

El Confort Físico en el Espacio de Uso Temporal: Terminal de Transporte Urbano

Rural Destinos y Caminos en el Municipio de Sasaima, Cundinamarca

Daniela Josa Alquedan

Facultad de Arquitectura y artes, Universidad Piloto de Colombia

Trabajo de Grado

Directora: Arq. Andrea Natalia Laguna Sánchez

Seminarista: Arq. José Fernando Naspirán Ávila

Noviembre de 2023

**EL CONFORT FÍSICO EN EL ESPACIO DE USO TEMPORAL: TERMINAL DE
TRANSPORTE URBANO RURAL DESTINOS Y CAMINOS EN EL MUNICIPIO DE SASAIMA,
CUNDINAMARCA**

Daniela Josa Alquedan

Trabajo de grado para optar el título de: Arquitecta

Arq. José Fernando Naspirán Ávila

Arq. Andrea Natalia Laguna Sánchez

Universidad Piloto de Colombia

Facultad de Arquitectura y Artes

20382, Seminario de Investigación y Proyección Social II

Bogotá D.C

Noviembre de 2023

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mis queridos padres que, a lo largo de este arduo camino académico, su amor, apoyo incondicional y constante aliento han sido mi mayor fortaleza. Cada logro, cada desafío superado y cada página de esta tesis llevan impresas las huellas de su sacrificio y dedicación.

A ustedes, quienes han sido mi fuente de inspiración, agradezco profundamente por creer en mí, por alentarme cuando las cosas se volvieron difíciles y por ser faros de luz en los momentos oscuros. Su guía amorosa ha sido la brújula que ha dirigido mis pasos hacia el éxito.

Este logro no solo es mío, sino también de ustedes, quienes han sido los pilares que sostienen mis sueños. Dedico esta tesis a ustedes con todo mi amor y gratitud.

Agradecimientos

Agradezco en primer lugar a Dios por permitirme llegar hasta este punto de la culminación de mi carrera con su guía y sabiduría, a mis padres, por su apoyo incondicional, paciencia y amor a lo largo de mi carrera académica. Su constante aliento ha sido mi mayor motivación.

Quisiera expresar mi profunda gratitud a mis directores de tesis, por su guía experta, valiosos aportes y dedicación constante. Su mentoría ha sido fundamental para el éxito de este trabajo.

Agradezco sinceramente a mis profesores, cuyos conocimientos y enseñanzas han sido la base de mi formación académica y de este proyecto de investigación.

A mis amigos, cuya participación y colaboración fueron esenciales para la recopilación de datos. Aprecio sinceramente su amistad, sus sonrisas y experiencias compartidas hicieron más amena y llena de felicidad el pasar de estos años.

Índice

Introducción.....	9
Metodología.....	12
Discusión	14
Resultados	17
Conclusiones	20
Referencias	22
Anexos	24

Índice de Figuras

Figura 1 <i>Proyecto General</i>	17
Figura 2 <i>Parqueaderos</i>	18
Figura 3 <i>Sala de Espera</i>	19
Figura 4 <i>Comercio</i>	19
Figura 5 <i>Segundo Piso</i>	20
Figura 6 <i>Zonas Exteriores, Recreación y Descanso</i>	20

Resumen

Por medio de un equipamiento de transporte el confort físico en espacios temporales se convierte en un elemento crucial para satisfacer las necesidades tanto físicas como psicológicas de quienes los ocupan, contribuyendo significativamente a mejorar la calidad de vida. La peculiaridad de estos espacios, caracterizados por su durabilidad limitada o transitoria, exige la creación de ambientes que ofrezcan una experiencia placentera en un corto período, influyendo directamente en la percepción de los usuarios.

En este contexto, la infraestructura de transporte con actividades temporales o transitorias enfrentan el desafío de proporcionar condiciones óptimas de bienestar, especialmente en regiones con climas cálidos y húmedos. La ausencia de estrategias de confort térmico puede generar condiciones incómodas para los ocupantes, impactando negativamente en la participación y el uso continuo de dichos espacios, ya que no solo se ocupará el lugar para dicho servicio sino que brinda diferentes espacios tanto interiores como exteriores que atraen a la usuario a ser partícipe de dichas actividades y no solo ir por el servicio de transporte que ofrece.

Palabras clave

Transporte, equipamiento, temporal, confort, bienestar, usuario, clima, rural.

Abstract

Through transportation equipment, physical comfort in temporary spaces becomes a crucial element to satisfy both the physical and psychological needs of those who occupy them, contributing significantly to improving the quality of life. The peculiarity of these spaces, characterized by their limited or transitory durability, requires the creation of environments that offer a pleasant experience in a short period, directly influencing the perception of users.

In this context, transportation infrastructure with temporary or transitory activities faces the challenge of providing optimal conditions of well-being, especially in regions with hot and humid climates. The absence of thermal comfort strategies can generate uncomfortable conditions for occupants, negatively impacting the participation and continuous use of said spaces, since not only will the place be occupied for said service but it also provides different interior and exterior spaces that attract the user to be a participant in these activities and not just go for the transportation service offered.

Keywords

Transport, equipment, temporary, comfort, well-being, user, climate, rural.

Introducción

El confort físico se refiere a la capacidad de un espacio construido para satisfacer las necesidades físicas y psicológicas de las personas que lo ocupan, mejorando la comodidad y el bienestar de las personas y por lo tanto, mejorando su calidad de vida, lo cual varía en la permanencia puesto que al ser espacios con una durabilidad limitada o transitorio se necesita que el confort o satisfacción física que se brinde sea ameno en corto tiempo y cualquier momento del día, ya que estos lugares diseñados por diferentes razones para utilizar por un período de tiempo limitado tienen ese lapso para brindar una buena impresión a los usuarios y de esta manera asegurar la cotidianidad.

El confort físico comúnmente para espacios transitorios o de uso temporal tienden a ser un elemento que cumple la función específica del límite de tiempo en la permanencia y suplir los servicios, los cuales no determinan en su totalidad el bienestar del usuario, ya que, esta tiende a limitar un espacio u construcción a una serie de materiales y/o especificaciones que no determinan estrategias para confort físico al usuario y su calidad de vida apropiada, sin suplir el objetivo principal del hecho de impactar y satisfacer un uso en un periodo limitado.

Las infraestructuras con ausencia de estrategias de confort térmico en equipamientos de transporte es decir con actividades de uso temporal o transitorias en climas cálido – húmedos pueden resultar en condiciones incómodas para los ocupantes, en estas áreas, donde las temperaturas son altas y la humedad es significativa, es crucial implementar medidas adecuadas para garantizar el confort térmico de las personas, teniendo en cuenta que enfocado en las infraestructuras de equipamiento debe solventar el bienestar del usuario que se reúne allí para el servicio y aun así en determinado tiempo o determinada hora del día se lleven una sensación de satisfacción. Esto aborda la ausencia de estrategias de confort térmico ya que cada proyecto puede requerir enfoques específicos según sus características y requisitos del entorno, por lo que es importante considerar las condiciones locales.

Esta investigación se enfoca en cómo por medio de un equipamiento con actividades temporales o transitorias, se proporciona un espacio agradable y da bienestar para un público, por medio de estrategias de diseño que suple el confort térmico y físico con respecto a su entorno, asegurando condiciones óptimas de bienestar y comodidad para las personas que utilizan el espacio, ya que una mala experiencia de confort puede influir negativamente en la percepción de los eventos o

actividades que se llevan a cabo en dichos espacios y afectar la participación y continuo uso de los asistentes.

El objetivo central es diseñar un equipamiento de transporte que, a través de sus enfoques proyectuales, logre ofrecer un nivel óptimo de confort térmico durante la utilización temporal del espacio, implicando la formulación de estrategias de diseño con respecto a las condiciones físicas del entorno y, además, se busca definir estrategias derivadas de técnicas constructivas y la elección de materiales que contribuyan favorablemente al confort térmico de las actividades llevadas a cabo.

Metodología

Fase 1: Planteamiento Proyectual

En el proceso de investigación, se inicia por la identificación del tema a abordar como lo es el transporte y con ello el confort físico en el espacio de uso temporal, donde por medio de una serie de preguntas orientadoras se ubica el lugar de intervención teniendo como primer filtro el departamento de Cundinamarca y debido a la necesidad o falencias en cuanto al tema es seleccionado el municipio de Sasaima, posteriormente, se evalúa su acceso en fuentes de información relevantes y teniendo como primera base el número de usuarios beneficiados directos e indirectos, las problemáticas del lugar y fuente económica principal.

Fase 2: Investigación

Se procede a realizar un análisis multiescalar del lugar, abarcando la historia, contexto actual, ambiental, social, estado de las vías y transporte, usuarios directos e indirectos, actividad económica y demás, información de futuros proyectos encaminados al transporte en el POT y otros aspectos relevantes; se ejecuta un análisis perceptual, captando la percepción de los usuarios respecto al tema y sus problemas a través de encuestas y entrevistas, luego de ello se aborda la definición del lote,

considerando la normativa, análisis de la topografía, una evaluación DOFA y el análisis del entorno inmediato, fundamental para la planificación de la intervención.

Fase 3: Diseño y Desarrollo

Partiendo de los resultados del análisis anterior, se procede a la definición de conceptos de diseño y los factores determinantes del volumen en el lote, los cuales son materializados a través de operaciones de diseño integrados en un modelo inicial que brinden espacios abiertos, plantas libres, terrazas y aberturas que proporcionen frescura considerando tanto el entorno como la función prevista; La zonificación y el programa arquitectónico se desarrollan con relación a las áreas de espera, comercio, restaurantes, zonas de descanso a conductores, circulación al aire libre, elaborando así un esquema básico, dando forma al volumen mediante cubos, cajas y elementos geométricos sólidos, para una primera impresión de alturas y modelado, al ubicar este volumen, se establece un análisis exhaustivo del espacio público, enfatizando la zonas de parqueaderos, rondas de giros, cargue y descargue de mercancía y pasajeros, para la definición de accesos, circulaciones exteriores e interiores y formando así un cuadro detallado de áreas.

Discusión

A lo largo del desarrollo de la investigación del proyecto y teniendo en cuenta los conceptos a desarrollar se confronta la diversidad de posturas de algunos autores frente al confort físico en la arquitectura y los espacios de uso temporal para el bienestar de los usuarios, aportando nuevos conocimientos u estrategias que favorecen el proyecto.

Iniciando con el concepto de confort físico en una definición en específico manifiesta (Giraldo Gómez , 2021) que la forma y el espacio como escenarios deben responder a la comodidad del humano, siendo a partir de ellos y de las características físicas del espacio “materiales, elementos u objetos” que se desarrollara un vínculo con los sentidos y así mismo a la confortabilidad del individuo dentro de un espacio arquitectónico, reafirmando esta postura el (Perea Restrepo, 2014 – 2016) comenta que el confort es un valor del espacio confortable, que representa los niveles ideales de sensación atmosférica de bienestar, que se pueden interpretar cuando se relacionan variables de interpretación bioclimática y categorías de percepción fenomenológica del contexto y por ultimo (Gehl, 2014) al igual que (Giraldo Gómez , 2021), identifica el confort diciendo, que para comprobar la concepción de una buena arquitectura donde los espacios sean cómodos, con una buena escala humana, con oportunidades para disfrutar el buen clima y el paisaje, que estimulen el disfrute sensorial y la experiencia

estética y que alienten a las personas a realizar actividades identificadas con lo público.

En cuanto al espacio de uso temporal, el cual es el problema por desarrollar en el proyecto (Kronenburg, *Flexible: arquitectura que responde al cambio*, 2007), considera que el diseño de espacios temporales nos obliga a reconsiderar cómo usamos y entendemos el espacio. En lugar de pensar en edificios como estructuras permanentes y estáticas, debemos empezar a pensar en ellos como elementos dinámicos y cambiantes que pueden adaptarse a diferentes usos y necesidades a lo largo del tiempo, complementando lo mencionado, la (Gattupalli, 2023), argumenta que la temporalidad del uso del espacio proporciona una base segura para probar ideas, generar consenso y apoyar a las comunidades en tiempos de necesidad. En el futuro, estos espacios inspirarán los esfuerzos de activación urbana con sus capacidades de transición para crear oportunidades de cambio a largo plazo. Inculcan el reconocimiento de que los espacios urbanos deben desarrollarse adecuadamente, respondiendo a las necesidades actuales y apremiantes de la comunidad para construir gradualmente ciudades resilientes, por su parte, (Pérez i Verge) dice que el uso temporal del espacio ayuda a conseguir un proceso más flexible y resiliente y a su vez anticipar el futuro deseado en términos de calidad de vida, inclusión y sostenibilidad.

En conclusión, durante esta discusión los autores mencionan la importancia del bienestar del usuario en cuanto a los factores físicos que pueden incluir como materialidad, aspectos bioclimáticos, adecuada escala humana, paisaje, clima y estética que en usos adecuados favorecen a la sensación de satisfacción al usuario, no solo en las estrategias conceptuales del objeto arquitectónico a desarrollar, sino que en el ámbito urbano la importancia de desarrollar espacios que suplan las necesidades del usuario sin importar las actividades o los límites de tiempo en que la persona use el lugar.

Resultados

En este proyecto arquitectónico se diseñaron una serie de espacios con el objetivo de brindar un confort térmico en los espacios que se usaran para actividades transitorias o de uso temporal. Con un enfoque en el clima de la región, uso de materiales de la zona y una integración de un entorno agropecuario o rural presentes de Sasaima Cundinamarca. Para su desarrollo tecnológico, alturas y escogencia de materiales se tenía como referente inicial el confort térmico que deben proporcionar cada espacio siendo desarrollado esto en dos volúmenes ubicados en la zona urbana del municipio en el eje central de la zona de equipamientos y salidas viales principales con el objetivo de que las actividades vehiculares y de tránsito que se realizaran tenga un flujo constante y corresponda con la ubicación espacial del sector.

Figura 1:

Proyecto General



Volumen General: Terminal – Comercio.

La terminal inicia con una sala de espera amplia iluminada, con pasillos que invitan al recorrido a lo largo de los puntos comerciales que están circundantes y al aprovechamiento de las zonas al aire libre que hacen la espera más amena, introduciendo una esencia de campo y vegetación predominantes en el sector; en el segundo piso se complementa con una planta libre, terraza y voladizos que con respecto a la hora del día en la mañana se tiene una predominancia de luz y rayos del sol en la sala de espera principal y después de las 12am en la sala de espera secundaria en la parte alta, de esta manera se ubican los usos puesto que la principal son espacios de desayunos, dulcerías, recuerdos del lugar, compras de primera mano o ya la toma del medio de transporte inmediato y el segundo piso está enfocado en restaurante, almuerzos y pasar la tarde en general.

Figura 2:

Parqueaderos.



Teniendo en cuenta la presencia directa del sol y la predominancia de clima cálido tecnológicamente el diseño maneja una esencia orgánica con estructura metálica de luces cada 10 a 18 metros y muros solo en zonas privadas ya sea baños, administración y bodega siendo el resto de espacios abiertos con presencia de muros cortina, vidrios con y sin películas y alturas de 3.50m en cada piso, disminuyendo luz directa con listones en madera que resaltan la fachada, continuando como se ha mencionado el enfoque en brindar un confort en el espacio en cuanto a la cubierta son 3 las cuales cumplen una función de conducir el viento al interior del espacio y dar una oleada de frescura por su forma inclinada y las otras dos una variación de alturas e iluminación.

Figura 3:

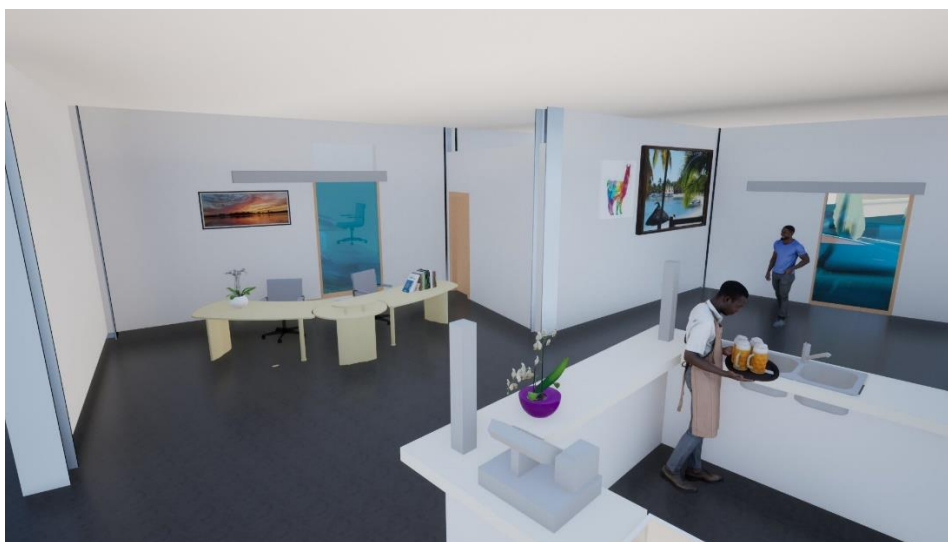
Sala de Espera



Como segundo volumen se diseñó el punto de acopio y distribución de los productos agropecuarios provenientes de los agricultores de la zona, siendo un espacio diferente a simple vista ya que este maneja una forma ortogonal debido a los ejes marcados en el lote, encontrándose en el costado norte por la cercanía a la salida y es independiente por la diferencia en el servicio a brindar, debido a la rampa de descargue y altura necesaria para los vehículos de carga.

Figura 4:

Comercio



Por otra parte, en el exterior se ubicó la entrada principal vehicular por la carrera 4 ya que es la vía de menor uso y que disminuye el embotellamiento que ocurre en el parque y zona central y para la salida de vehículos y carga pesada es directamente en la carrera 3ª la cual es direccionada hacia la vía principal que conduce

a los otros municipios de esta manera no se hace trancones u obstrucciones en ninguna vía.

Figura 5:

Segundo Piso



Como espacio público se desarrollaron zonas de permanencia con vegetación en todo el proyecto y de esta manera incorporar a los usuarios en el mismo con visuales a fuentes, parqueaderos, zonas de jardín y juegos para niños, pensando en largas esperas o incorporar a los usuarios no solo a tomar el servicio de transporte ya que por otra parte será espacio para disfrutar.

Figura 6

Exteriores, Recreación, Descanso



Conclusiones

A lo largo de esta investigación se identifican estrategias en materialidad y diseño para que un objeto arquitectónico brinde a sus usuarios un bienestar a pesar de la corta duración de las actividades teniendo como principal eje enrutador el clima del municipio es decir un confort térmico donde de igual manera se incorpore el entorno agropecuario y la variedad de servicios a brindar que suplen las necesidades del sector, por ello el equipamiento está enfocado en varias líneas del transporte y de esta manera se compacta con el comercio y espacio público recreativo que involucra una experiencia satisfactoria promoviendo el constante uso.

La terminal de transporte, concebida como un nodo crucial en la movilidad urbana, se esfuerza por implementar estrategias que garanticen el confort térmico y, por fin, el bienestar de sus usuarios. En un entorno dinámico y diverso, la gestión del confort se convierte en una clave de desafío. Para lograrlo, la terminal incorpora diseños arquitectónicos que maximizan la eficiencia energética, utilizando materiales y tecnologías que regulan la temperatura de manera sostenible. Además, se implementan sistemas de climatización que se ajustan inteligentemente a las condiciones climáticas externas, garantizando un ambiente agradable en todas las estaciones del año. La presencia de áreas verdes estratégicamente ubicadas no solo contribuye estéticamente, sino que también actúa como regulador natural de la

temperatura. En suma, la terminal de transporte, mediante sus cuidadosas estrategias en confort térmico, no solo cumple su función de punto de conexión eficiente, sino que se erige como un espacio acogedor que prioriza el bienestar y la comodidad de quienes transitan por ella.

Referencias

Alaux, C. (2017). Transporte sostenible. *Le Monde*.

Álvarez, J. (2014). *Biblioteca Universidad Piloto de Colombia*. Obtenido de
<http://polux.unipiloto.edu.co:8080/00001334.pdf>

Arguelles Sáenz , J. M. (2019). *Biblioteca Universidad Catolica de Colombia*. Obtenido de
<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/fa55c202-366f-418f-a5ed-fc13e03c5331/content>

Carballo, R. (2014). *La creación y promoción de experiencias a un destino turístico. Un análisis de la investigación y necesidades de actuación*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Chambers, I. (2001). *Culture After Humanism: History, Culture, Subjectivity*. Madrid: Cátedra.

Concejo de Gobierno, & Alcalde Municipal. (2009). EOT - Esquema de Ordenamiento Territorial. Sasaima Cundinamarca.

Frampton, K. (1995). *Studies in tectonic culture: The poetics of construction in nineteenth and twentieth century architecture*. MIT Press.

Gattupalli, A. (2023 de Marzo de 2023). Espacios temporales: Intervenciones ocasionales para un desarrollo urbano duradero. Obtenido de
<https://www.archdaily.co/co/998362/espacios-temporales-intervenciones-ocasionales-para-un-desarrollo-urbano-duradero>

- Gehl, J. (27 de Febrero de 2014). CIUDADES PARA LA GENTE. Buenos Aires. Obtenido de <https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja>
- Giraldo Gómez , P. A. (2021). La arquitectura como una experiencia sensorial humana Centro Medico - Municipio de Granada. 36. Bogotá D.C., Colombia. Obtenido de <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/11222>
- Goldhagen, S. W. (2017). *Welcome to Your World: How the Built Environment Shapes Our Lives*. HarperCollins.
- Kronenburg, R. (25 de Mayo de 2007). FLEXIBLE: ARQUITECTURA QUE INTEGRA EL CAMBIO. Barcelona.
- Kronenburg, R. (2007). *Flexible: arquitectura que responde al cambio*.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1989). *Cities and Automobile Dependence*.
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
- Pallasmaa, J. (1996). *Los ojos de la piel: la arquitectura y los sentidos*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Pallasmaa, J. (2011). *The Embodied Image: Imagination and Imagery in Architecture*. John Wiley & Sons.
- Perea Restrepo, S. A. (2014 - 2016). VITALIDAD, HABITABILIDAD Y CONFORT, Criterios de Valoración Ambiental de la Arquitectura en el Paisaje Urbano Histórico Local. Bogotá D.C., Colombia. Obtenido de <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/3246>

Pérez i Verge, A. (s.f.). Regeneración urbana con el uso temporal de la arquitectura.

Rasmussen, S. E. (1959). *La experiencia de la arquitectura* . Cambridge: Libreria Mairea y Celeste Ediciones SA.

Saldarriaga, A. (2002). *La arquitectura como experiencia: Espacio, cuerpo y sensibilidad*. Bogota, Colombia: Universidad Nacional de Colombia .

Sullivan, L. (1979). *Kindergarten Chats and Other Writings*. New York: Dover Publications.

Takacs, D. (2011). *Liquid Monumentality: A search for meaning*. . Waterloo, Ontario, Canada: Thesis. University of Waterloo.

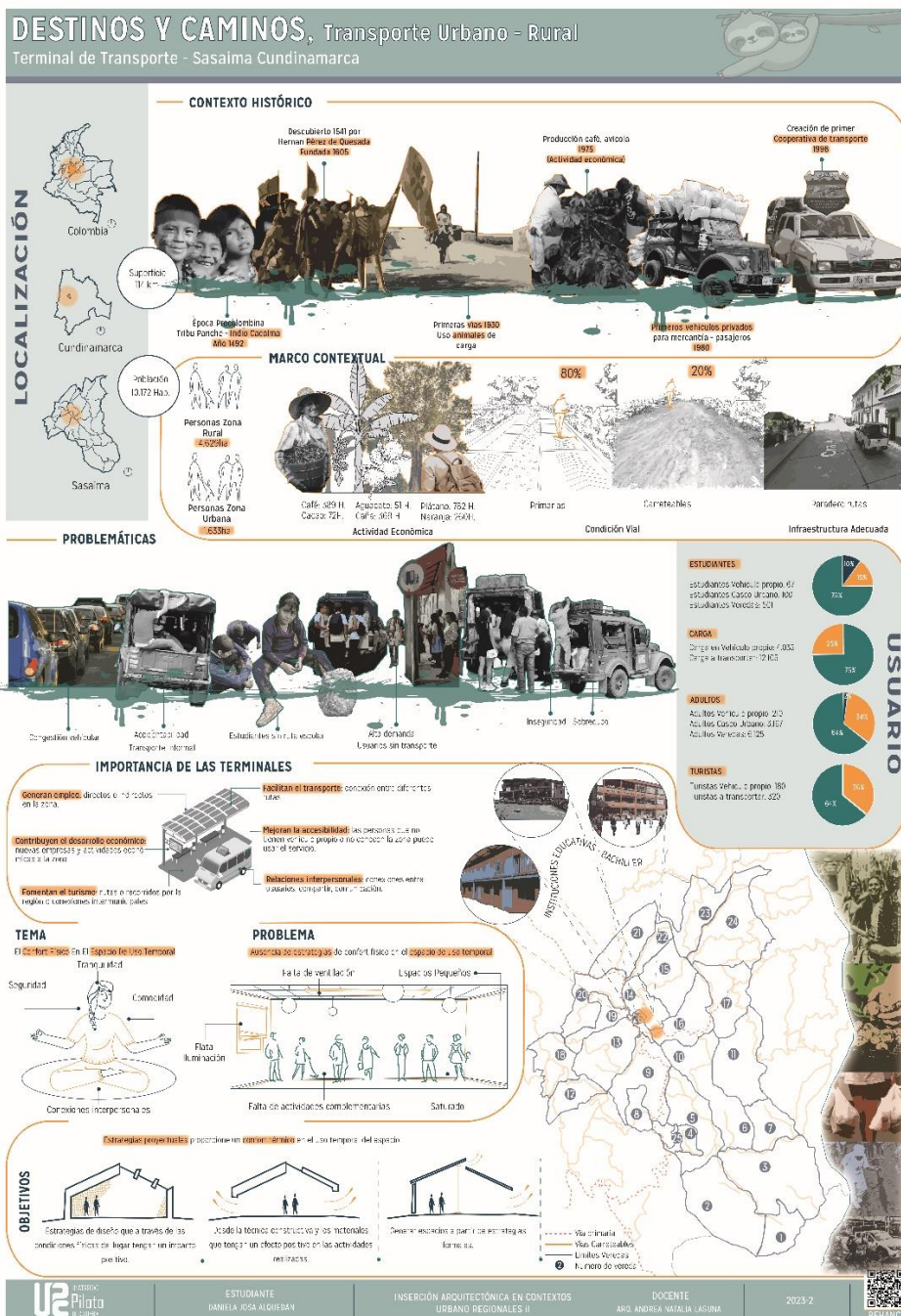
Whyte, W. (1980). *La Vida Social de los Pequeños Espacios Urbanos*. New York.

Zumthor, P. (1998). *Atmosferas entornos arquitectónicos – las cosas a mi alrededor*. Editorial Gustavo Gili.

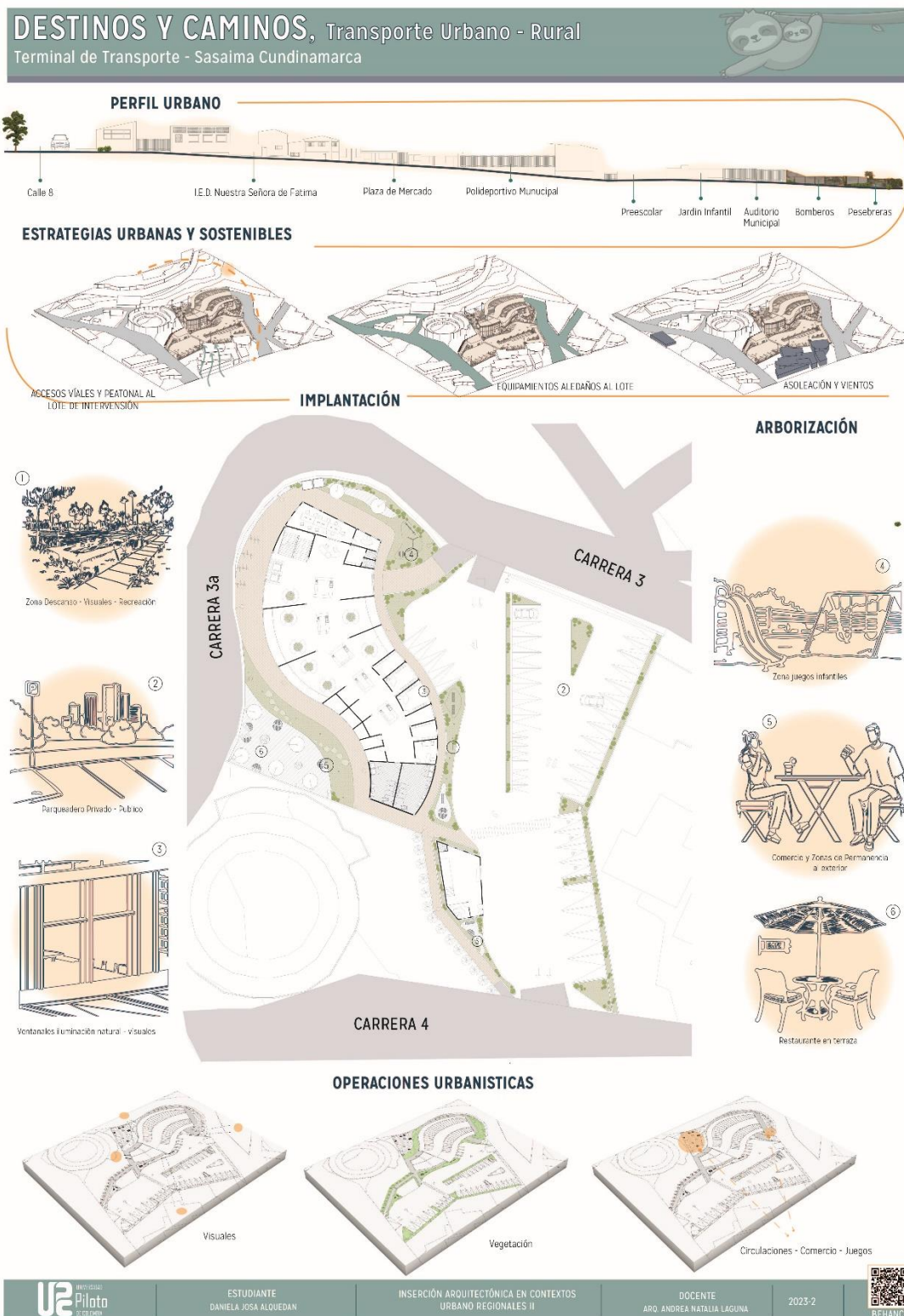
Anexos

Anexos 1.

Panel 1



Panel 2

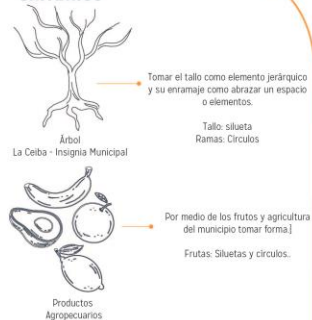


Panel 3

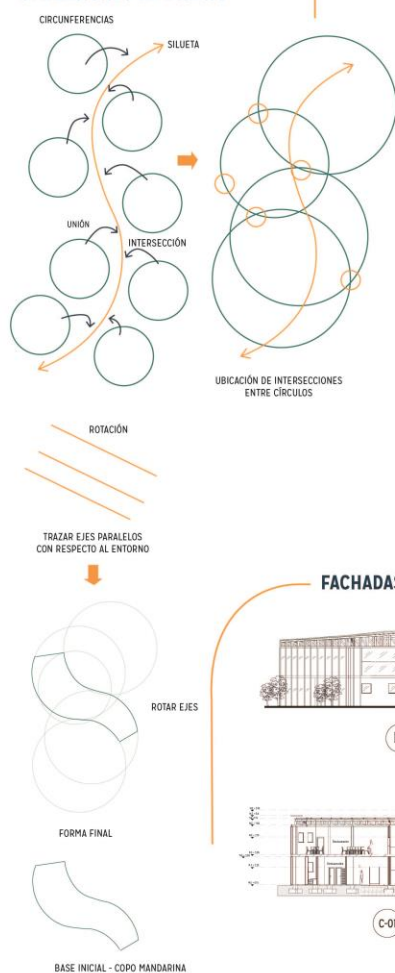
DESTINOS Y CAMINOS, Transporte Urbano - Rural

Terminal de Transporte - Sasaima Cundinamarca

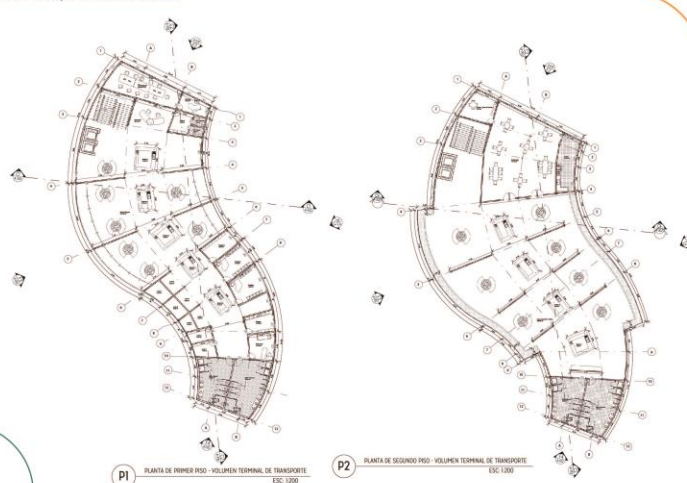
CONCEPTOS Y CRITERIOS



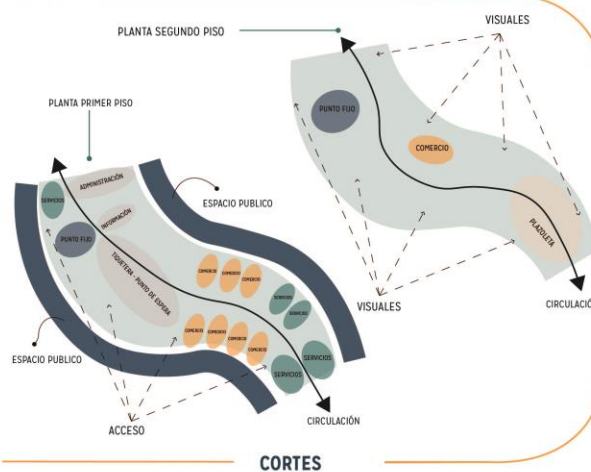
OPERACIONES DE DISEÑO



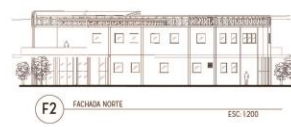
PLANTAS ARQUITECTONICAS



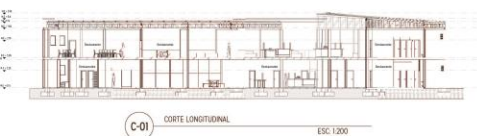
ZONIFICACIÓN



FACHADAS

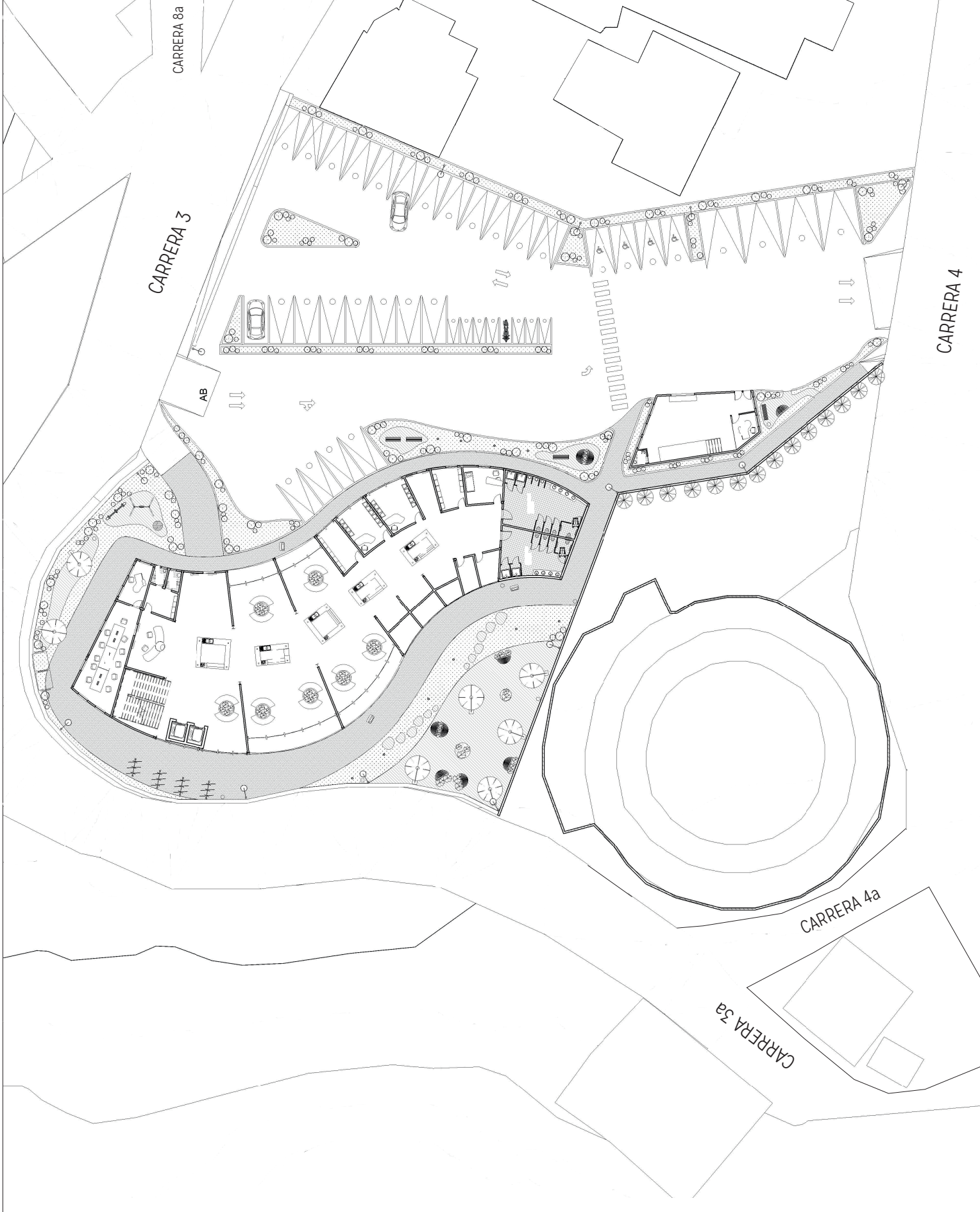


CORTES



Panel 4





PROYECTO

Destinos y Caminos.
Terminal de Transporte Urbano - Rural

LOCALIZACIÓN



CONVENCIONES

Zapata Aislada 120 x 120 x 0.50m	
Pedestal 0.40 x 0.40	
Columna EA 0.25 X 0.40	

PLANTA EJES Y CIMIENTOS

TIPO DE PLANO

ESTRUCTURAL

DISEÑO ARQUITECTÓNICO

DANIELA JOSA ALQUEDAN

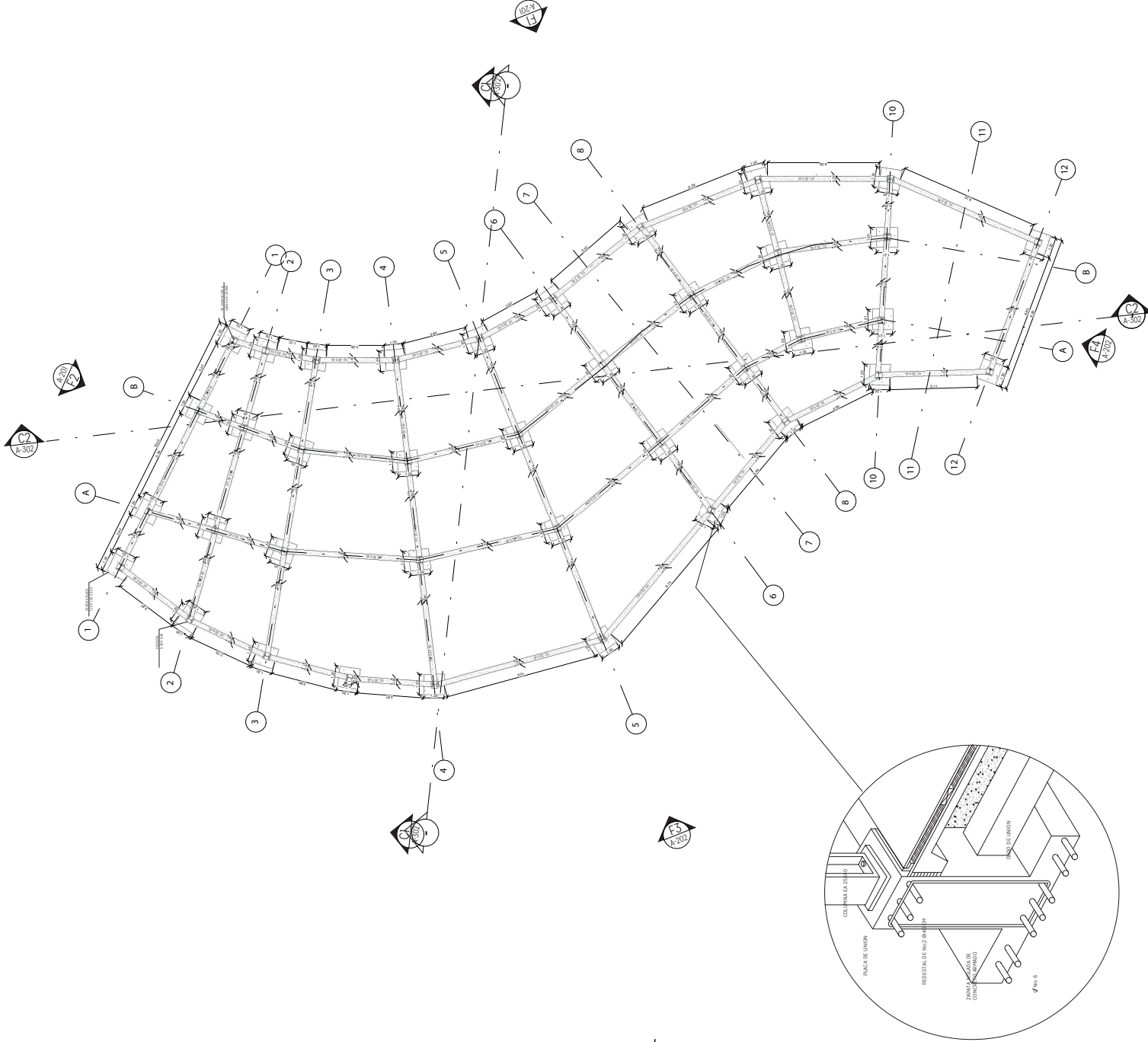
DIRECTOR

Arq. ANDREA NATALIA LAGUNA

Fecha 22 / 11 / 23

Escala 1:250

Plano N°



PROYECTO

Destinos y Caminos.
Terminal de Transporte Urbano - Rural

LOCALIZACIÓN

Sasaima Cundinamarca



CONVENCIONES

Baldosa 20x20cm

CUADRO DE ÁREAS

Administración	40.28M ²
Gerencia	10.27M ²
Recepción	23.01M ²
Archivo	9.2M ²
WC Hombres	2.54M ²
WC Mujeres	2.82M ²
Sala de Espera	312.93M ²
Local 1	7.43M ²
Local 2	6.57M ²
Local 3	4.52M ²
Local 4	5.69M ²
Local 5	6.28M ²
Local 6	6.56M ²
Local 7	7.24M ²
Local 8	6.24M ²
Taquilla 1	19.62M ²
Taquilla 2	17.52M ²
Taquilla 3	12.82M ²
Bodega	12.20M ²
Enfermería	14.49M ²

TIPO DE PLANO

ARQUITECTÓNICO

DISEÑO ARQUITECTÓNICO

DANIELA JOSA ALQUEDAN

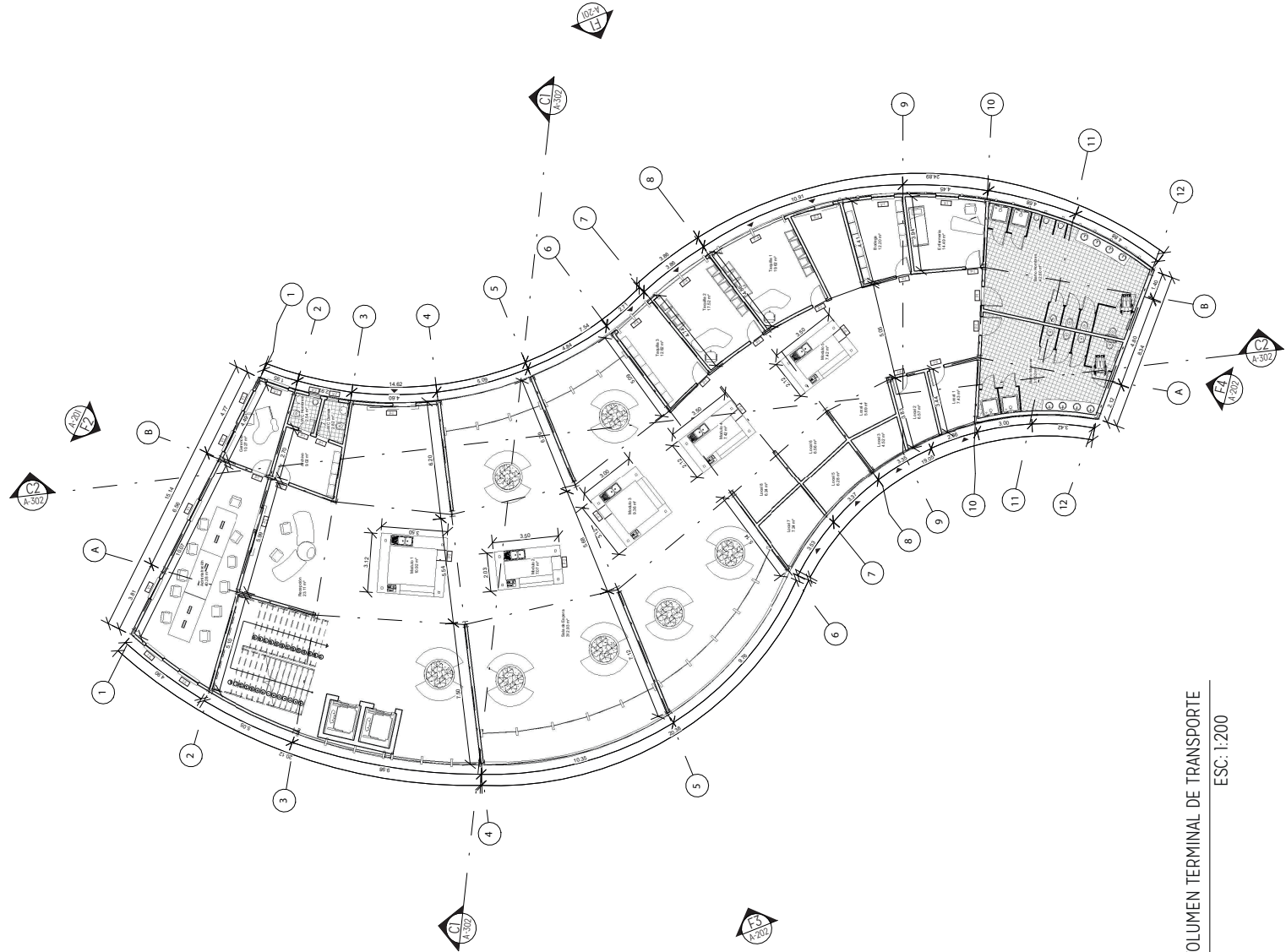
DIRECTOR

Arq. ANDREA NATALIA LAGUNA

Fecha 22 / 11 / 23

Escala 1:200

Plano N°.

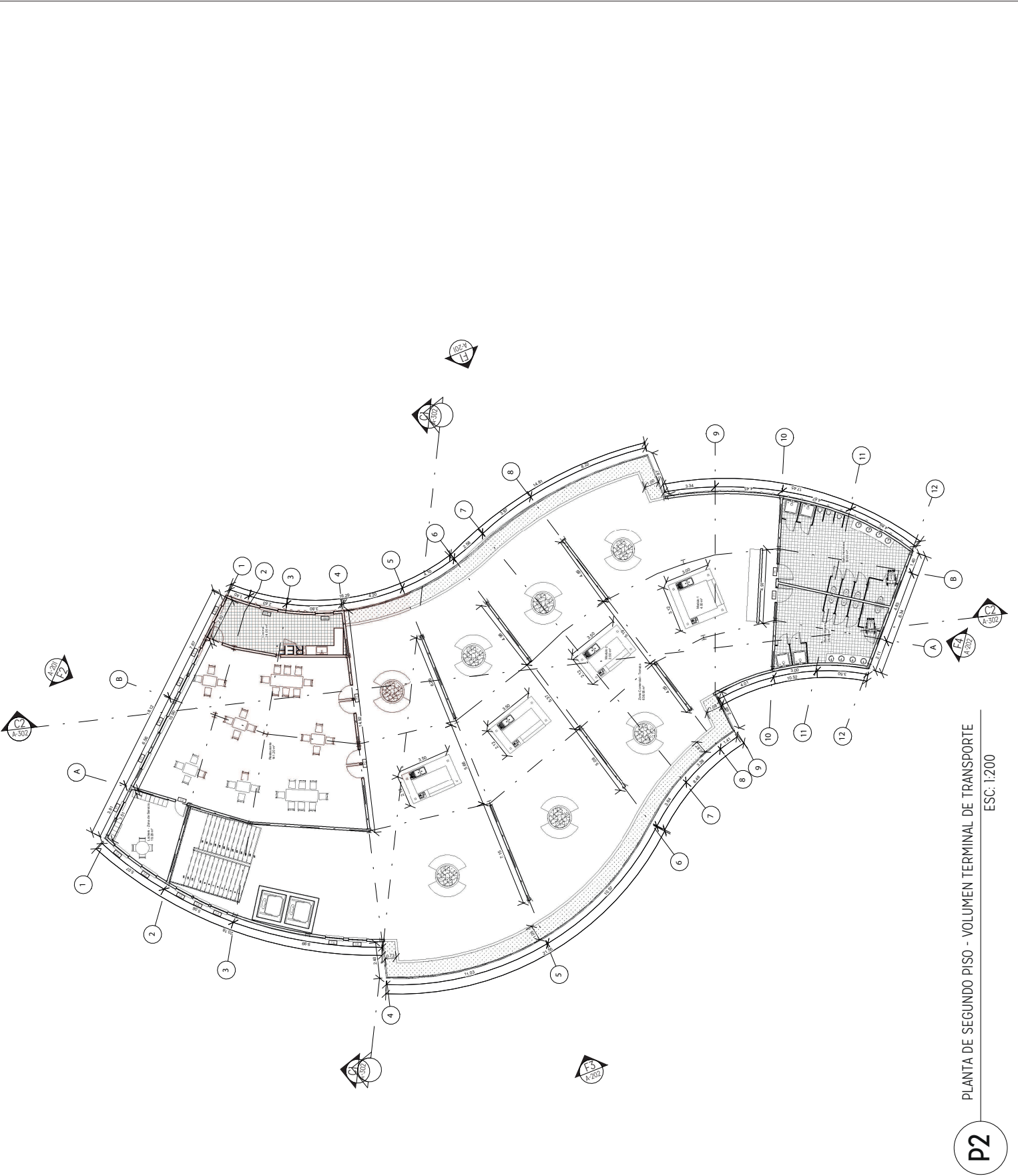


PLANTA DE PRIMER PISO - VOLUMEN TERMINAL DE TRANSPORTE

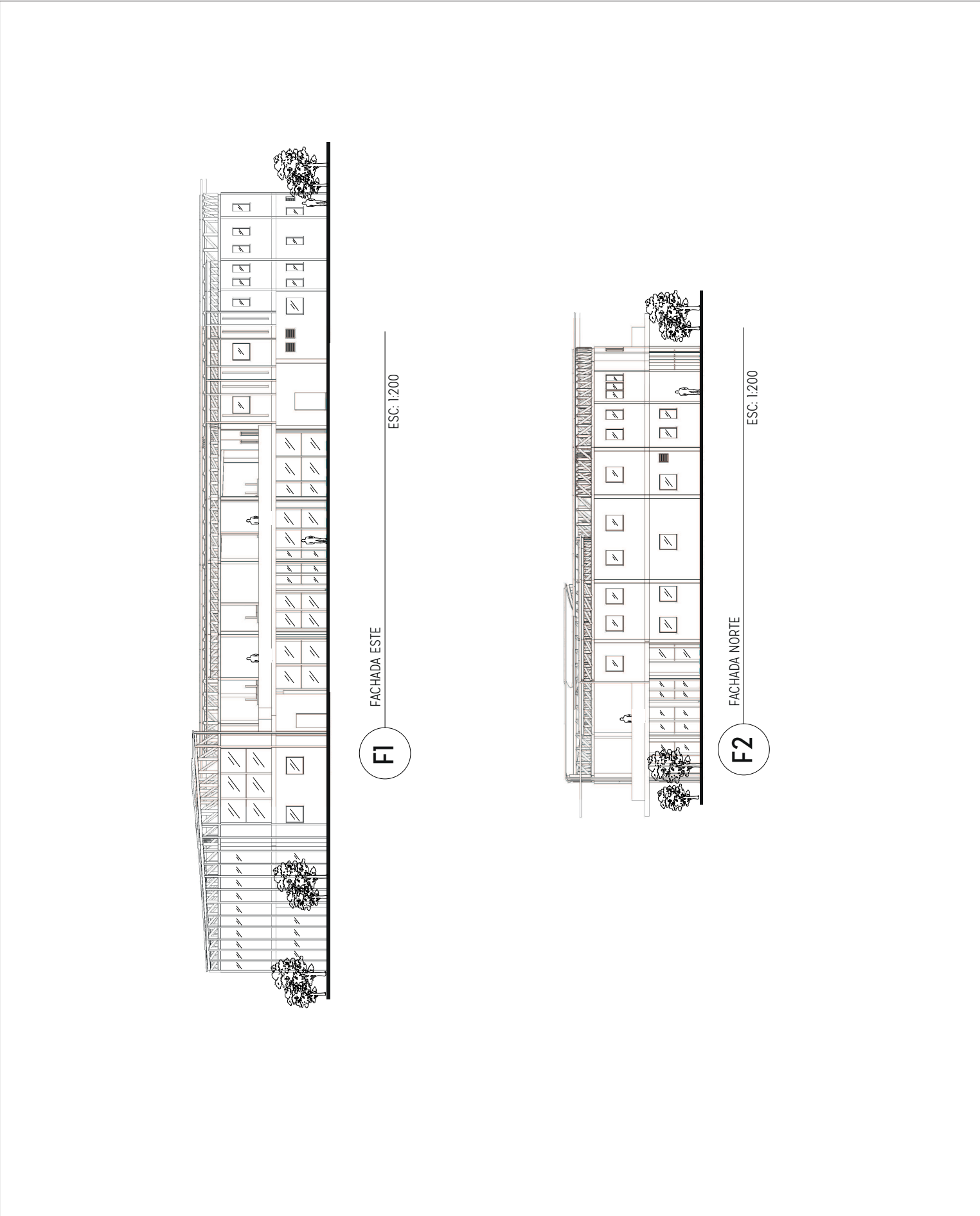
ESC: 1:200

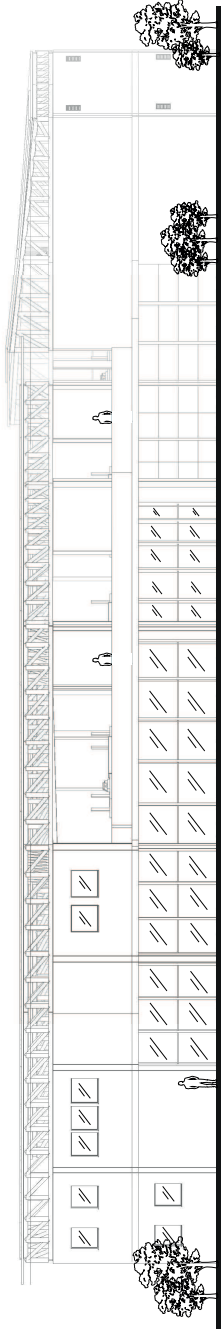
CONVENCIONES	
Baldosa 20x20cm	
CUADRO DE ÁREAS	
Lockers - Zona de Servicio	19.29M ²
Restaurante	141.20M ²
Cocina	24.05M ²
Zona Comercial - Terraza	638.95M ²
Baño Hombres	39.69M ²
Baño Mujeres	28.63M ²
Sala de Espera	312.93M ²
Modulo 1	4.00M ²
Modulo 2	2.50M ²

TIPO DE PLANO	ARQUITECTÓNICO
DISEÑO ARQUITECTÓNICO	
DANIELA JOSA ALQUEDAN	
DIRECTOR	
Arq. ANDREA NATALIA LAGUNA	
Fecha	22 / 11 / 23
Escala	1:250
Plano N°	1





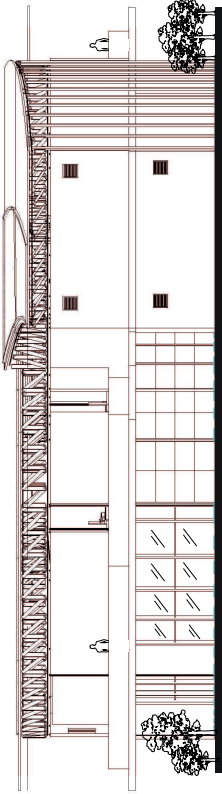




F3

FACHADA OESTE

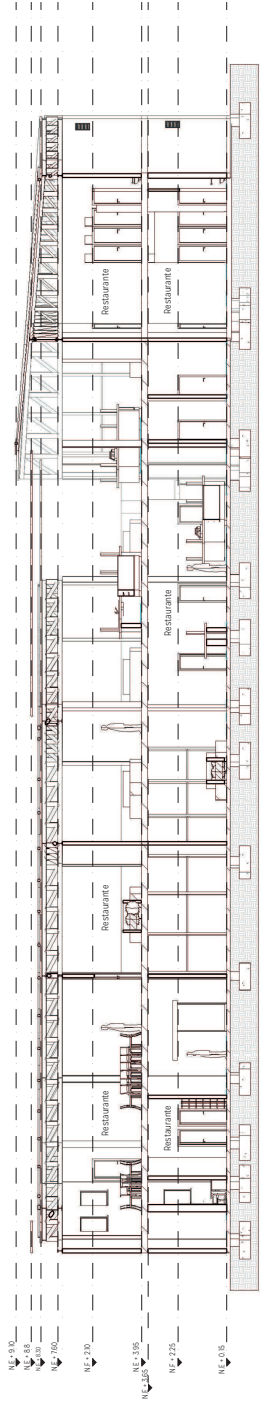
ESC: 1:200



F4

FACHADA SUR

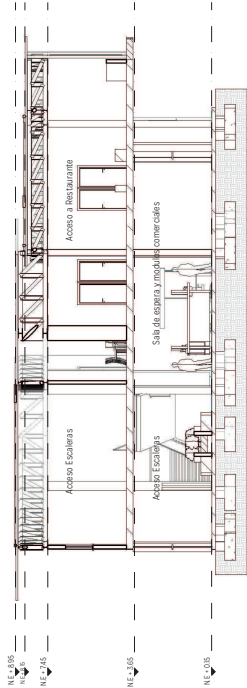
ESC: 1:200



C-01

CORTE LONGITUDINAL

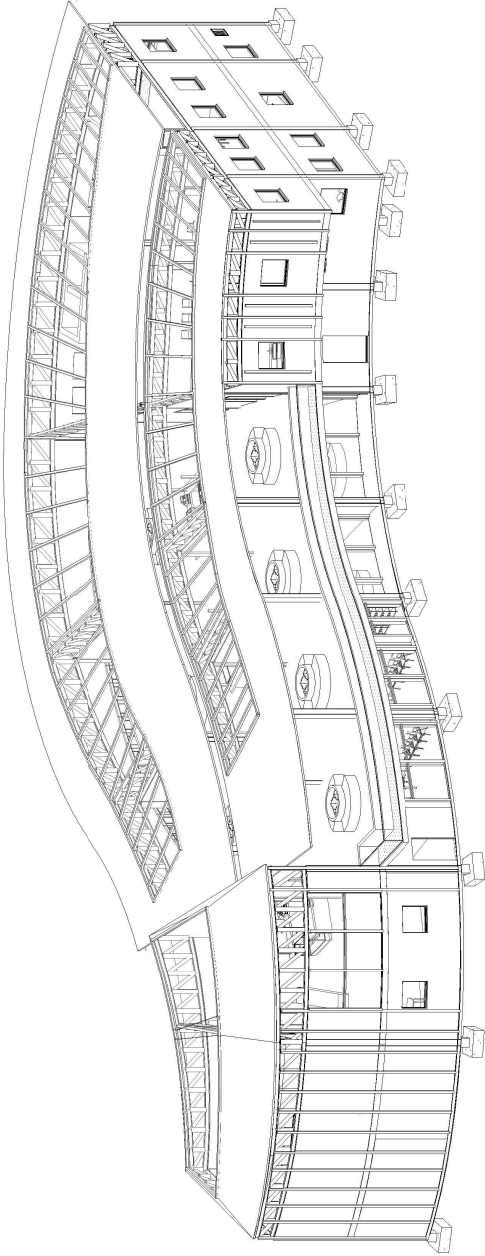
ESC: 1:200



C-02

CORTE TRANSVERSAL

ESC: 1:200



VOLUMEN 3D - FACHADA PRINCIPAL

V2

ESC: 1:200