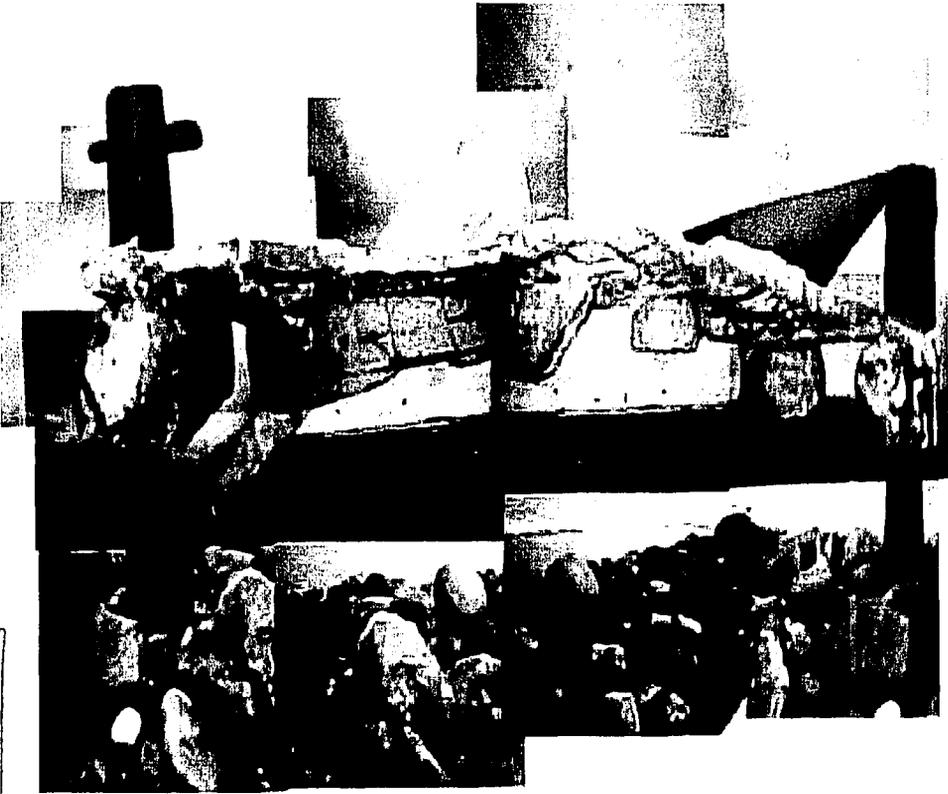
TEJIDO CON
FALLA DE ORIGEN

La pesca, como uno de los eventos de más identidad en esta zona, fue el punto de partida para poder formar el collage. Estos elementos son extraídos de un muelle vernáculo de madera, hecho por los mismos pescadores. Tratando de plasmar la misma originalidad y materialidad con la que fue hecho, conservando las perspectivas como fueron tomados los objetos y respetando los contrastes de luz y sombra.

TESIS COOT
FALLA DE ORIGEN

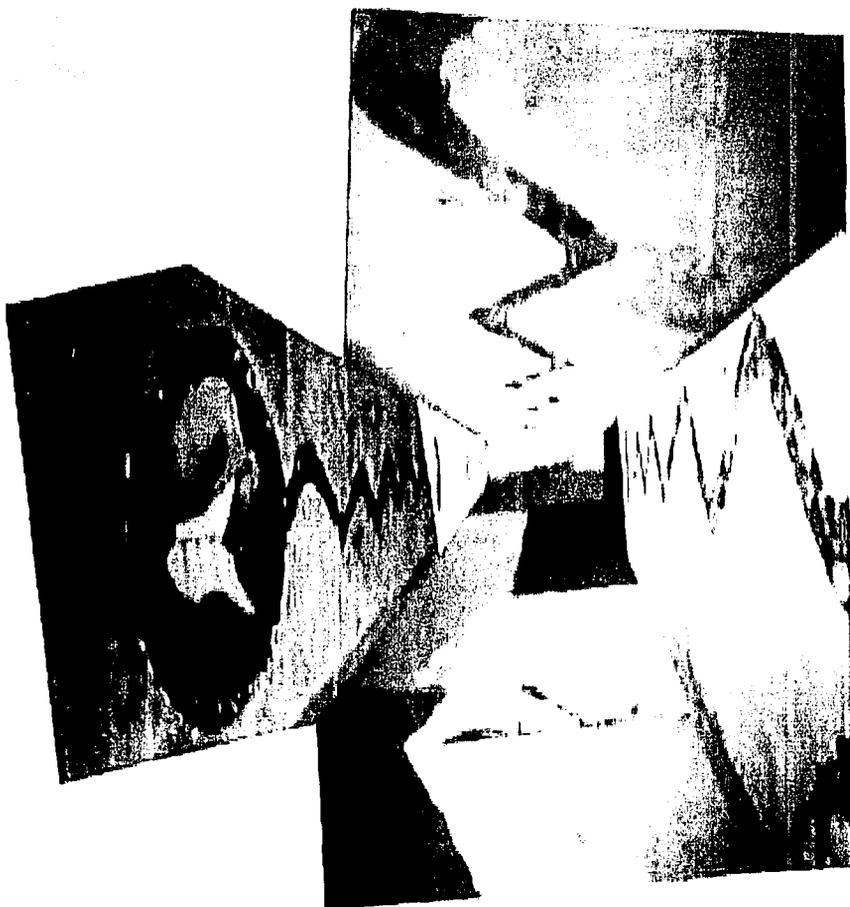


Uno de los objetos de más identidad en esta zona son los camastros que se encuentran en la playa Villa del mar. Estos objetos fueron formando el collage de una manera intuitiva sin encontrar un principio y un fin, simplemente llevando una secuencia de puntos de fuga y perspectivas, así como de luz y sombra.



YESIS CON
FALLA DE ORIGEN

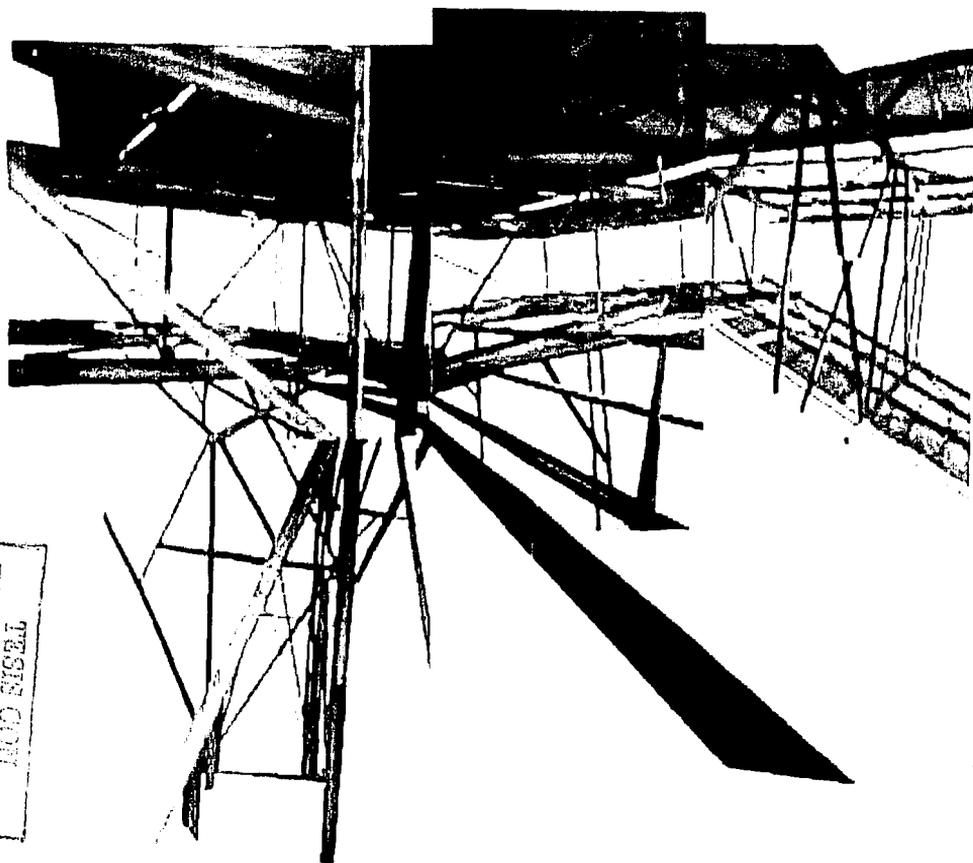
Este fotocollage es uno de los más expresivos en cuanto al peso visual que tiene la naturaleza del material de esta zona. Las rocas del mar y ciertos agrietamientos del suelo, así como algunas anclas, son objetos de inspiración para poder conformar esta imagen muy textual y natural.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Esta es la zona más cercana en perspectiva a la Isla de Sacrificios, el cual fue el elemento de partida logrando el objetivo de enmarcarlo como un punto de fuga utilizando en ambas caras o planos texturas del camellón, calles y un toque de grafitos, dándole esa originalidad que requiere el fotocollage.

TESIS CON
FALTA DE ORIGEN



Los anuncios espectaculares es el atractivo que impulsó a ir componiendo esta fotoconstrucción. Esto se fue dando mediante el entrelazado de la estructura, siguiendo ciertos vectores y respetando cada perspectiva de los mismos, tomando en cuenta aquellos contrastes de luz y sombra y dando como surgimiento una nueva forma inestable.



TESA CON
FALLA DE ORIGEN

Este es uno de los eventos que mas fuerza y presencia tiene en esta zona. La vida nocturna es vista en esta imagen como un caos compuesto por objetos que se dan en ese momento y formando entre ellos volúmenes de geometría topológica.

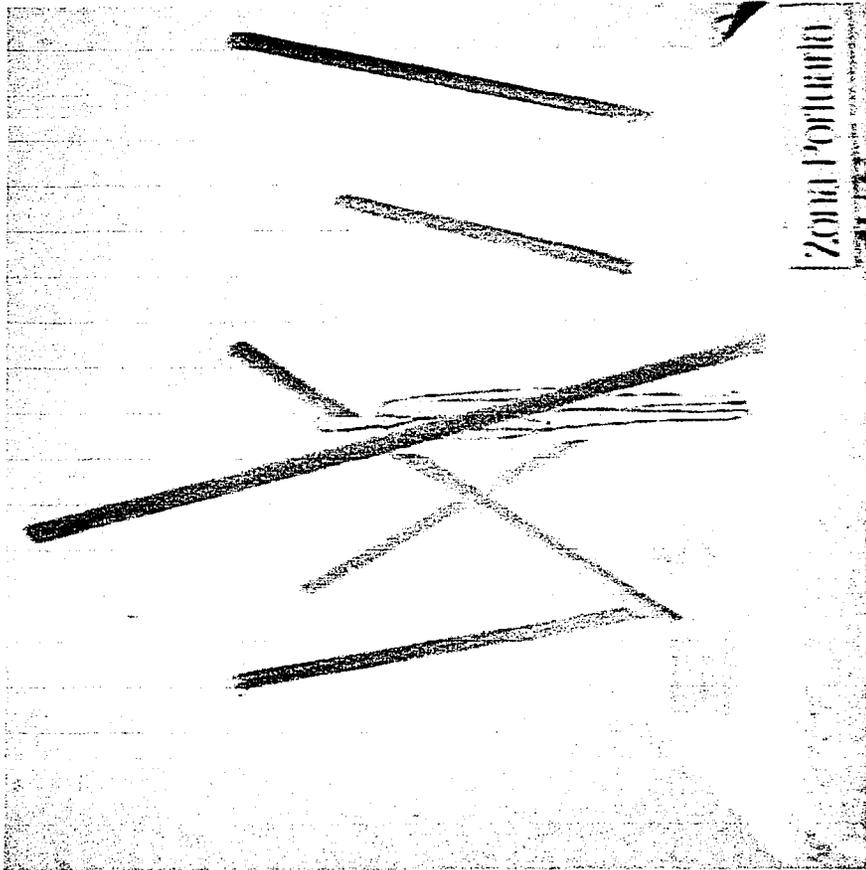
5.4 TERCERA FASE DEL MÉTODO EXPERIMENTAL

INTRODUCCIÓN

Esta fase consta de pasar de un plano a tres dimensiones. Es decir, interpretar el foto collage, transmitiendo esa energía y sensaciones con las que cuentan las imágenes de cada una de las zonas, a una forma y función del espacio en maquetas de trabajo, mediante este proceso se va puliendo el proyecto de una manera más concreta para poder llegar al objetivo de un espacio arquitectónico idóneo.

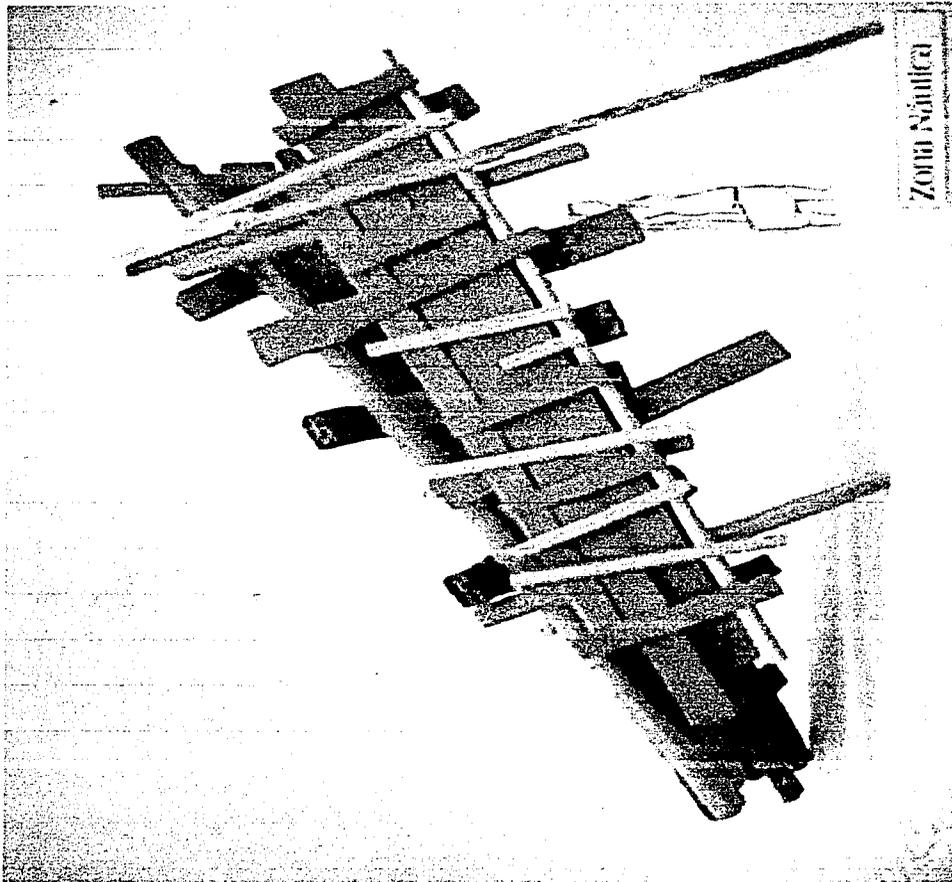
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.4.1 ZONA PORTUARIA



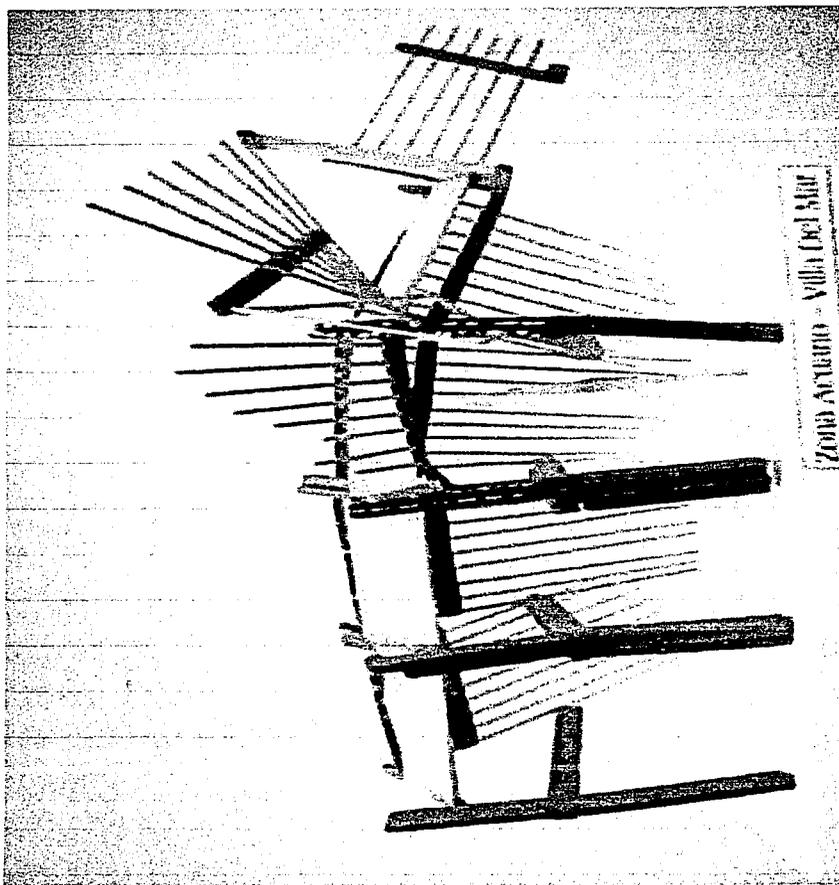
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.4.2 ZONA NÁUTICA



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.4.3 ZONA ACUARIO – VILLA DEL MAR



ZONA ACUARIO – VILLA DEL MAR

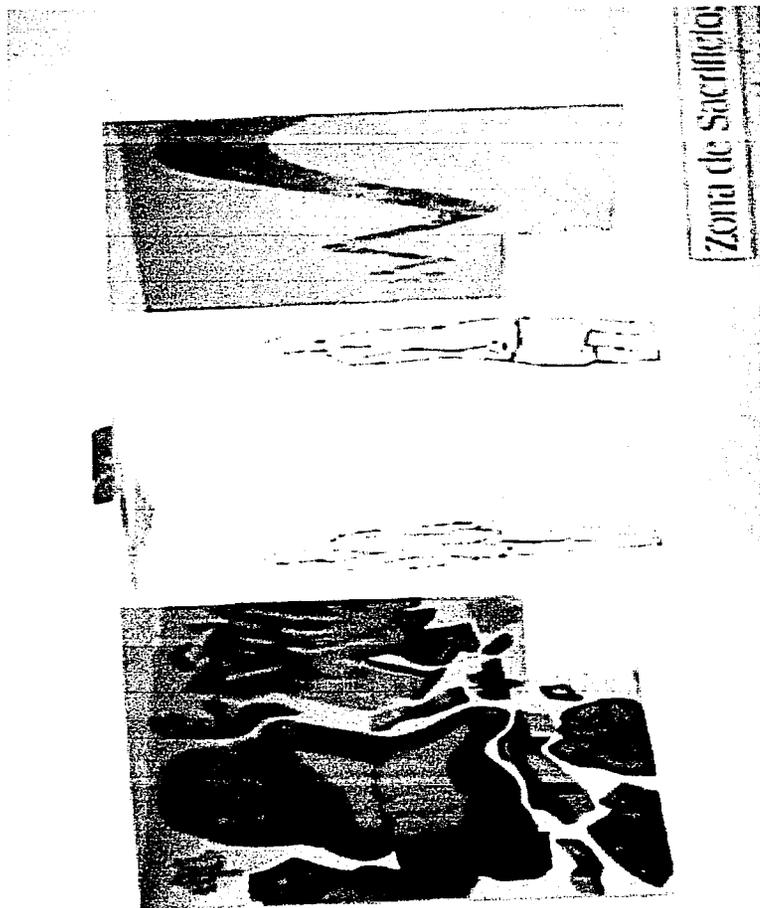
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

5.4.4 ZONA DE LA BANDERA



FALLA DE ORIGEN

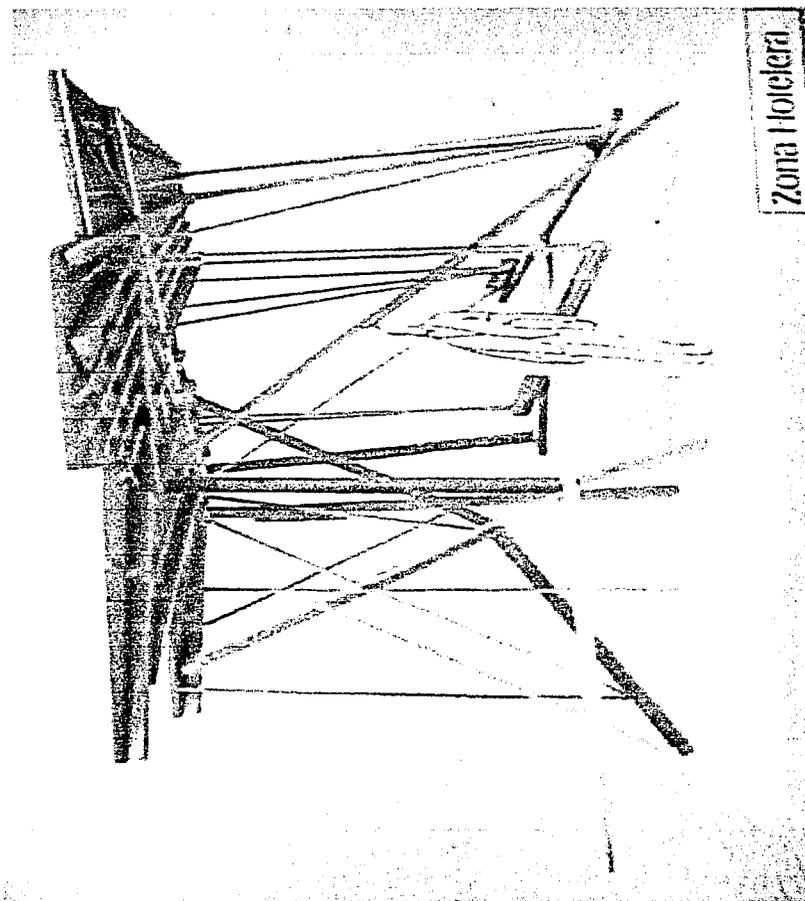
5.4.5 ZONA DE SACRIFICIOS



Zona de Sacrificios

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

5.4.6 ZONA HOTELERA



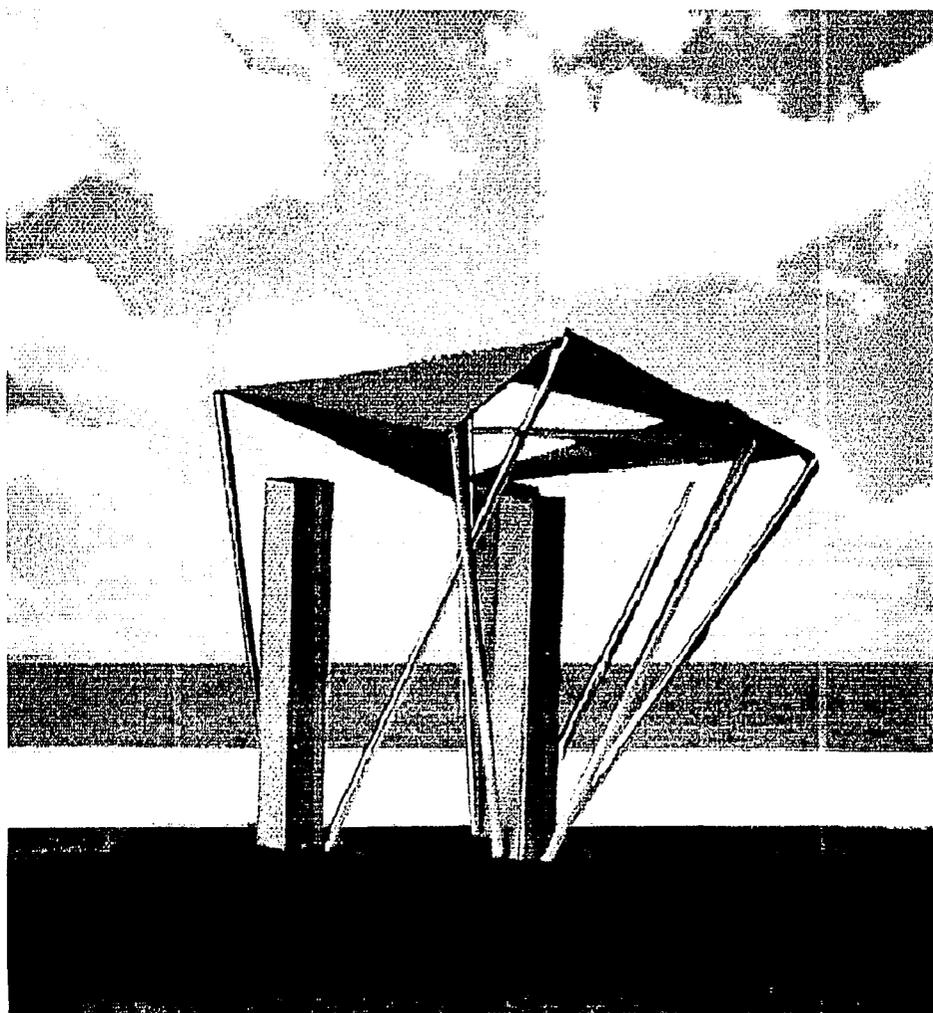
TRIE CON
FALLA DE ORIGEN

5.5 CUARTA FASE DEL MÉTODO EXPERIMENTAL

INTRODUCCIÓN

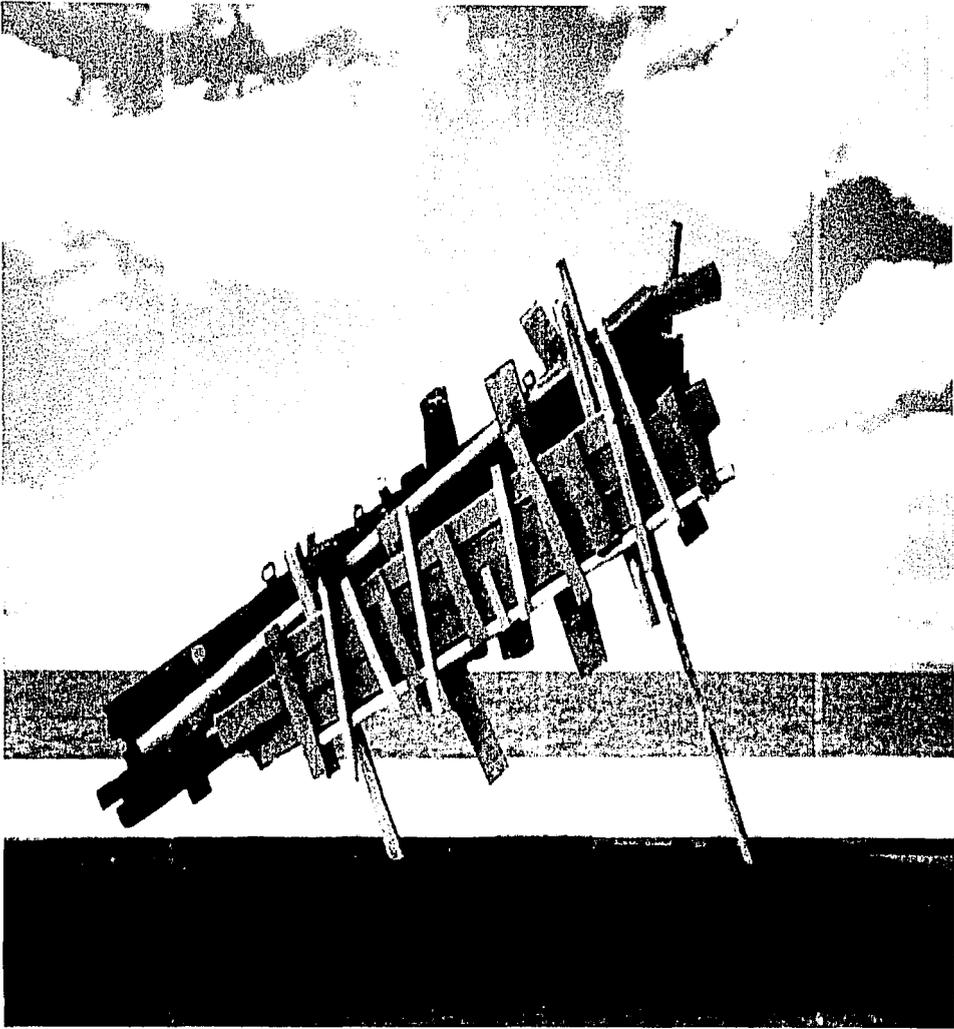
Esta es la última fase del método experimental. Dicho de otra manera es la conclusión del proyecto. Aquí se verán los paraderos de autobús de cada zona en maquetas concluidas y dentro de su contexto, por medio del fotomontaje. Obteniendo como resultado una imagen más real del proyecto.

FINIS CON
FALLA DE ORIGEN



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Aquí se interpretaron los elementos estructurales que se encuentran en el fotocollage de esta zona. Manipular estos elementos inclinados como apoyos para la cubierta, la cual está compuesta por planos triangulares inclinados en diferentes sentidos y tres columnas de sección cuadrada de 40 x 40 cm en diferentes posiciones, (donde el usuario se puede recargar para esperar el camión) hacen que este espacio se convierta en un mismo lenguaje tanto en alzado como en planta arquitectónica y en cubierta. Los materiales se escogieron de una manera muy particular para darle una imagen contemporánea a la parada, por lo que se utilizaron elementos macizos como las columnas de concreto armado con un acabado de pulido aparente y elementos ligeros como la cubierta transparente de policarbonato plano, así como la utilización de acero tubular inoxidable de 4 " de diámetro para los apoyos inclinados de la cubierta.



TERMINO CON
FALLA DE ORIGEN

Aquí se quiso interpretar la misma originalidad y materialidad que se aprecia en el fotocollage. Construir la parada de una manera vernácula a base de puros restos de madera apoyada en solo tres puntos para así poder formar el volumen compuesto por dos caras tal como se ve en la imagen y dejar una abertura en el vértice donde se unen ambas caras para que penetre de día la luz del sol. Efecto que también se aprecia en el fotocollage.

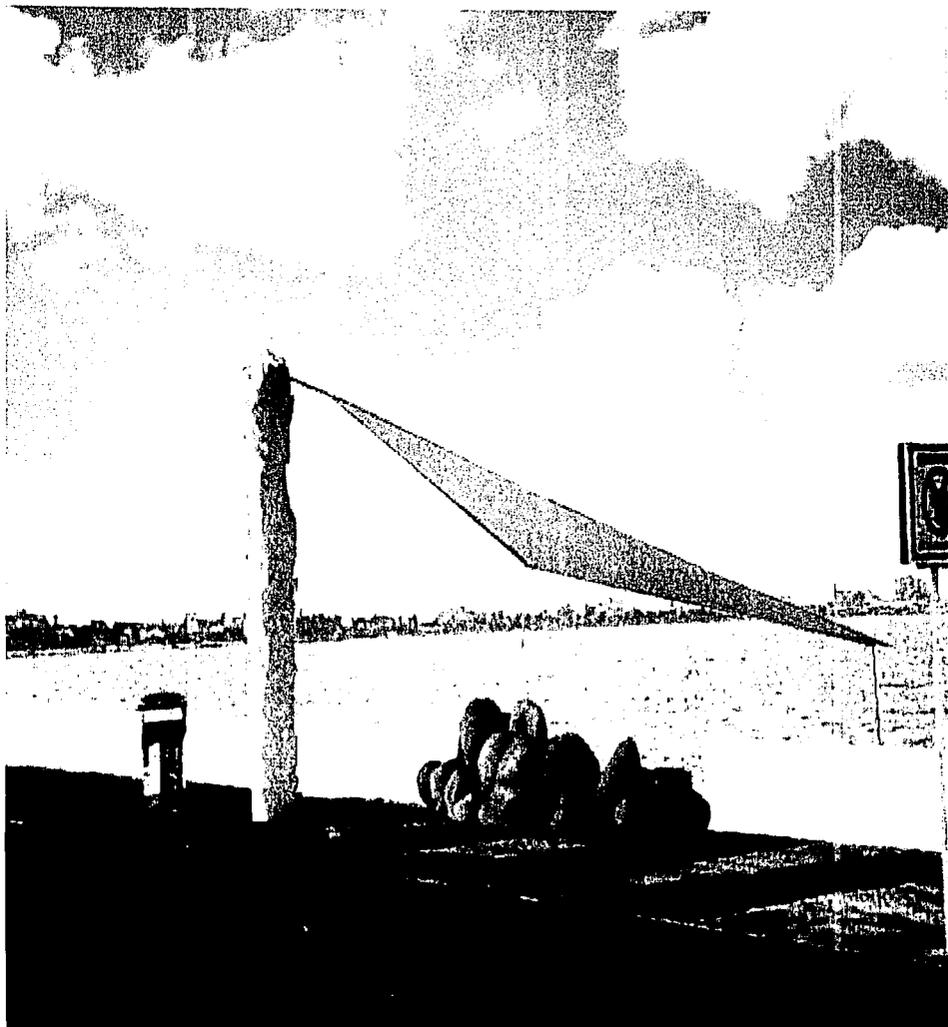
Los materiales a utilizar para construir dicha parada son a base de pura madera teka para exterior ensamblada con acabado en barniz polyform mate, para darle esa naturaleza al material y atornillado de acero inoxidable.



TESTE 0001
TALLA DE ORO

Esta parada está compuesta por módulos fracturados, sin perder la esencia de los camastros colocándolos de cabeza para adaptar su forma a una función, así como se aprecia en esta imagen en donde las asentaderas forman parte del techo y el respaldo es la parte trasera de la parada, la recargadera donde se ponen los brazos finge como banca y las patas como apoyos verticales. El material puro de la madera, con cierta separación entre las duelas, hace que se aprecie un mismo concepto tanto en el fotocollage como en la parada.

El sistema constructivo es por medio del ensamble y de refuerzos atornillados en acero inoxidable. Para protección de la lluvia y del norte se fijan en la parte trasera de la parada y en el techo unas láminas transparentes de policarbonato plano. La madera es Teka exterior tratada a base de barniz polyform mate.



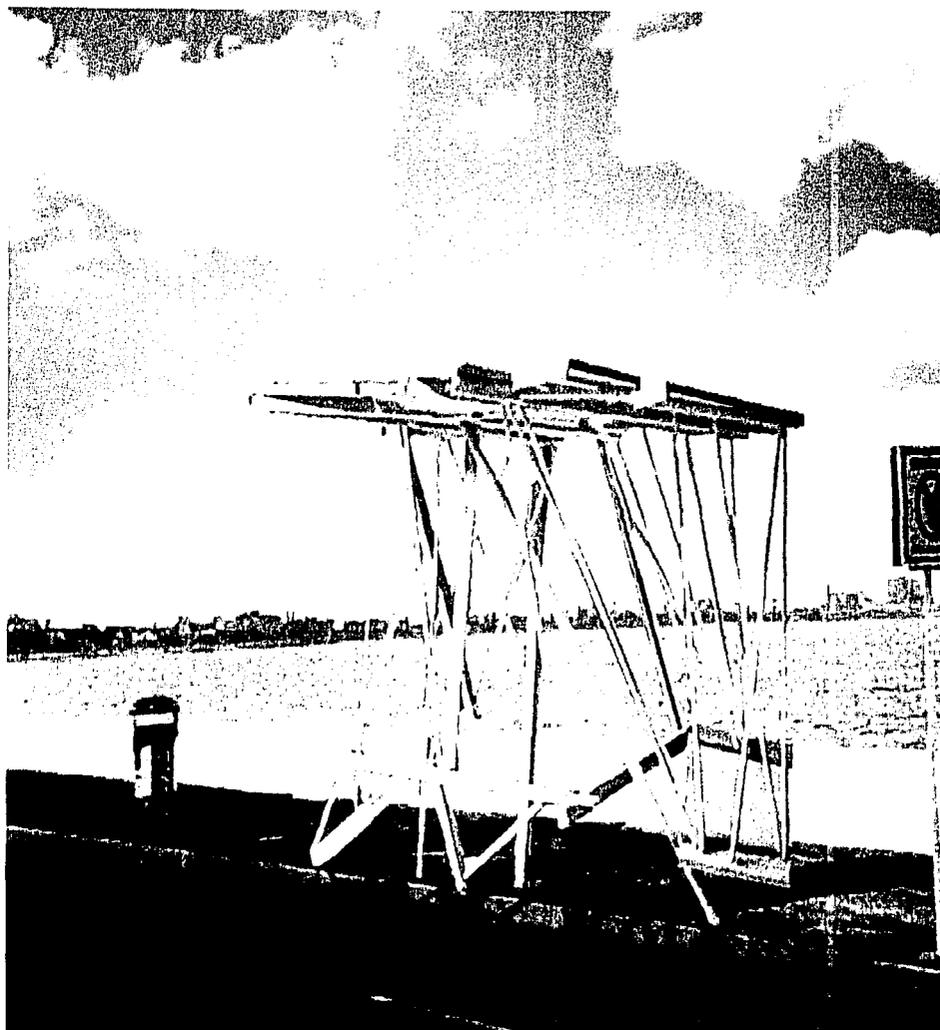
TRABAJOS
CON
PALETA DE
ORIGEN

Esta parada habla de la simplicidad que tiene la naturaleza como son las rocas del mar, el cual es el punto de partida para formar este espacio escultórico en un sitio de espera para abordar el camión urbano. Estas piedras son de total identidad con esta zona ya que se encuentran por la parte de atrás a todo lo largo de la barda del boulevard. De ahí partió la idea de hacerle una abertura a esta y colocar las piedras en esa abertura como si ellas hubieran roto la barda interponiendo su fuerza de la naturaleza. La pieza que falta de la barda se convierte en un elemento vertical formando parte del espacio y como punto de referencia del mismo. Esta pieza esta hecha de concreto armado, con acabado aparente y fracturado o despostillado para darle esa vivencia al suceso anteriormente explicado. Para proyectar algo de sombra en el espacio se tuvo que poner una cubierta textil de lona apoyada en dos tubos de 4 pulgadas de acero inoxidable colocados por la parte de atrás de la barda del boulevard y por la parte de enfrente se ancla con el murete vertical. Esta cubierta es reforzada por medio de tensores de acero inoxidable en todo el perímetro de la misma para darle mayor rigidez.



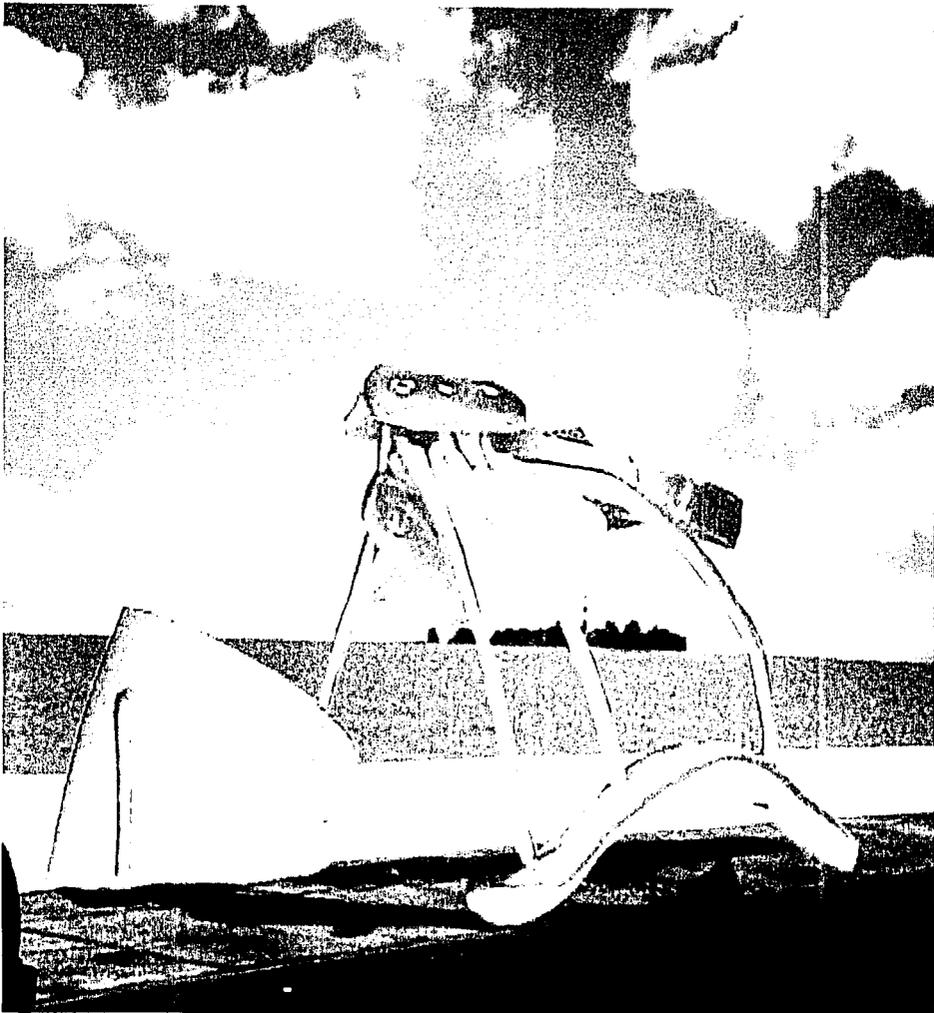
PROYECTO DE
BARRIO DE
ORIGEN

Esta zona es la más cercana del boulevard a la Isla de Sacrificios, razón conceptual por la cual se pensó en que la Isla formara parte del paradero. Este espacio está compuesto por tres caras, dos muros laterales y un techo. Lo que se hizo con estos elementos fue enmarcar la Isla de Sacrificios como si este fuera el punto de fuga a manera de perspectiva de la parada. Para que formara parte del contexto, integramos la barda del boulevard intersectando estos dos muros laterales en ella y así convertirse en banca del paradero. Se utilizaron ciertas texturas y grafitos en los muros de concreto aparente dándole esa originalidad e identidad al espacio con el contexto, ya que estos eventos surgen en esta zona.

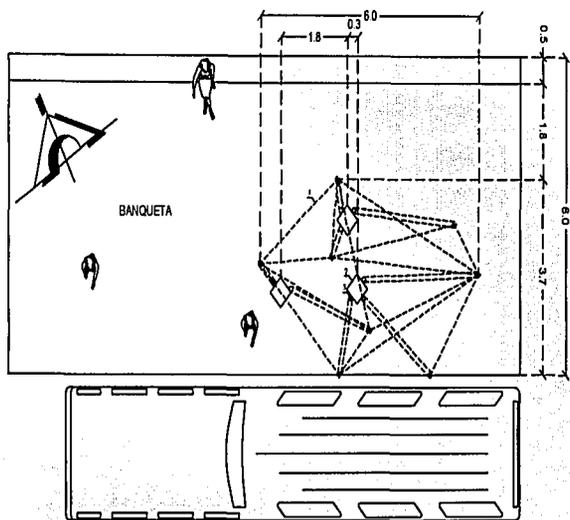


TERMINAL
FALLA EN LA CORONA

En esta parada se interpreta simplemente el lenguaje que ya existía en el fotocollage de la zona. Los anuncios espectaculares como objeto de inspiración, impulsó a ir componiendo este espacio siguiendo ciertos vectores y formas de manera intuitiva sin pensar en un principio ni en un fin, dando como surgimiento una forma inestable adaptada a una función. La estructura tubular de acero inoxidable en diferentes diámetros, soportan la banda y la cubierta irregular de la lámina galvanizada reforzada con PTR en varios sentidos. El acabado de estos dos últimos materiales es con anticorrosivo y después con pintura en color aluminio para darle una imagen a la parada más vanguardista y contemporánea.



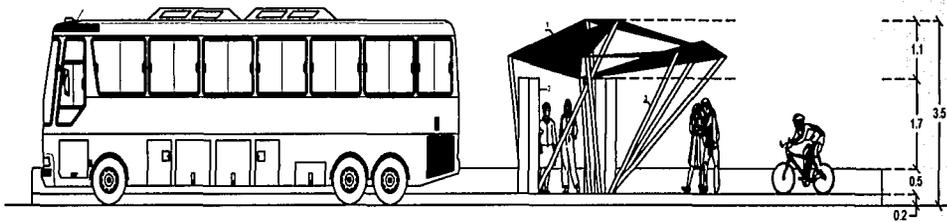
Como su nombre lo indica, este es uno de los eventos que más fuerza y presencia tiene esta zona. Visto a manera de composición, este espacio se fue formando por medio de volúmenes de geometría topológica extraídos aleatoriamente del fotocollage, manipulando sus formas a una función. La parte superior de la parada, así como los elementos verticales que soportan la misma y a su vez a la banca, son extraídas formalmente de una de las manos que se ven en el fotocollage. La parte de forma oval que tiene la cubierta es extraído a su vez del vaso con hielos que se encuentra en el mismo, así como la banca del paradero surge de la defensa de un carro que está debajo de los dedos (estos dedos son los elementos verticales anteriormente mencionados). El muro curvo nace de un elemento del fotocollage que tiene esa forma y junto a el se encuentran dos piernas, las cuáles son de manera abstracta el elemento que sale del muro.



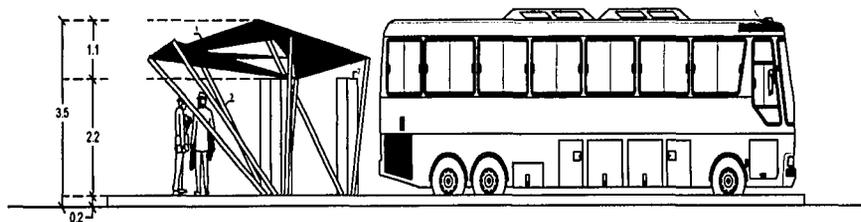
ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.-	CUBIERTA TRANSPARENTE CELULAR DE POLICARBONATO PLANO, MCA. MARION FS
2.-	COLUMNA DE CONCRETO ARMADO, PULIDO PULIDO APARENTE DE 40X40cms
3.-	ESTRUCTURA TUBULAR DE ACERO INOXIDABLE, CEDULA 40, DE 4" Ø SOLDADA CON ELECTRODO DE 1/8

BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

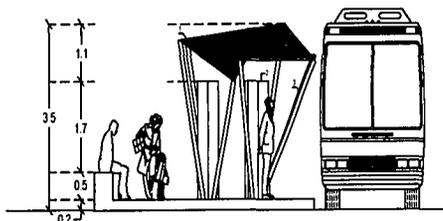
PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA PORTUARIA



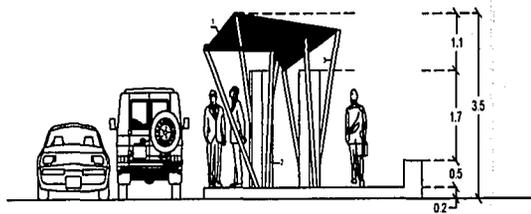
FACHADA NORESTE ZONA PORTUARIA



FACHADA SUROESTE ZONA PORTUARIA

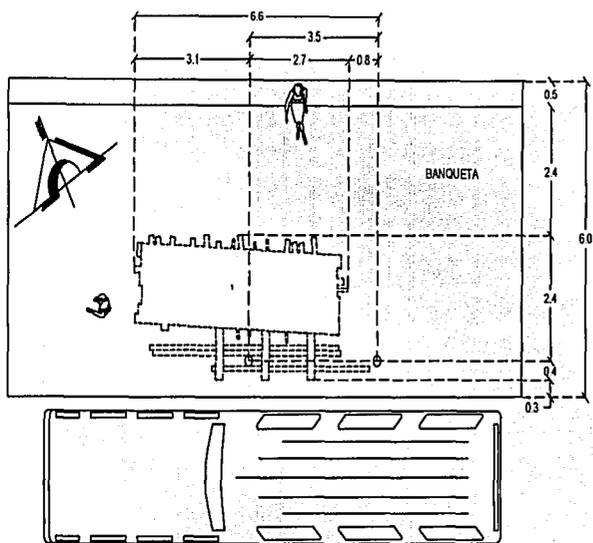


FACHADA NOROESTE ZONA PORTUARIA



FACHADA SURESTE ZONA PORTUARIA

TRISIS CON
FALLA DE ORIGEN



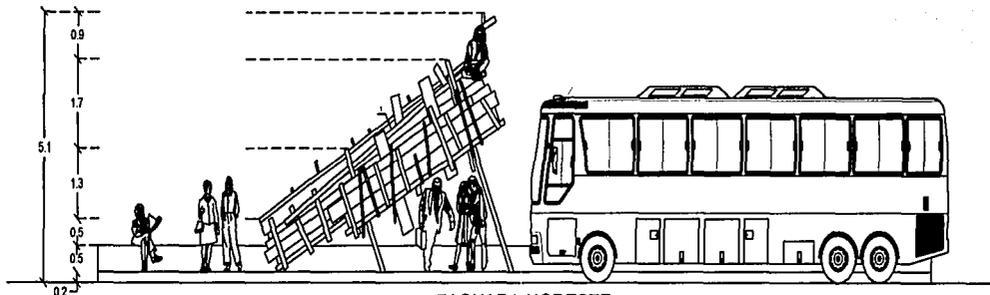
ESPECIFICACION DE MATERIALES
1.- MADERA TEKA PARA EXTERIOR, ACABADO BARNIZ POLYFORM MATE; ENSAMBLADO Y ATORNILLADO DE ACERO INOXIDABLE.



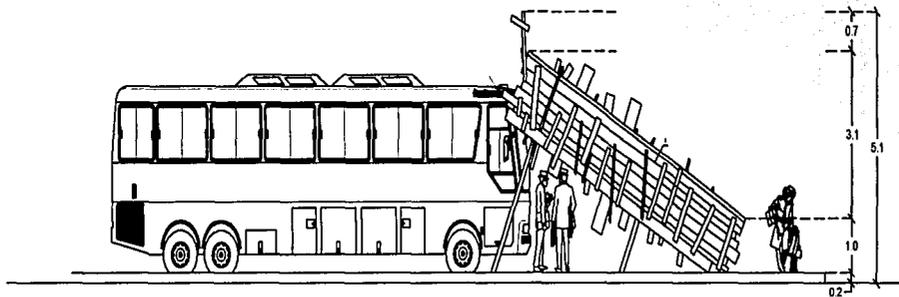
BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA NAUTICA

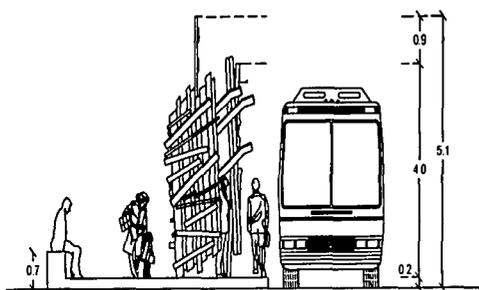
TRAZOS CON
FUELLA DE ORIGEN



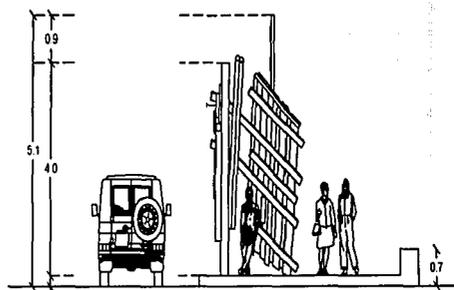
FACHADA NORESTE
ZONA NAUTICA



FACHADA SUROESTE
ZONA NAUTICA



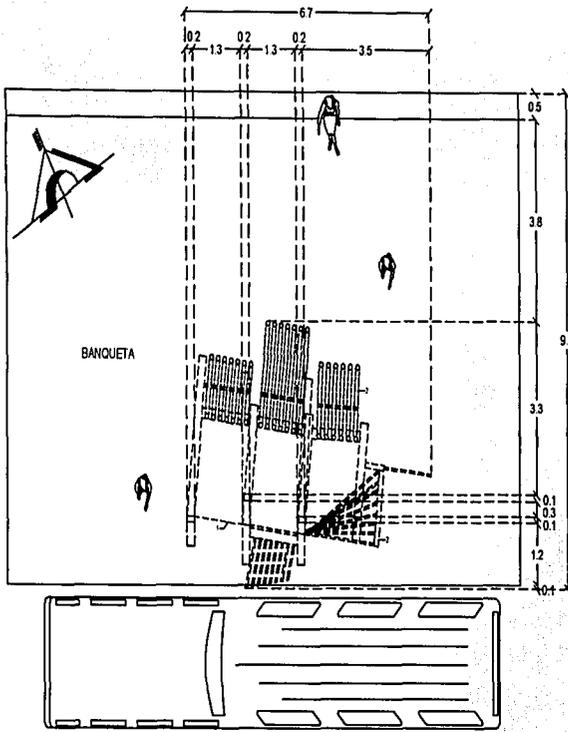
FACHADA NOROESTE
ZONA NAUTICA



FACHADA SURESTE
ZONA NAUTICA

TRAZOS CON
FUELLA DE ORIGEN

ESCALA: 1:50

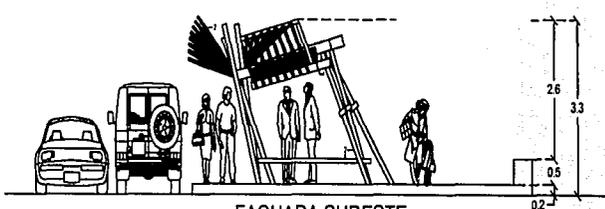


ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.-	CUBIERTA TRANSPARENTE DE POLICARBONATO PLANO, MCA. MARION FS.
2.-	MADERA TEKA PARA EXTERIOR, ACABADO BARNIZ POLYFORM MATE, ENSAMBLADO Y ATORNILLADO DE ACERO INOXIDABLE.

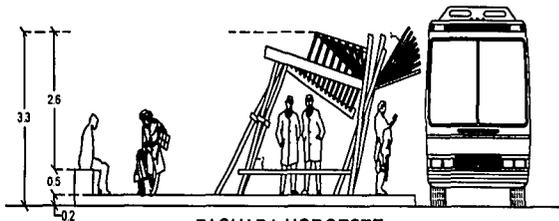
TESIS CON FALLA DE ORIGEN

BLY. MANUEL AVILA CAMACHO

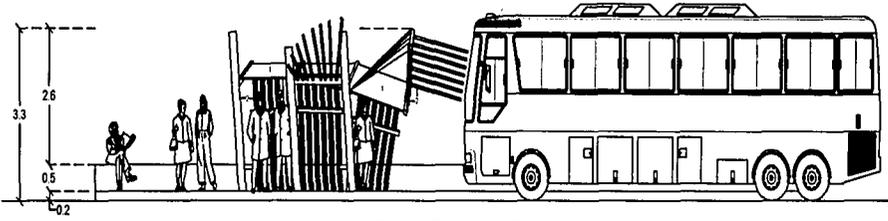
PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA ACUARIO-VILLA DEL MAR



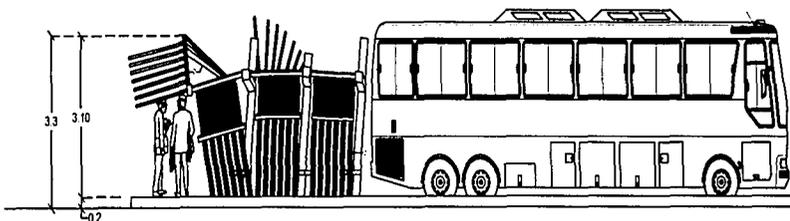
FACHADA SURESTE
ZONA ACUARIO-VILLA DEL MAR



FACHADA NOROESTE
ZONA ACURIO-VILLA DEL MAR

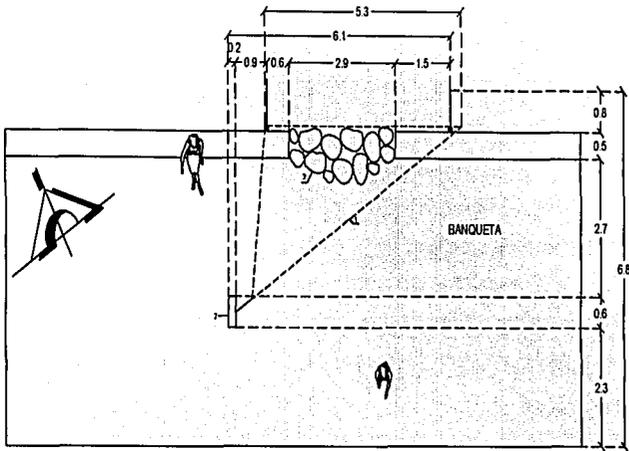


FACHADA NORESTE
ZONA ACUARIO-VILLA DEL MAR

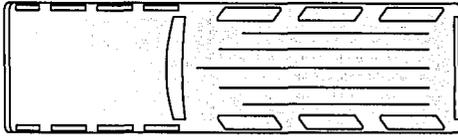


FACHADA SUROESTE
ZONA ACUARIO-VILLA DEL MAR

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.-	CUBIERTA TEXTIL DE LONA REFORZADA CON TENSORES DE ACERO INOXIDABLE DE 1"Ø.
2.-	MURO DE CONCRETO ARMADO, CON ACABADO NATURAL TIPO FRACTURADO.
3.-	CANTERA DE RIO, Ø VARIOS.



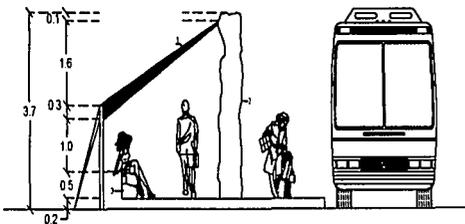
BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA DE LA BANDERA

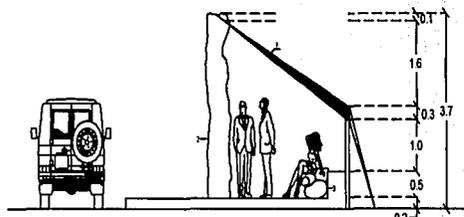
TESIS CON FALLA DE ORIGEN



FACHADA NORESTE
ZONA DE LA BANDERA

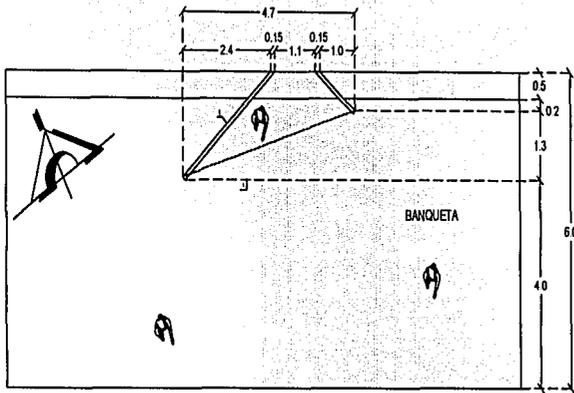


FACHADA NOROESTE
ZONA DE LA BANDERA

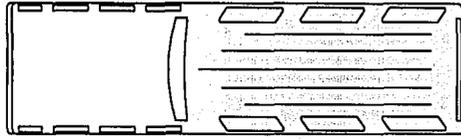


FACHADA SURESTE
ZONA DE LA BANDERA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.	MUROS Y CUBIERTAS DE CONCRETO ARMADO PULIDO APARENTE, DE 10cms. DE ESPESOR.
2.	GRAFITIS DE PINTURA ACRILICA EN AEROSOL, COLOR VARIOS.

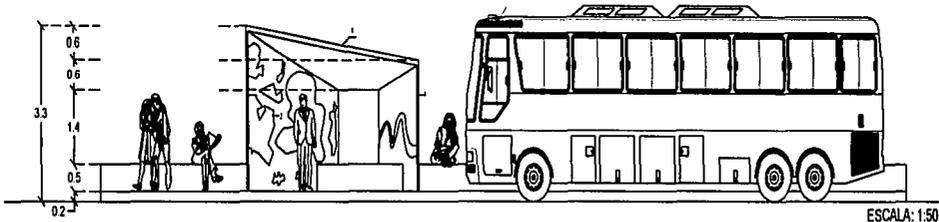


BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA SACRIFICIOS

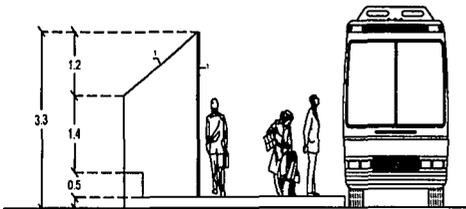
ESCALA: 1:50

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



FACHADA NORESTE
ZONA SACRIFICIOS

ESCALA: 1:50



FACHADA NOROESTE
ZONA SACRIFICIOS

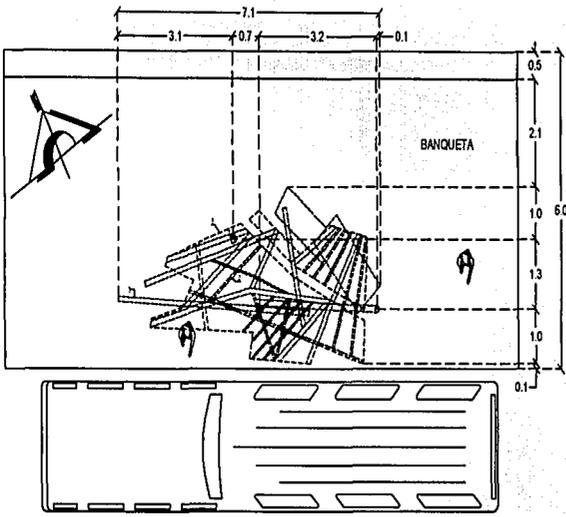
ESCALA: 1:50



FACHADA SURESTE
ZONA SACRIFICIOS

ESCALA: 1:50

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

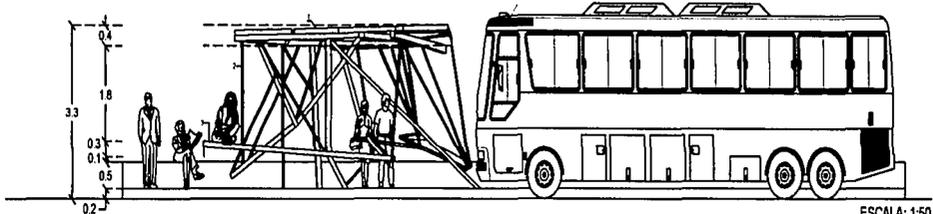


ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.- CUBIERTA DE LAMINA GALVANIZADA, CAL. 16	
2.- ESTRUCTURA TUBULAR DE ACERO INOXIDABLE CEDULA 40, DE 2" Ø, SOLDADA CON ELECTRODO DE 1/8.	
3.- BANCA GALVANIZADA, CAL. 16, CON BASTIDOR DE PTR.	

BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

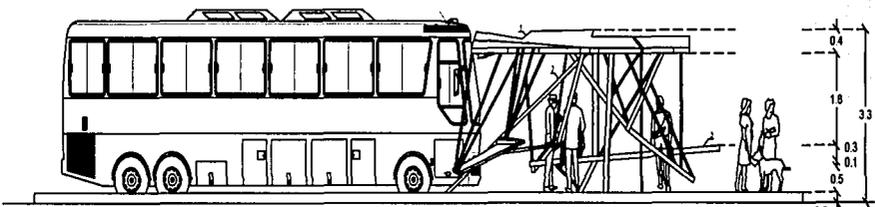
PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA HOTELERA

ESCALA: 1:50



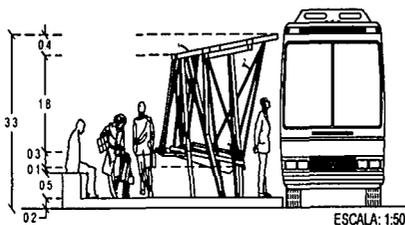
FACHADA NORESTE
ZONA HOTELERA

ESCALA: 1:50



FACHADA SUROESTE
ZONA HOTELERA

ESCALA: 1:50

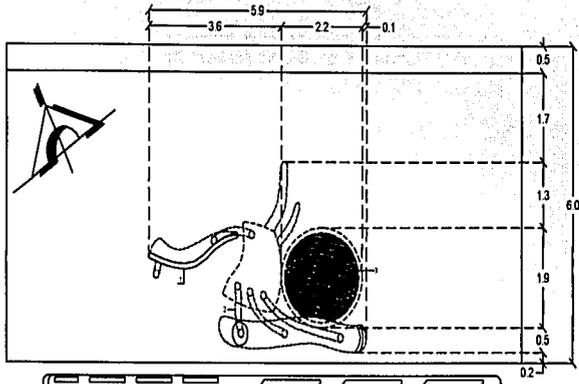


FACHADA NOROESTE
ZONA HOTELERA

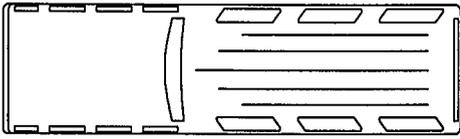
ESCALA: 1:50

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



ESPECIFICACION DE MATERIALES	
1.-	FIBRA DE VIDRIO, ACABADO LACA AUTOMOTRIZ.
2.-	TUBO DE ACERO INOXIDABLE, ROLADO DE 3" Ø
3.-	CUBIERTA CRIBA DE ACERO INOXIDABLE.

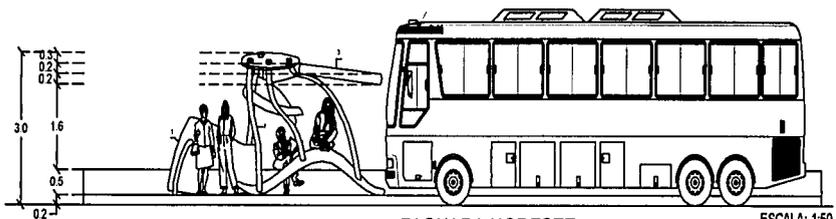


BLV. MANUEL AVILA CAMACHO

PLANTA ARQUITECTONICA
ZONA VIDA NOCTURNA

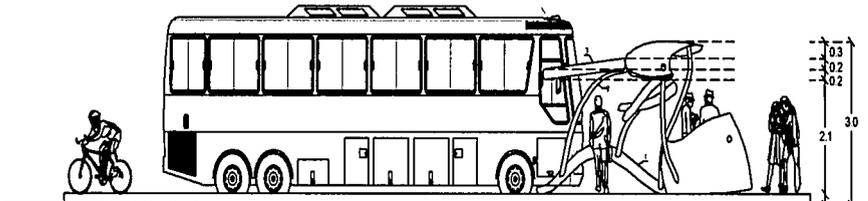
ESCALA: 1:50

TESIS CON FALLA DE ORIGEN



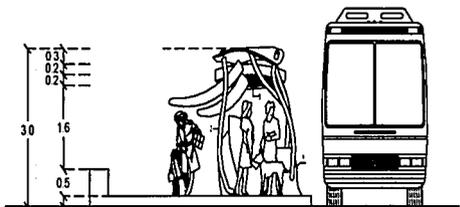
FACHADA NORESTE
ZONA VIDA NOCTURNA

ESCALA: 1:50



FACHADA SUROESTE
ZONA VIDA NOCTURNA

ESCALA: 1:50



FACHADA NOROESTE
ZONA VIDA NOCTURNA

ESCALA: 1:50



FACHADA SURESTE
ZONA VIDA NOCTURNA

ESCALA: 1:50

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

COMENTARIO FINAL

En este proyecto se trata de resolver el mal diseño y materialidad existente en las paradas de autobuses del boulevard del Puerto de Veracruz y Boca del Río, haciendo de este mobiliario un espacio muy pobre e inexistente interrelación entre objeto y medio ambiente urbano, afectando de manera directa al hombre como percepción visual y al usuario como función.

Se investigó por medio de un esquema estratégico que le da unidad, coherencia, secuencia y sentido práctico a las respuestas del problema y a los objetivos planteados.

Se seccionó cada una de las zonas del boulevard haciendo un análisis y estudio previo del contexto para intervenir de manera adecuada en el proyecto.

El proceso que se utilizó para llegar al diseño del proyecto fue por medio de un método de experimentación el cual es un mecanismo proyectual basado en el arte conceptual. La búsqueda de nuevos discursos y nuevas formas en arquitectura hacen que este método sea un sistema abierto y libre, basado totalmente en la intuición.

El proyecto al integrarse con el contexto hace que se perciba la identidad en cada una de las zonas con su parada mediante este proceso creativo,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN.

culminando de manera adecuada con la funcionalidad y calidez espacial que debe tener cada paradero.

Por último, el proyecto se aterrizó de una manera más real por medio del fotomontaje, tomando fotos a las maquetas y ubicándolas en su contexto, en este caso el boulevard. Así como añadiendo en el último capítulo los planos arquitectónicos de cada parada.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA

1. Richardson, Dietrich. **BIGS IDEAS SMALL BUILDINGS**. Universe. United States, 2001.
2. Wanda Diebolt, Olivier Poivre d'Arvor. **PAYS AGES DE LA MOBILITE**. Association Fraçaise d'Action Artistique.
3. Eduardo Gonzalez, Elke Hinz, Pilar de Oteiza, Carlos Quiros. **PROYECTO CLIMA Y ARQUITECTURA**. Ediciones G. Gili, S.A. de C.V. México, 1986.
4. Jan Bazant S. **MANUAL DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO**. Editorial Trillas. México, 1983.
5. <http://www.partybus.com>
6. <http://www.mobilbus.com>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN