



“CARRÉ LUMIÈRE”

Francia es un país el cual se destaca por su gran arquitectura y sus edificios majestuosos, su infraestructura en la vivienda urbana. Carré Lumière contará con dos edificios de vivienda colectiva en la localidad de Bègles, en el distrito francés de Burdeos.

El proyecto tiene un doble componente, urbanístico y de experimentación, en la tipología de vivienda colectiva. Se dota de entidad a un barrio monótono a la par que se propone un nuevo modelo de apropiación de la vivienda.

Los 79 nuevos apartamentos diseñados por LAN Architecture buscan ser lo más flexibles y adaptables posibles a las diferentes situaciones que pueda vivir el ocupante. Disponen de la ambigüedad de espacios suficientes para aumentar o disminuir su superficie construida y su diseño climático, también está pensado para adaptarse a los parámetros climáticos de todas las estaciones y momentos del día.

Este proyecto urbano ha sido supervisado por el SAEMCIB (*Société Anonyme d'Economie Mixte de Construction Immobilière*) e impulsado por el gobierno local:

los objetivos fueron "ejemplificar" la vivienda comunitaria con la intención de explorar nuevas propuestas dentro de la industria.

Este concepto se basó en 4 principios fundamentales:

1. Reinventar la vivienda comunitaria, o por lo menos considerar formas intermedias de hábitats que combinaran la necesidad de privacidad con el disfrute social. El "Carré Lumière" tiene las mismas cualidades que una casa unifamiliar (la sensación de privacidad, espacios exteriores individuales, independencia y espacio al aire libre de fácil acceso) sin las desventajas en términos de impacto ambiental (expansión de redes, contaminación visual y atmosférica, consumo excesivo de tierra).

2. Permitir que las personas vivan en un lugar que pueda crecer con ellos. Bègles es un proyecto semi-acabado, es más bien una "forma de movimiento". Es una envolvente maleable con potencial para duplicar su tamaño mañana, y por lo tanto, crecer al doble de su capacidad. Cada apartamento puede cambiar su jardín de invierno por un espacio interior con el fin de aumentar su salón, comedor, sala. En respuesta al crecimiento de una familia, los habitantes pueden agregar una habitación en el espacio que ya se ha construido, y por qué no, siempre pueden retirarlo una vez que los niños han dejado el hogar.
3. Dar un ejemplo de "sobriedad económica": Bègles fue construido a un costo de 1,000 euros por m², un precio muy por debajo del precio actual en esta región y en el doble de la superficie. Este resultado fue posible gracias a la labor de racionalización, de control y gestión del presupuesto y de la sobriedad arquitectónica.
4. Diseñar un modelo climático específico y sostenible. La parte formalizada, los requisitos de planificación urbana, permitió a LAN emplear un modelo climático híbrido que complementase el clima en esta parte de Francia. El diseño bioclimático está a medio camino entre un modelo nórdico muy aislado y un diseño del estilo del patio mediterráneo. Se basa en el principio de la compacidad variable, que introduce la noción de la capacidad de adaptación de la vivienda, tanto a gran escala para el ritmo de las estaciones y de los cambios climáticos para las diferentes horas de un día determinado.

Los dos edificios están muy alejados de los estándares actuales de producción de viviendas, ya que cuentan tan solo con siete metros de altura, construido como un aparcamiento y adornado con motivos industriales. A pesar de algunos de los aspectos radicales de este proyecto, se convirtió rápidamente en una parte fundamental de la identidad de este nuevo distrito. **C**



Por Ramón
Sánchez González

Su correo electrónico es:
rsanchez@imcyc.com

REFERENCIAS:

<http://arqa.com/arquitectura/urbanismo/carre-lumiere-in-begles.html>
<http://www.archdaily.com/777567/carre-lumiere-lan-architecture>

CITYLIFE MILANO



CityLife, es un distrito comercial, residencial y de negocios en construcción, que se encuentra ubicado a una corta distancia del centro de la antigua ciudad de Milán, Italia, este proyecto abarca una superficie de 36.6 hectáreas. El proyecto está a cargo por la compañía del Grupo Generali, que ganó la licitación internacional para la reconstrucción del centro histórico del barrio de Fiera, Milán con una oferta de 523 millones de euros. El proyecto está siendo diseñado por los arquitectos famosos Zaha Hadid, Arata Isozaki y Daniel Libeskind.

La construcción consiste en tres rascacielos, con áreas dedicadas para oficinas, tiendas, restaurantes y servicios.

La zona residencial de lujo cubrirá aproximadamente 164,000 metros cuadrados, con un total de 1,300 apartamentos (que albergan alrededor de 4,500 personas). Además, más del 50% de la superficie disponible, 170,000 metros cuadrados están dedicados a espacios verdes. También habrá espacio estacionamiento subterráneo para unos 7,000 vehículos. En relación con la red de transporte público existente, la zona CityLife será servida por una nueva extensión de la línea 5 del metro, con una estación ubicada en el centro de la Plaza Tre Torri.

Los materiales de la fachada que se utilizarán serán los siguientes; paneles de elementos de concreto y de madera natural, que enfatizan el movimiento volumétrico del complejo y, al mismo tiempo, dan una calidad privada y doméstica al interior del espacio residencial. Los interiores se abren a amplias terrazas. Todos los apartamentos disponen de soluciones estructurales y de plantas que pueden adaptarse fácilmente a las necesidades individuales. Cada uno de los departamentos es diferente de los demás en términos de tamaño, exposición, y diseño: desde dos habitaciones hasta grandes apartamentos familiares y penthouses de dos niveles.

CityLife está equipado con los sistemas de energía alternativa más avanzados. Sus instalaciones utilizan principalmente fuentes tales como las aguas subterráneas, la calefacción urbana y la energía fotovoltaica. Los edificios Tre Torri han sido galardonados con el prestigioso nivel de oro LEED™ pre-certificación. **C**





TERMINAL MARÍTIMA PUERTO DE COLONIA

El Puerto de Colonia no solo es una de las principales vías de acceso a Uruguay, sino también uno de los atractivos más importantes de la ciudad. Muchos turistas se dirigen al puerto al atardecer para ver

llegar los grandes barcos desde Buenos Aires. Por su estratégica ubicación sobre el Río de la Plata, a 50 kilómetros de Buenos Aires, el Puerto de Colonia es una de las terminales fluviales con mayor actividad en todo el país y la principal vía pasaje del turismo desde y hacia el país vecino. Tiene lugar para que amarren unos 160 barcos, capacidad que en la temporada de verano se ve siempre colmada.

A partir de su declaración como Patrimonio Unesco de la humanidad



hace ya casi 20 años, con su importante puente fluvial entre ambos países y con un reciente boom inmobiliario. Su desarrollo costero estuvo

bloqueado al oeste y al este de la ciudad histórica, como también lo estuvo el desarrollo de sus infraestructuras portuarias. El llamado a concurso realizado por la ANP en 2006 tuvo como objetivo el realizar un nuevo portal para la ciudad de Colonia.

El Puerto de Colonia tiene tres Muelles en forma de U construidos en cemento y protegidos por el lado Sur por una escollera. El muelle de ultramar tiene una longitud de 146 metros, la vía férrea corre a lo largo de este muelle. El muelle de cabotaje tiene 115 metros. El muelle de unión 200 metros de longitud. El puerto de Colonia, cuenta con dos grúas eléctricas para tres toneladas de capacidad de carga y otra para cinco toneladas, equipamiento para movilización de cargas y dos rampas eléctricas para camiones y automóviles.

La nueva Terminal está proyectada y construida en el marco de inversión correctamente evaluados, considerando todas y cada una de las variables, además las empresas de transporte y usuarios serán beneficiados con menores costos globales y un mejor servicio. Como se sabe el transporte fluvial de pasajeros en el Río de la Plata se ha ido tonificando con un crecimiento sostenido en los últimos años entre un 10% y 15% anual. La construcción de una Terminal se presenta como un ente ordenador e intercambiador de modalidad para el tránsito de vehículos y pasajeros, así como un lugar que cataliza propuestas de desarrollo urbano y comercial en las áreas de influencia de la misma. **C**

REFERENCIAS:

http://archivo.presidencia.gub.uy/_web/fotos/2009/10/20091023wi01g.jpg



UN TRANSPORTE DE GRANDES MAGNITUDES

Los transportes en las ciudades grandes como es la ciudad de México los habitantes demandan un mejor servicio de calidad y eficiencia para llegar a sus trabajos o trasladarse a lugares muy lejanos, un ejemplo claro de este problema es la zona de Santa Fe en donde se encuentran corporativos los cuales son generadores de empleo, para esto, se desarrollará el tren interurbano de Pasajeros Toluca-Valle de México; es un proyecto de la federación que se enmarca en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Conectará la zona metropolitana del valle de Toluca con el poniente de la Ciudad de México, proporcionando una alternativa de transporte público masivo para la zona de Santa Fe.

La obra estará dividida en tres tramos:

1. El primer tramo ferroviario será elevado y constará con una longitud de 36,150 kilómetros, partiendo de la estación Zinacantepec a La Marquesa (portal poniente), en el Estado de México.
2. El segundo tramo ferroviario será un túnel de 4,634 kilómetros de longitud, de La Marquesa a Desierto de los Leones, en la Ciudad de México.
3. El tercer tramo será elevado con una longitud de 16,462 kilómetros, del Desierto de los Leones a la estación terminal Observatorio, que conectará a la línea 1 en la estación del metro Observatorio. en la longitud mencionada se contempla la construcción de la estación Santa Fe, así como las cocheras del tren en Observatorio y los vínculos y los viaductos singulares Santa Fe y Presa Tacubaya. A continuación, se mencionará algunas de las características de la construcción del proyecto ferroviario:

Tabla 1: Datos generales del tren interurbano

Longitud total	57.7 km
Características del trazo	45.8 km en viaducto
	7.3 km en superficie
	4.5 km en túnel
Tiempo recorrido	39 minutos
Capacidad	719 pasajeros por tren
Estaciones terminales	Zinacantepec
	Observatorio
Estaciones intermedias	Cristóbal Colón
	Meteppec
	Santa Fe
Lerma	

El proyecto consiste en una línea ferroviaria de casi 58 kilómetros de longitud con dos estaciones terminales, una en Zinacantepec, al poniente de la ciudad de Toluca y la otra en la estación Observatorio del Sistema de Transporte Colectivo Metro (SCT), donde esta se conectará con la línea 1 y la ampliación de la línea 12 de dicho sistema.



Tabla 2: Características del tren

Velocidad Máxima	160 km/h
Velocidad Comercial	90 km/h
Número de trenes	30 de tipo articulado de dos coches-cabina y tres coches intermedios
Longitud del tren	100 m
Alimentación de tracción	25 kV
Sistemas ferroviarios	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sistema señalización de protección continua estándar europeo ERTMS nivel 2. 2. Sistema GSM-R para transporte ERMS y comunicaciones críticas de voz. 3. Pilotaje automático 4. Centro de control en filosofía seamless 5. Optimización de personal de explotación 6. Red de datos multiservicio 7. Sistema de locomoción eléctrica por alimentación con catenaria 8. Vía doble confinada.



- Cimentación profunda a base de perforación y colado in situ de pilas de concreto armado con diámetros de 1.2 a 1.5 metros, de acuerdo a los estudios realizados por sondeos y mecánica de suelos se contará con una profundidad de 30 metros de desplante, aproximadamente. La cimentación profunda para cada zapata de desplante constará de 3, 4, 6 y 8 pilas establecidas en el proyecto.
- Cimentación somera a base de zapatas de concreto armado, coladas in situ con dimensiones de 11.50 x 11.50 x 3.00 metros en los casos de 8 pilas, siendo estas las de mayor dimensión.
- Armado, cimbrado y colado in situ de cabezal; se arma, cimbra y cuela de conformidad con lo indicado en las especificaciones del proyecto
- Armado y colocado de zapata: se habilita y arma el acero de la zapata respetando lo indicado en las especificaciones y el proyecto estructural; posteriormente se cimbra. **C**