

## Trànsit\_Terminal para turistas y coches

### Sobre el viajar, el lugar y el turista

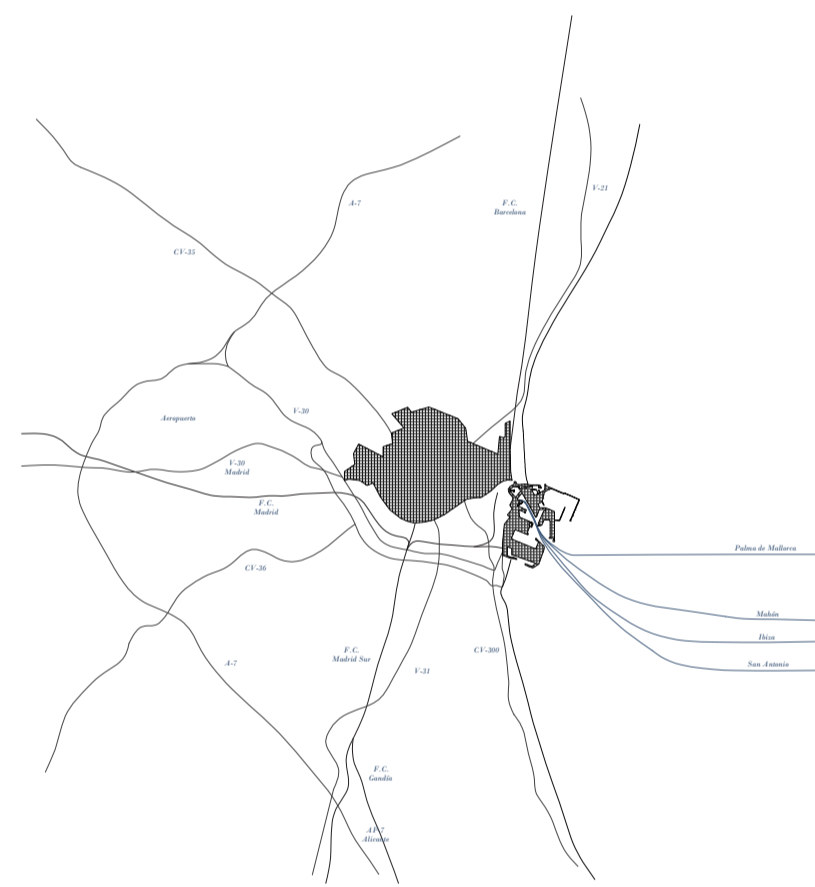
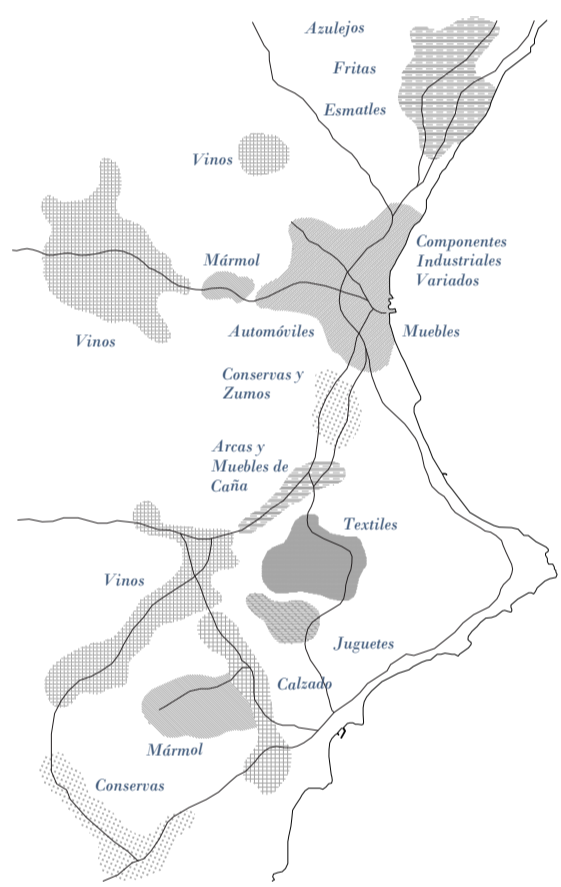
¿Qué sucede ahí abajo, en B, mientras vuelas entre los puntos A y C? ¿Desaparecerán como territorio los destinos no turísticos si continuamos sobrevolándolos? ¿Dónde estamos cuando viajamos?

Ahora no vemos paisajes, no existe la demora ni la sorpresa entre los dos puntos que recorremos. De esta forma no conseguimos nunca ser viajeros, si no coleccionistas de viajes. Left Hand Rotation

Siempre que he podido he advertido de cómo el turista puede verse acusado de fenómenos de depredación territorial y de especulación y espectacularización urbanas de los que no pocas veces el mismo es víctima. El reclama derechos que nosotros también reclamamos cuando viajamos—derecho de visita, derecho a ser recién llegados—y lo que obtiene es la monitorización de los operadores turísticos y los vendedores de ciudad y el desprecio de los indígenas, que lo tratan como un ser sin criterio, al que es fácil y casi obligatorio embucar. Infantilizado, visto como un tipo ridículo y a la vez como un miembro de una peligrosa horda desoladora, se convierte en blanco cómodo al que atribuir el deterioro de la vida urbana. Manuel Delgado

### Hábitos de consumo, logística y modelo urbano

Los puertos de la mayoría de ciudades de todo el mundo crecen sin cesar. En el caso de Barcelona, la necesidad de expansión del puerto modificó, hace pocos años, la traza natural del río Llobregat para llegar a duplicar su superficie. Al mismo tiempo hemos visto como en los polígonos industriales la construcción y transformación de naves existentes en espacios para la logística no para de crecer. Ambos fenómenos son el eco del crecimiento incansable y a gran escala de mercancías. Una pieza de ropa puede estar diseñada en Barcelona, fabricada en cualquier rincón de Asia, volver a una nave logística en nuestro territorio y marcharse, de nuevo, a cualquier punto del mundo para ser vendida (...). Cada producto que compramos en Internet hace que disminuya el comercio de proximidad de nuestras ciudades. ¿Podría ser que el aumento de espacios para la logística acabase convirtiendo los bajos comerciales de nuestros edificios en meros almacenes de distribución, y que se transformase, así, radicalmente el paisaje urbano por excelencia de las ciudades europeas?



### Sobre la experiencia y los usos

- No sabía que te aburrías estando a solas conmigo

- No es que me aburra, sino que no tengo nada que hacer

Extracto de la película "Te querré siempre", Roberto Rossellini

### Sobre el coche y la sociedad

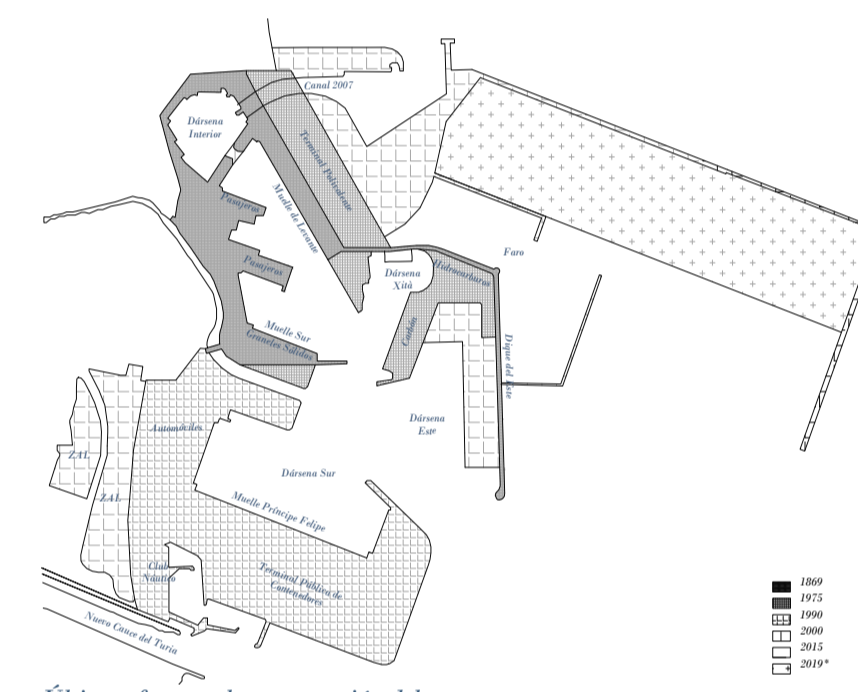
"Esta sociedad circula en coche a gran velocidad hacia ningún lugar" Paco Tortosa

### Respuesta arquitectónica

Nuestra respuesta arquitectónica tenía un doble sentido: Desde el punto de vista material, se pretendía el máximo confort para los usuarios. Pero desde el punto de vista político, quiere ser un monumento subversivo a la decadencia de nuestra civilización. Nada de estética "trash", ninguna metáfora del desperdicio, sino evidencia de la desilusión, la manifestación emblemática de la precariedad, una ofensa visual a nuestro confort urbano, un aspecto vulgar y arrogante contra el olvido y la hipocresía. A la nobleza de los edificios de Haussmann, oponemos el deterioro de una condición. A las pomadas de dignidad preferimos la abrasión de la verdad" Concurso Forum Batag. Groupe K



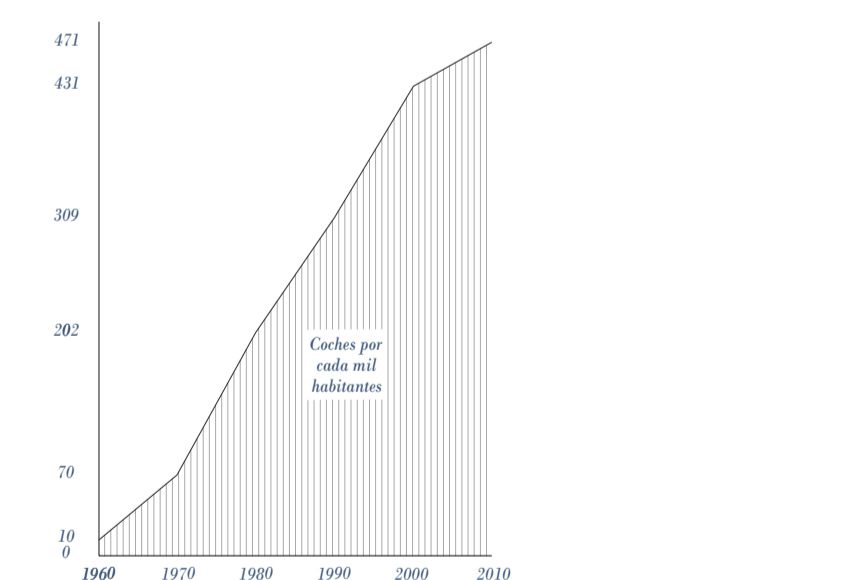
Principales conexiones de la ciudad con el puerto



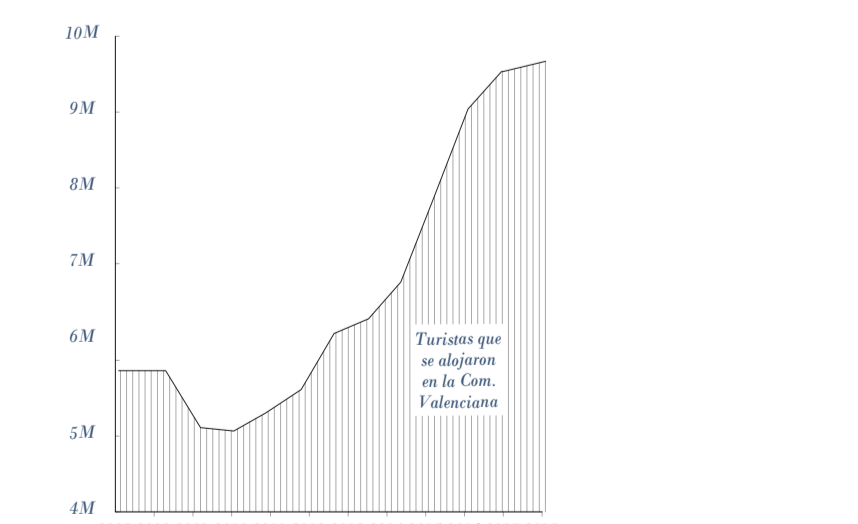
Últimas fases en la construcción del puerto



Gramos de CO<sub>2</sub> emitidos por pasajero y kilómetro



Coches por cada mil habitantes en España



Turistas que se alojaron en la Comunidad Valenciana en millones

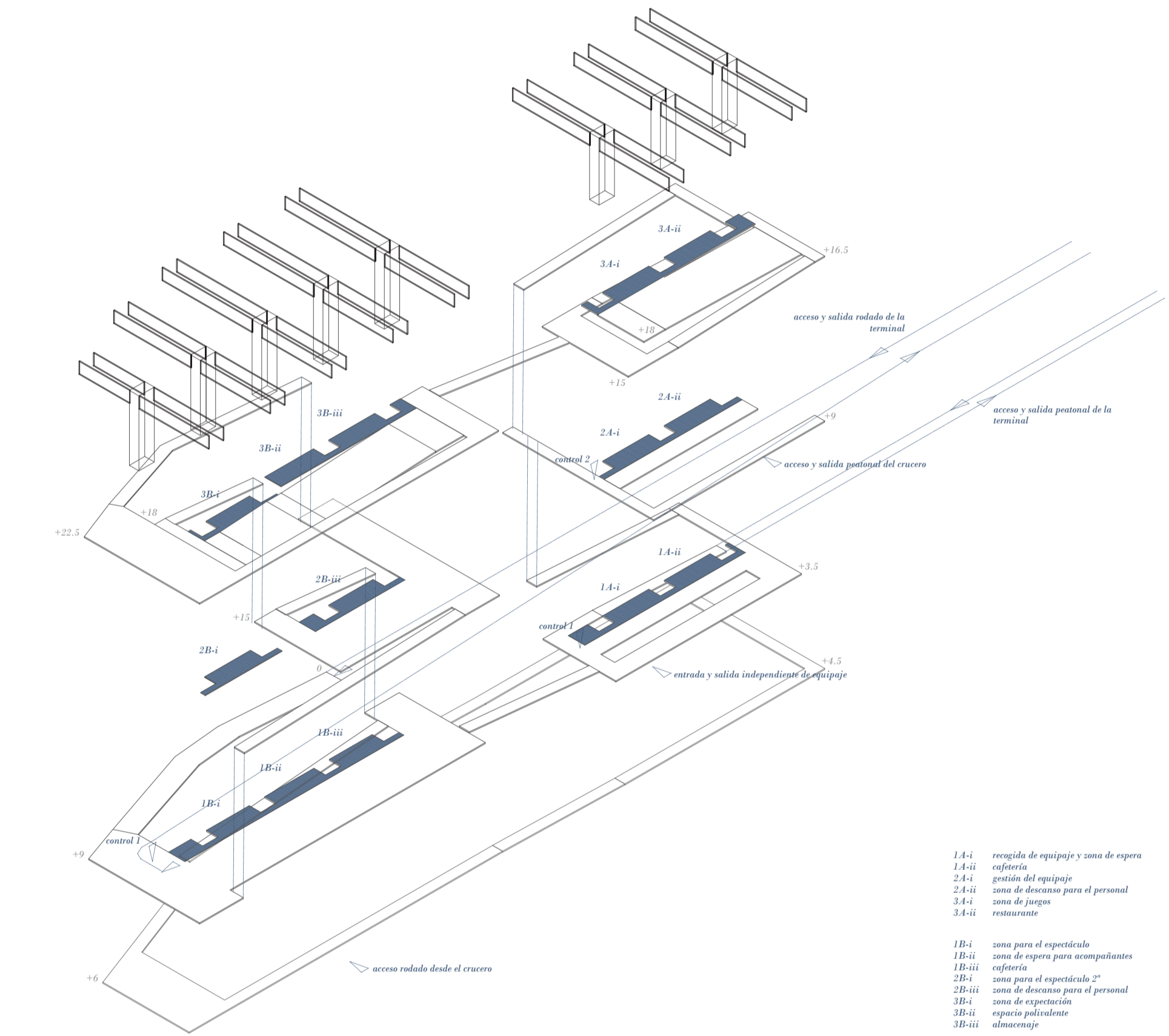
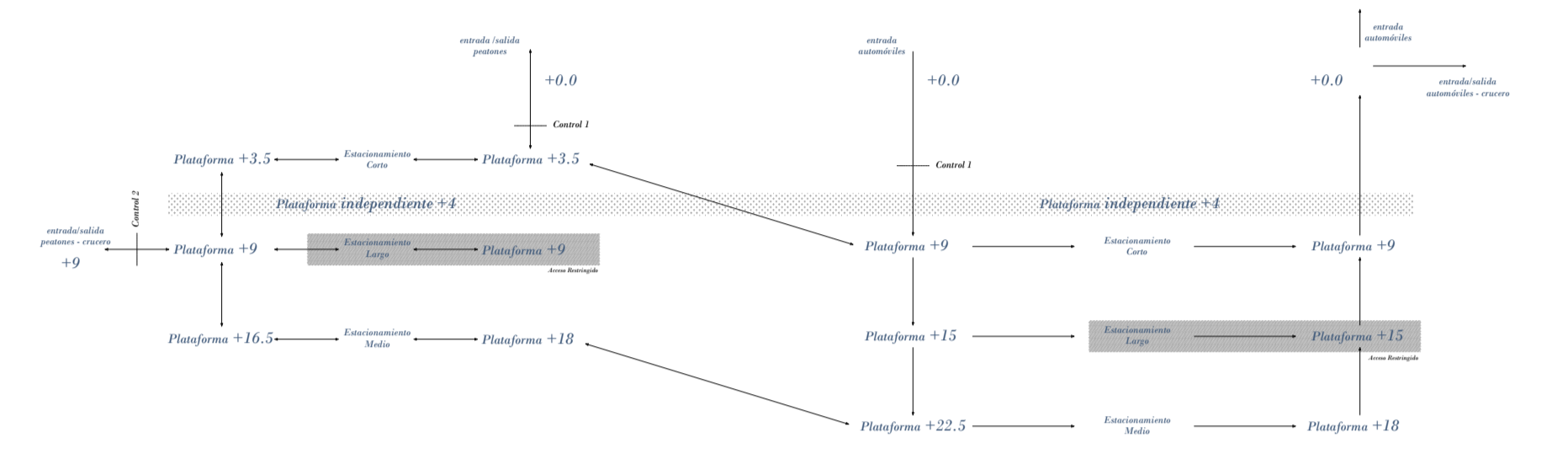
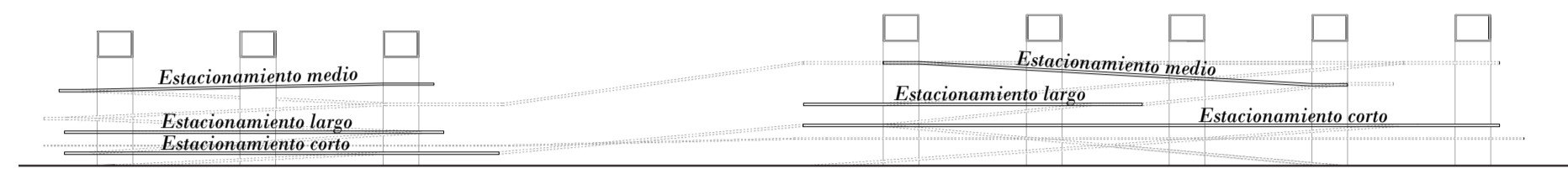
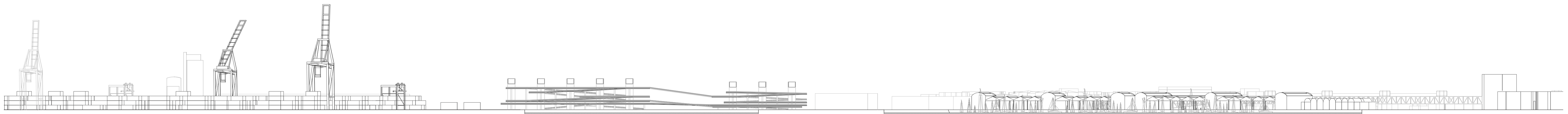
En medio a la izquierda: principales líneas de cruceros que atracan en Valencia; hinterland cercano del puerto, zonas y mercancías embarcadas; principales vías de acceso al puerto desde la ciudad y líneas de salida regulares desde el Muelle Poniente.

Abajo a la izquierda: líneas de autobuses turísticos y líneas 95 y 4 de la EMT (escala 1/25000).

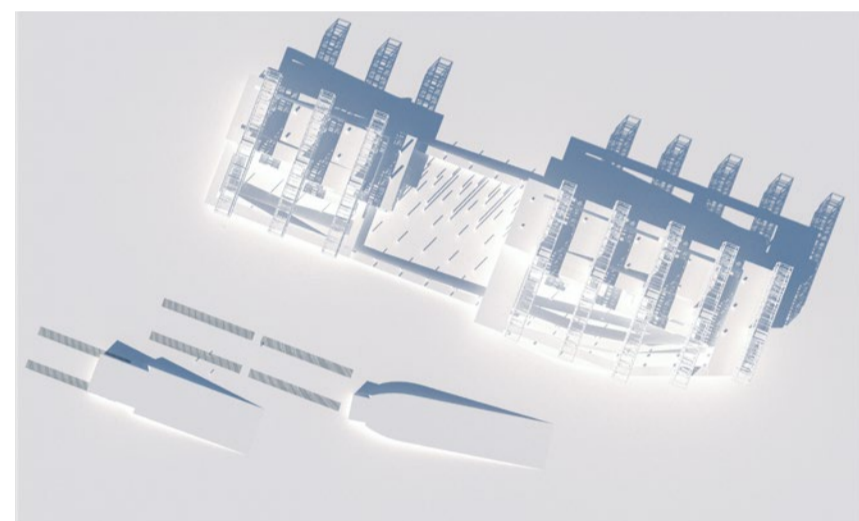
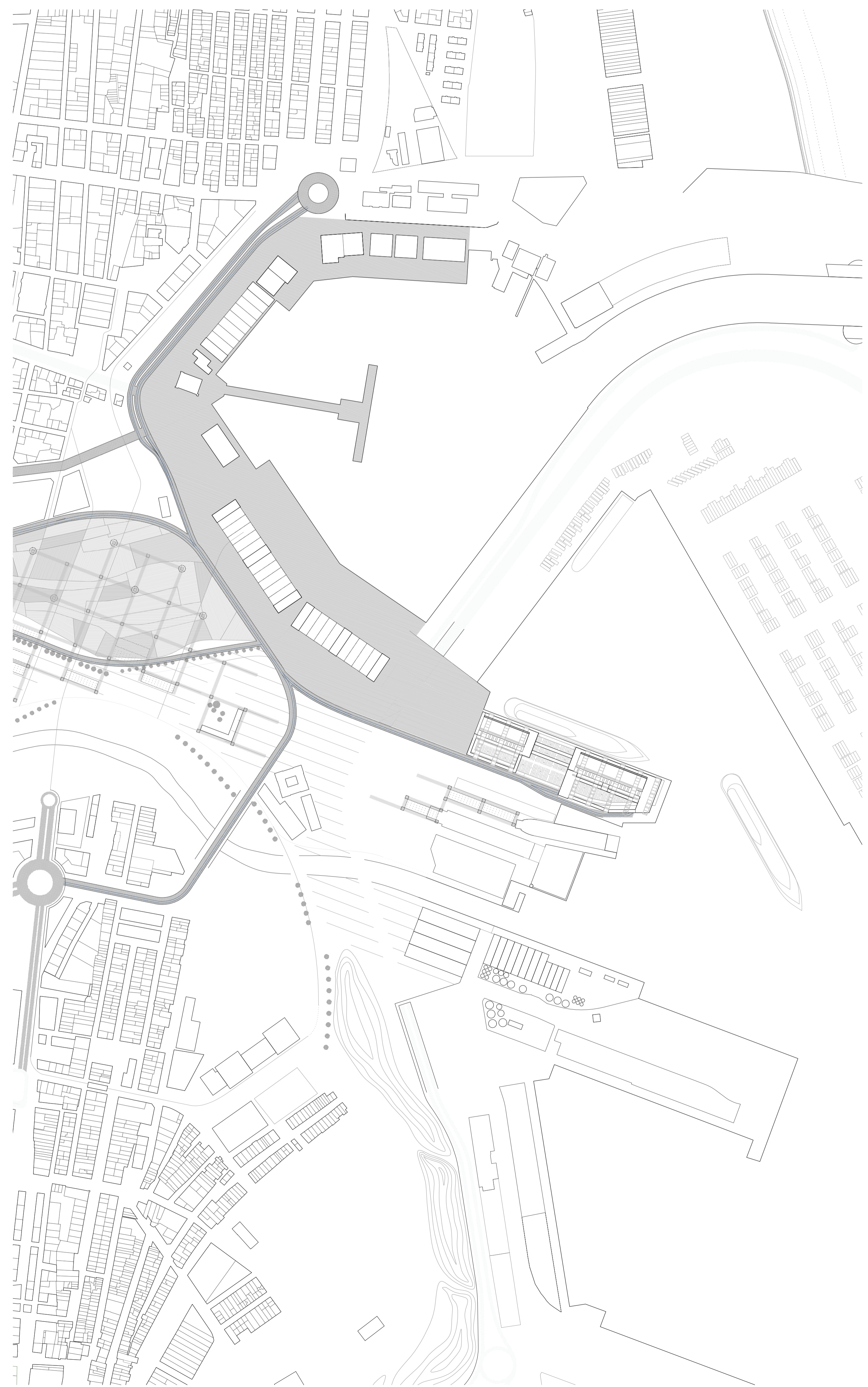
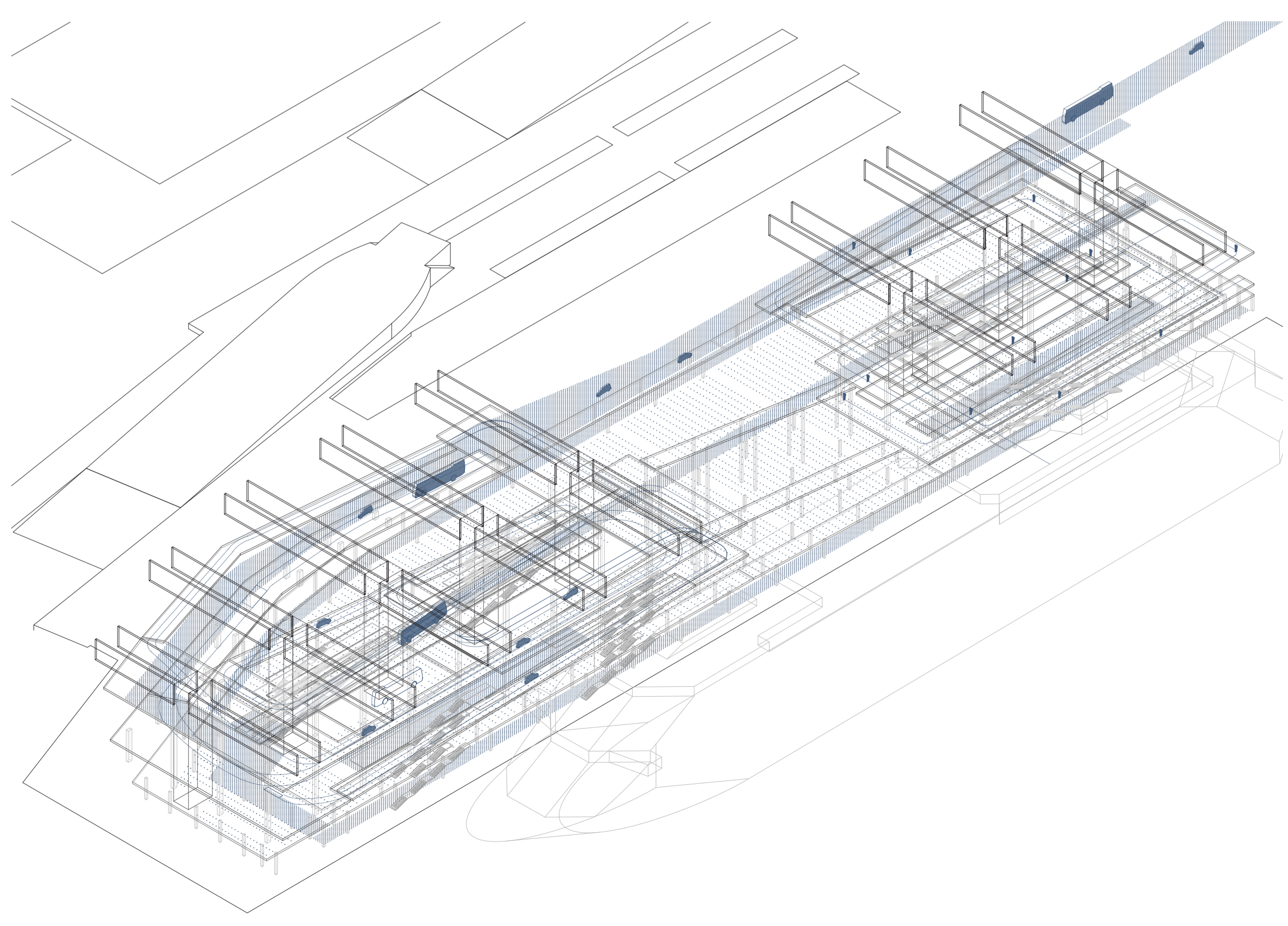
En medio: planta situación (escala 1/10000).

A la derecha: esquemas.



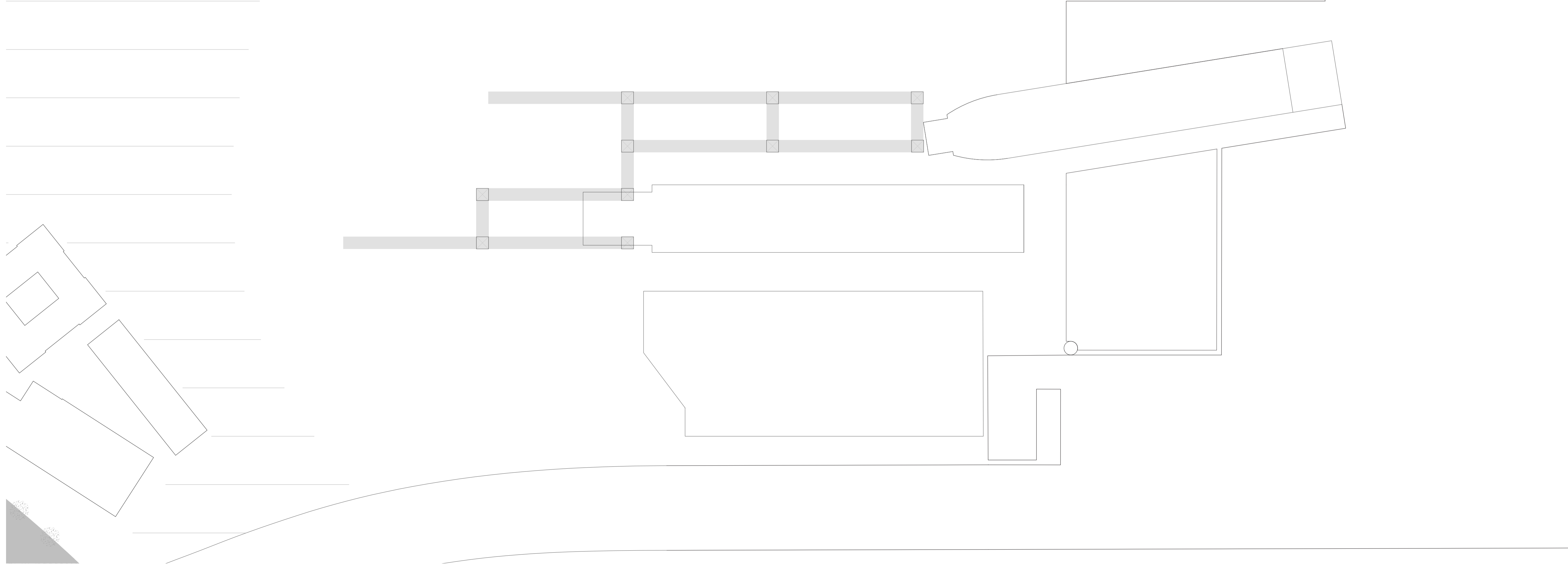
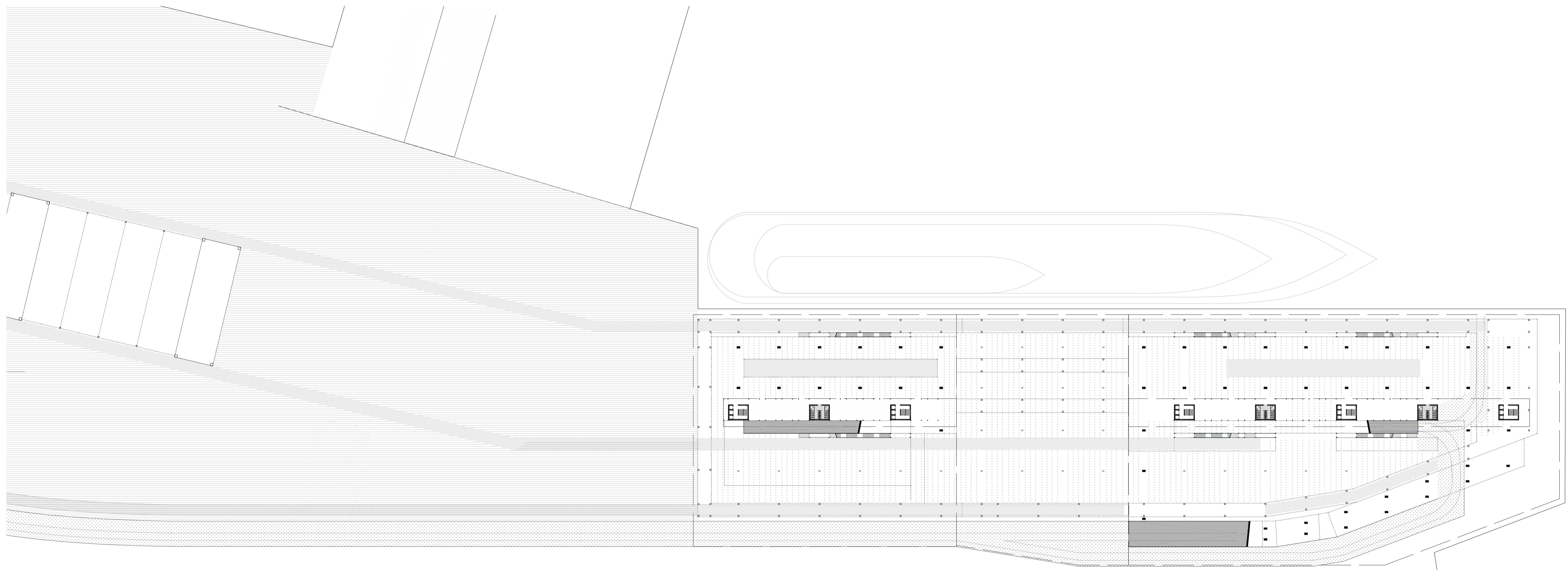
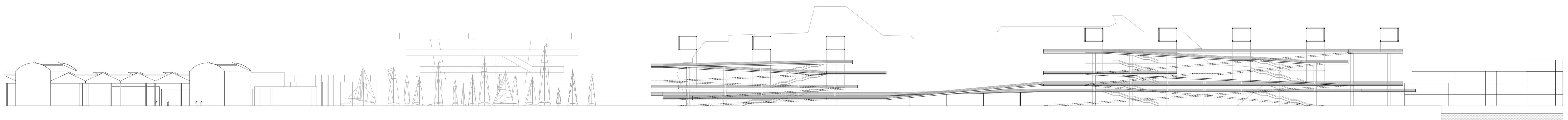


- 1.4.i recepción de equipaje y zona de espera
- 1.4.ii vestíbulo
- 2.4.i pasadizo del equipaje
- 2.4.ii zona de descanso para el personal
- 3.4.i zona de juegos
- 3.4.ii restaurante
- 1B.i zona para el espectáculo
- 1B.ii zona de espera para acompañante
- 1B.iii vestíbulo
- 2B.i zona para el espectáculo 2º
- 2B.ii zona de descanso para el personal
- 3B.i zona de organización
- 3B.ii espacio polivalente
- 3B.iii biblioteca



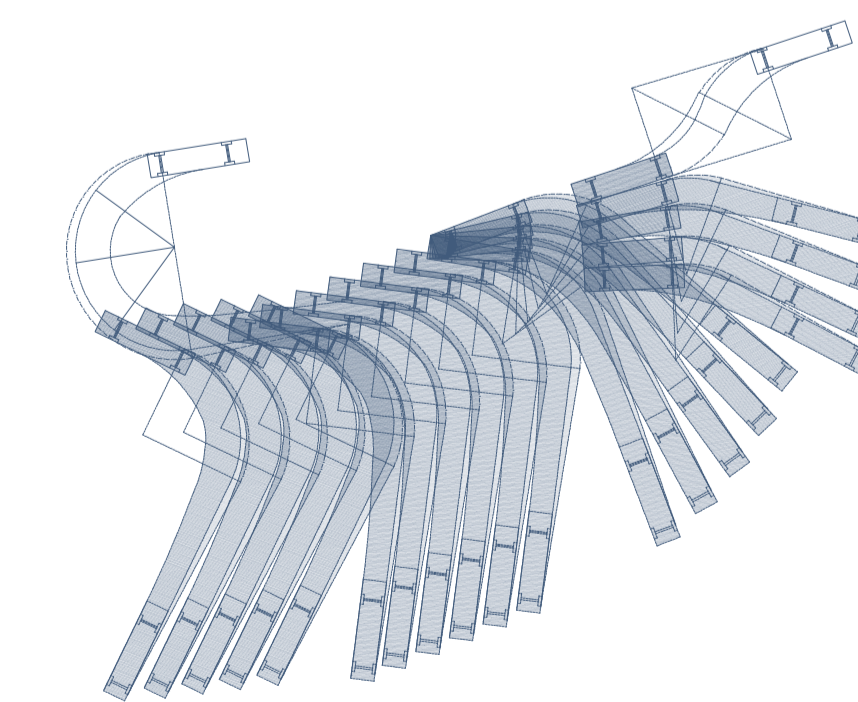
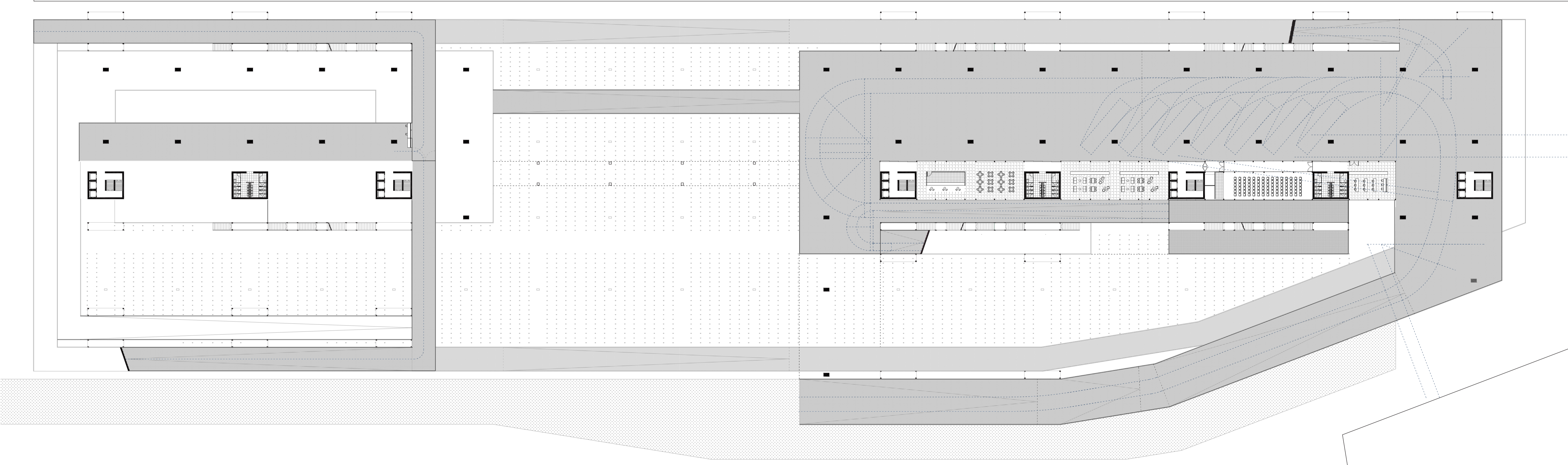
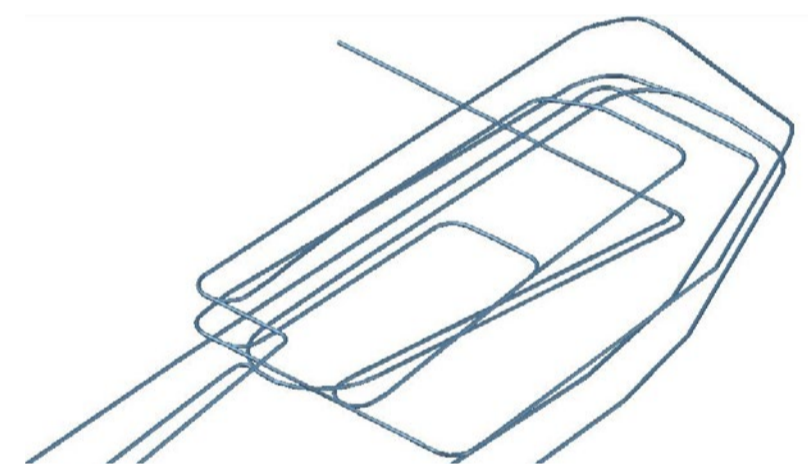
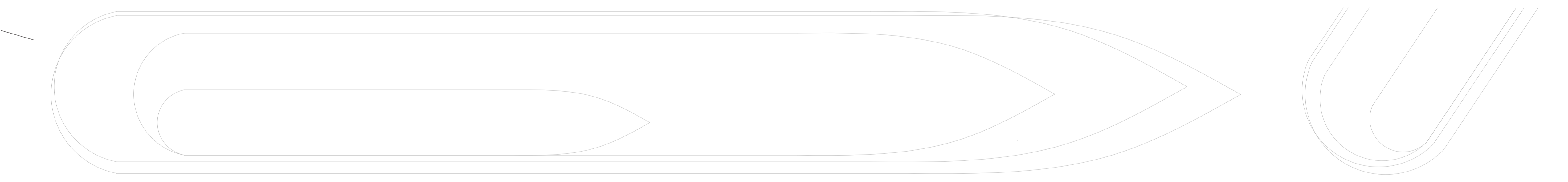
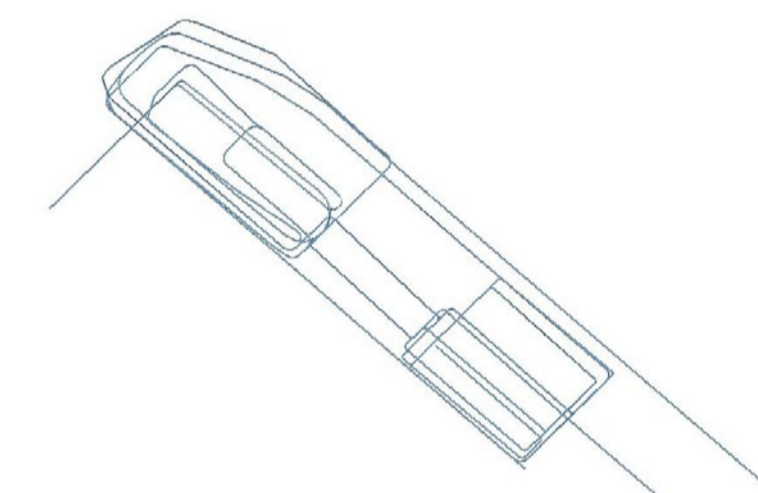
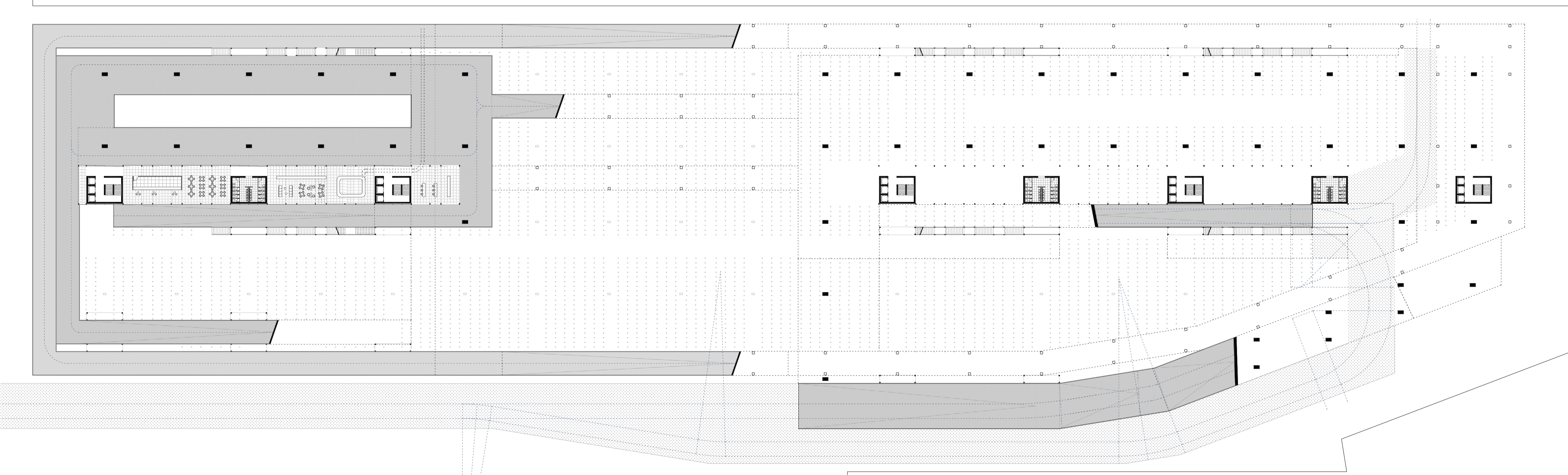
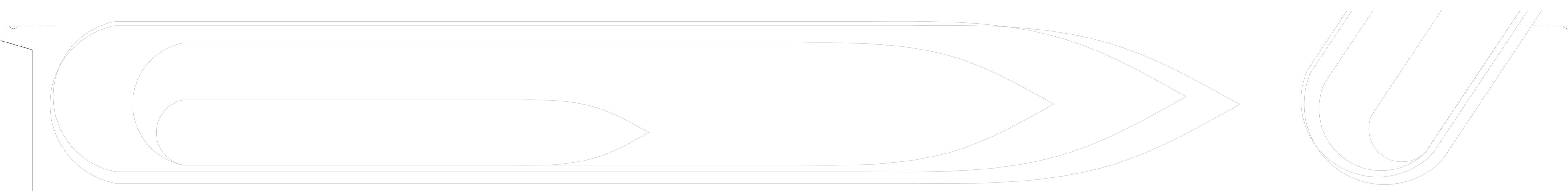
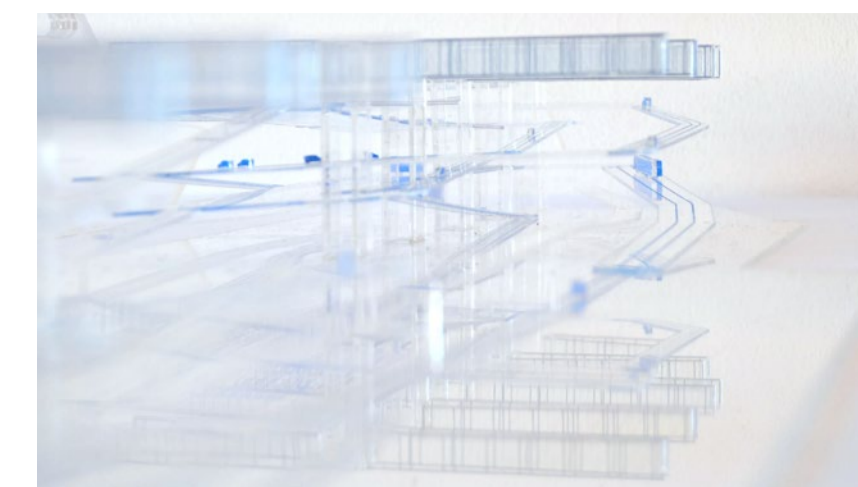
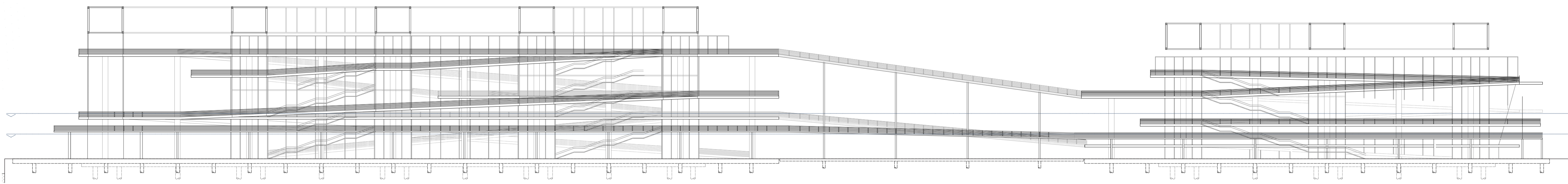
Arriba a la izquierda: esquemas programa  
 Abajo a la izquierda: isométrica (NE) alámbrica; circunvalaciones y plantas.  
 En medio: planta situación (escala 1/4000).  
 A la derecha: esquemas.





Isquierda: planta situación (escala 1/750).

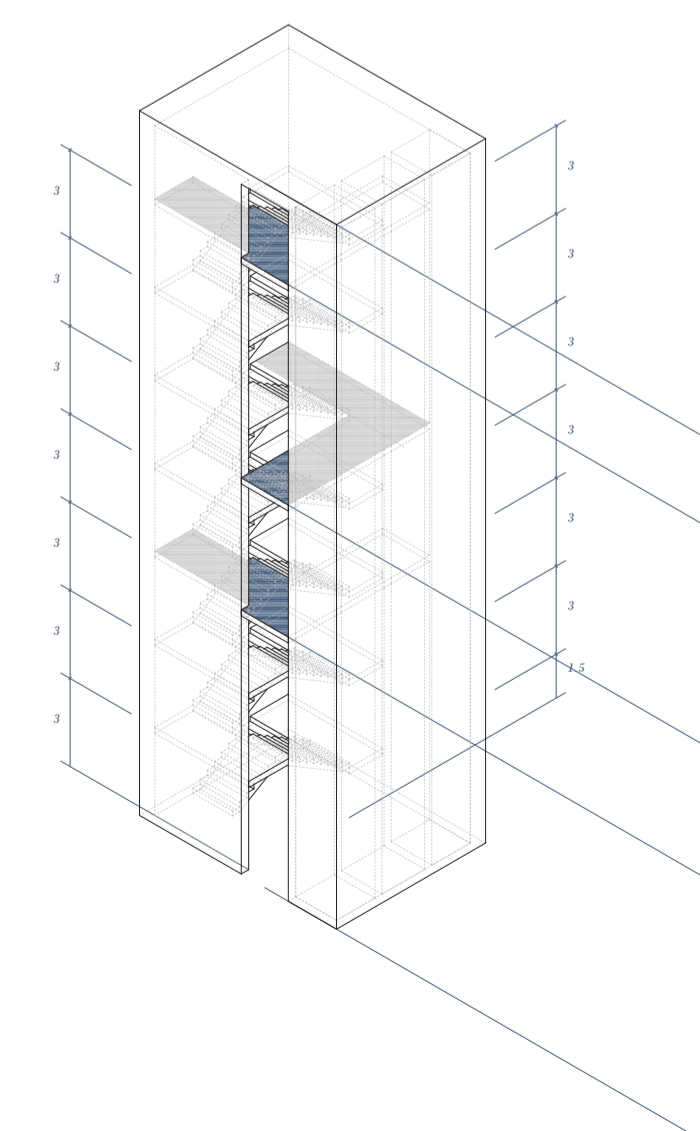
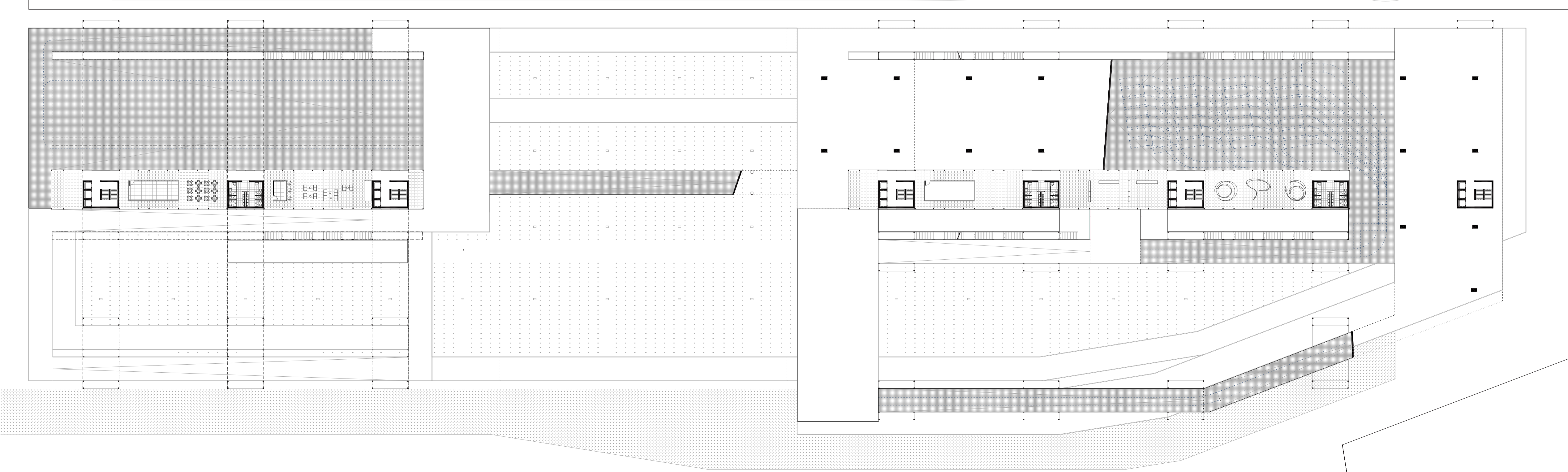
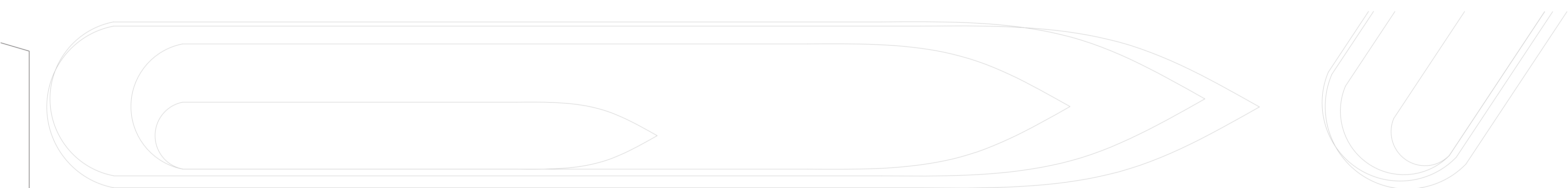
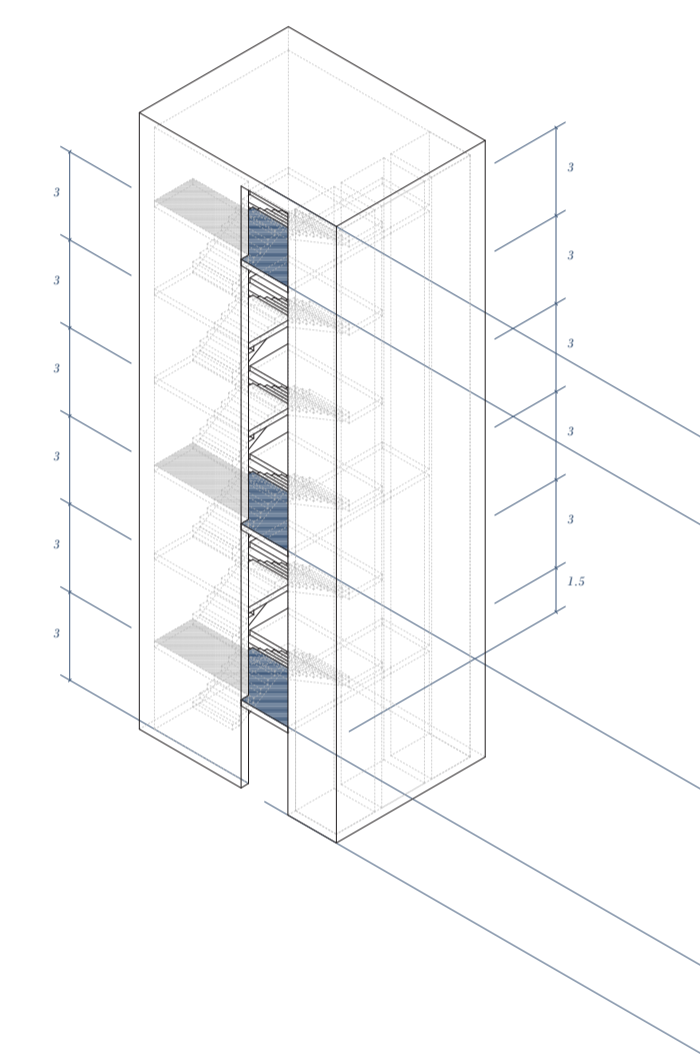
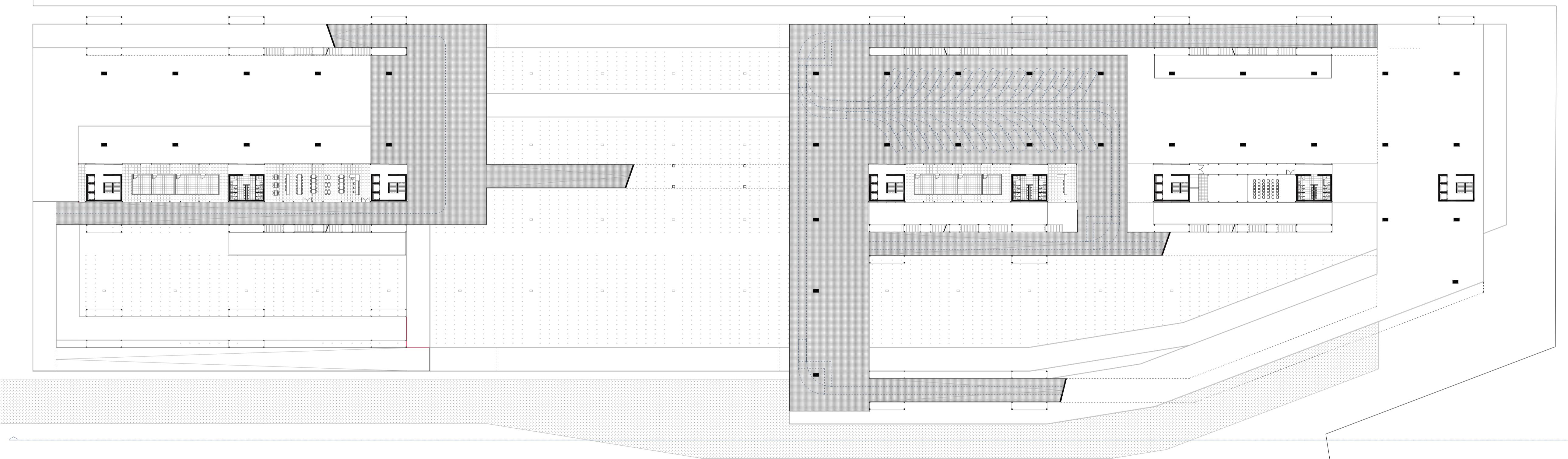
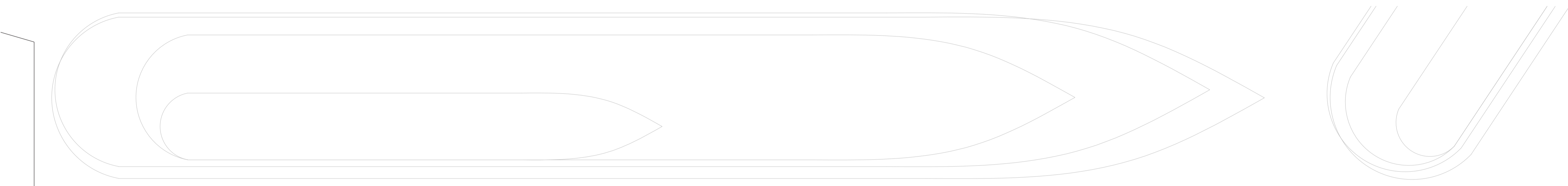
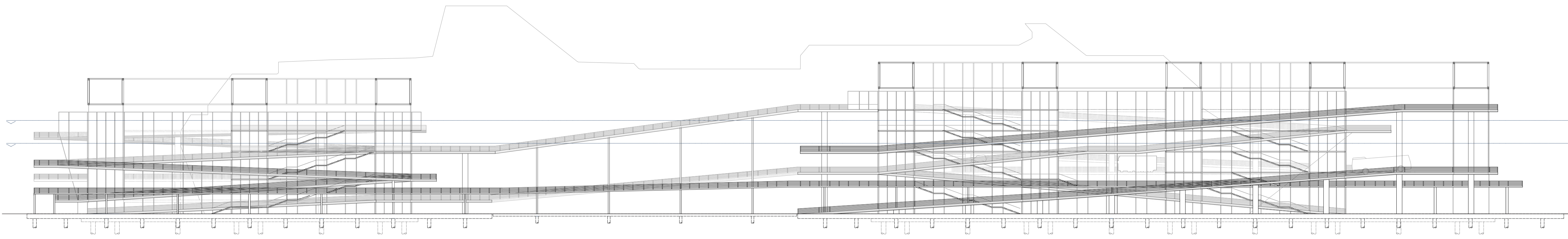




*Posibles Movimientos de un Autobús*

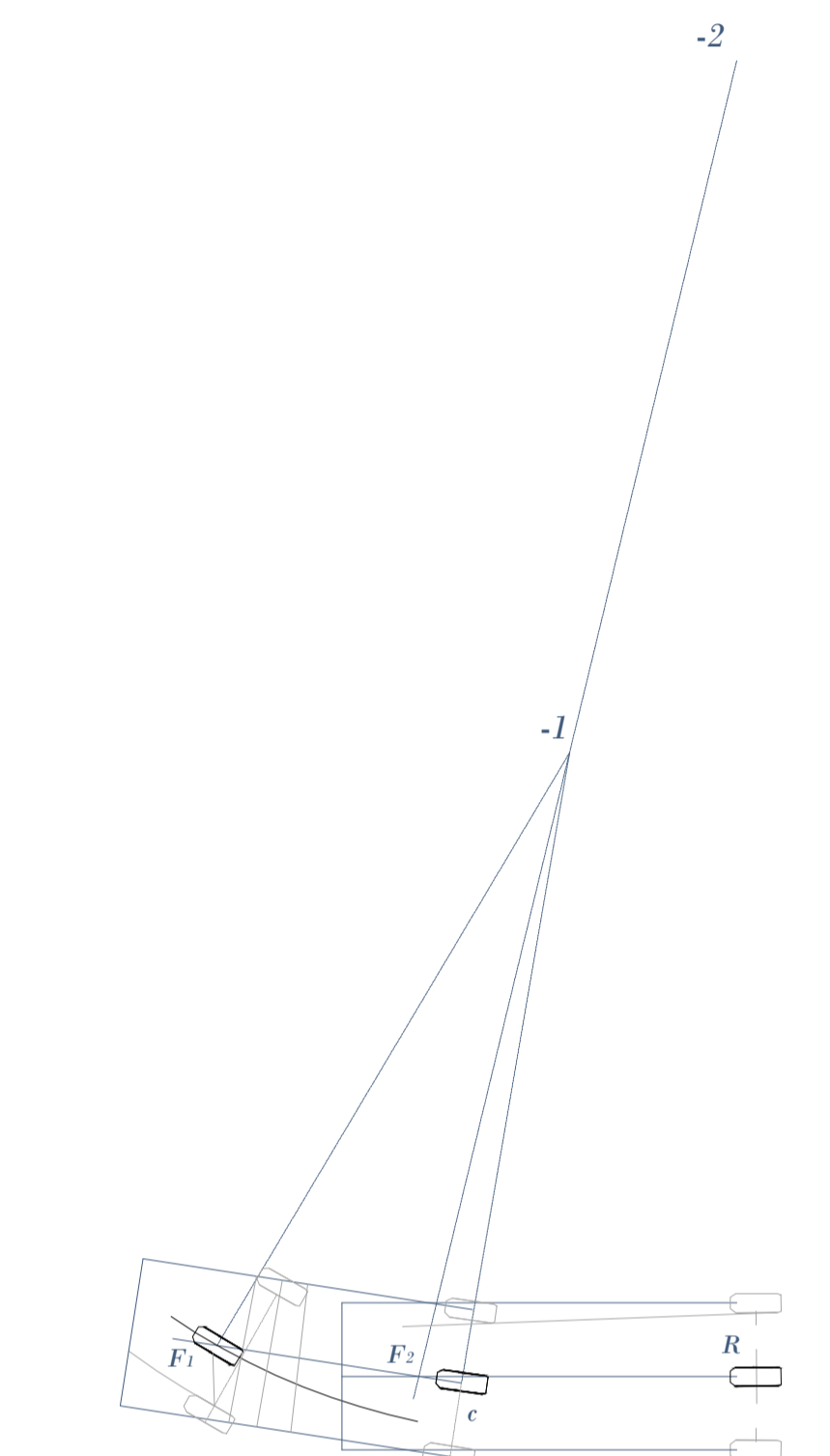
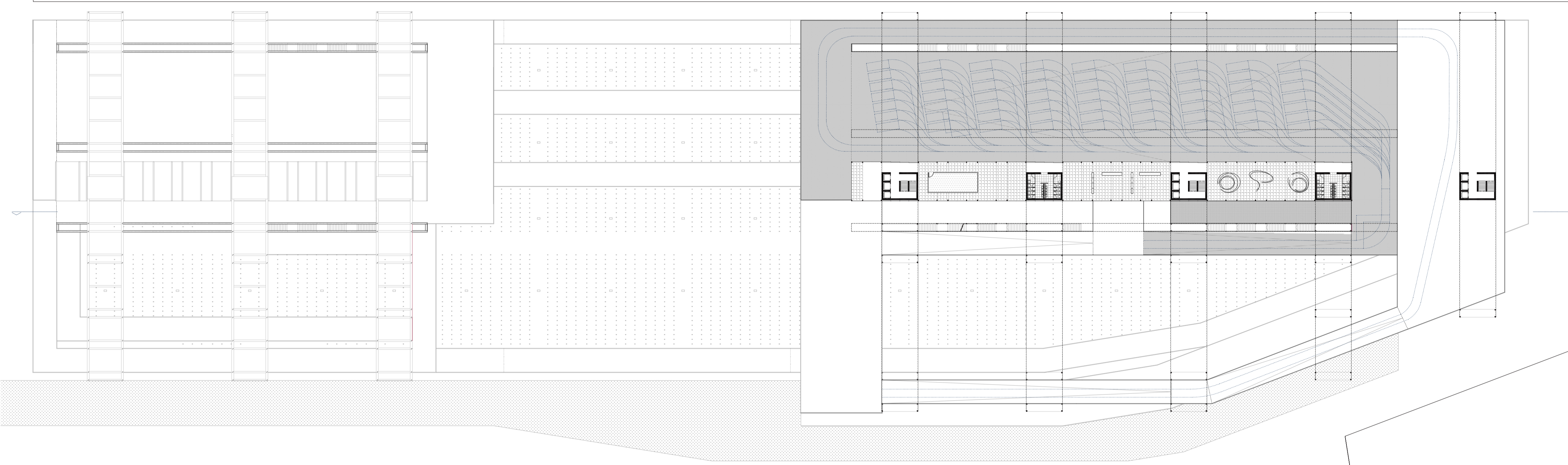
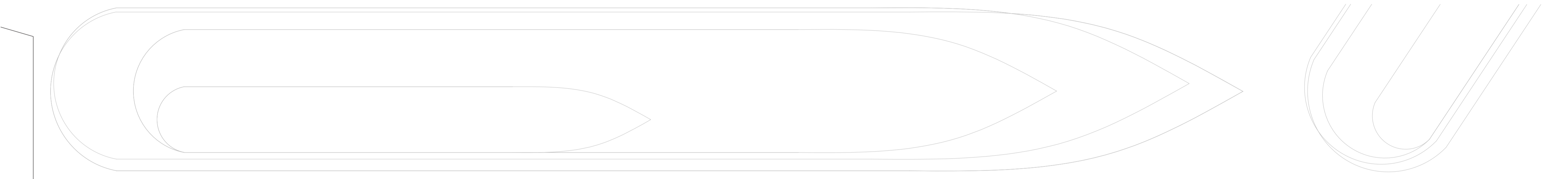
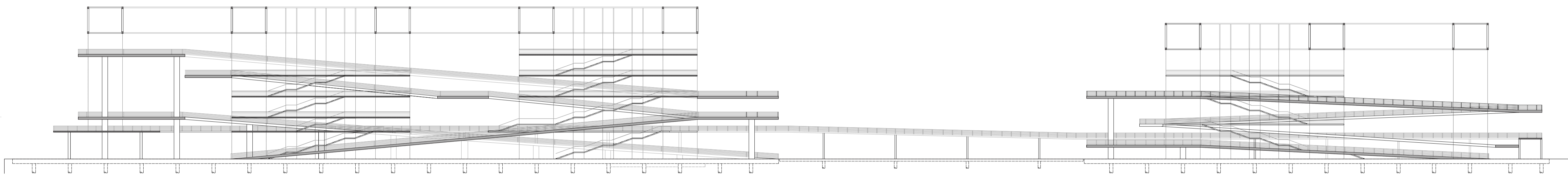
*Arriba a la izquierda: corte + 5.5 (escala 1/500).  
 Abajo a la izquierda: corte + 10.5 (escala 1/500).  
 Arriba a la derecha: esquema circulares.  
 Abajo a la derecha: radio de giro coche-autobús (escala 1/300).*



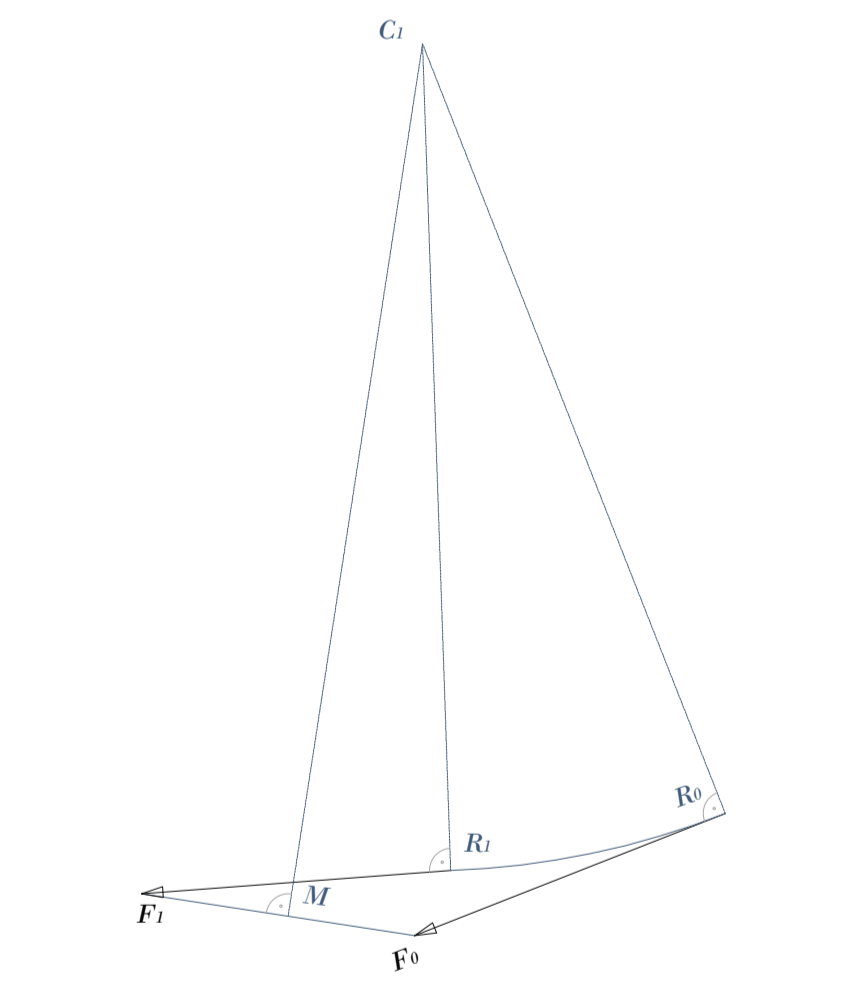
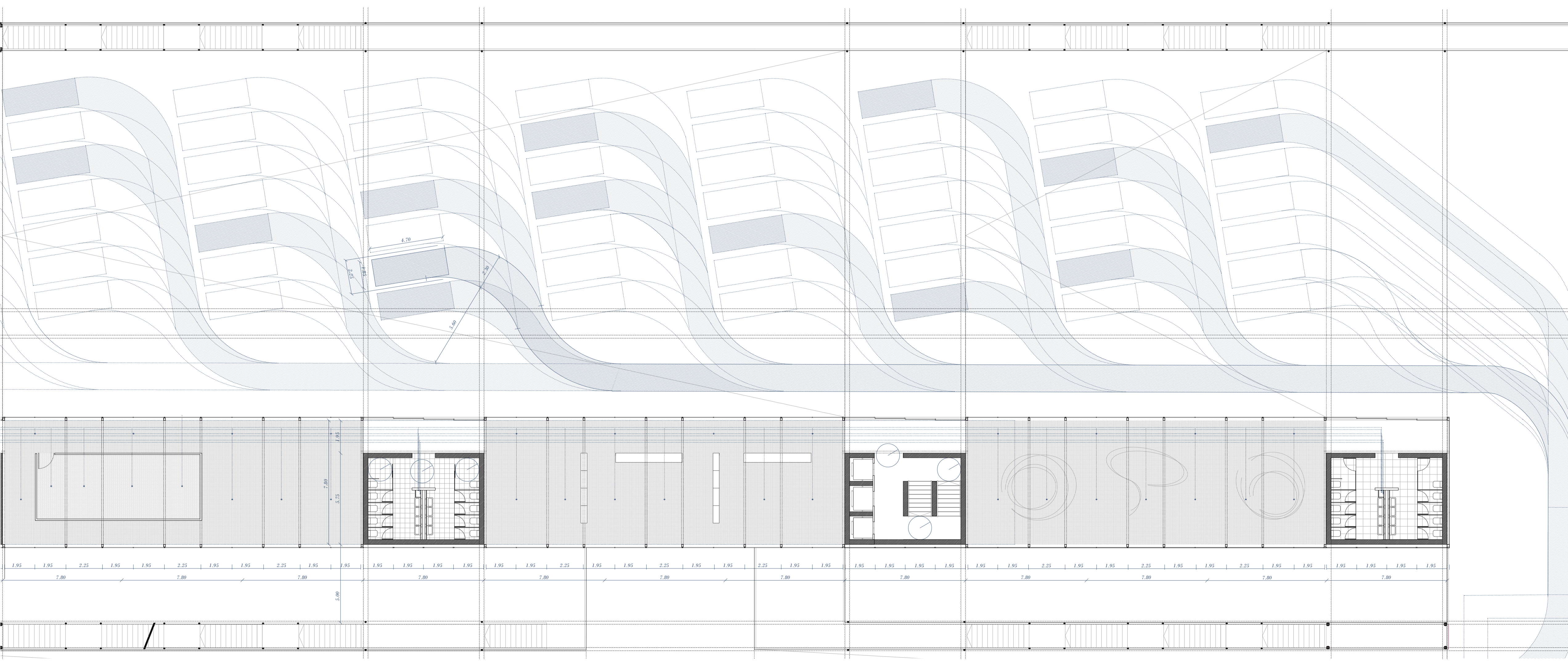


Arriba a la izquierda: corte + 15.5 (escala 1/500).  
 Abajo a la izquierda: corte + 20.5 (escala 1/500).  
 Derecha: esquemas

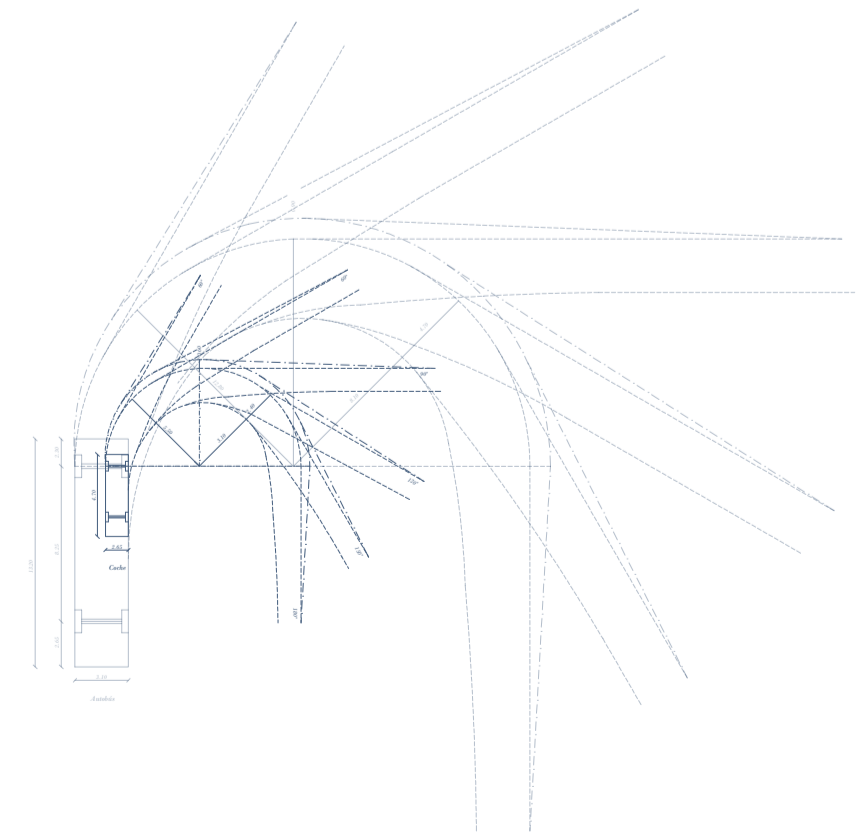




Trayectorias de giro de vehículos a baja velocidad

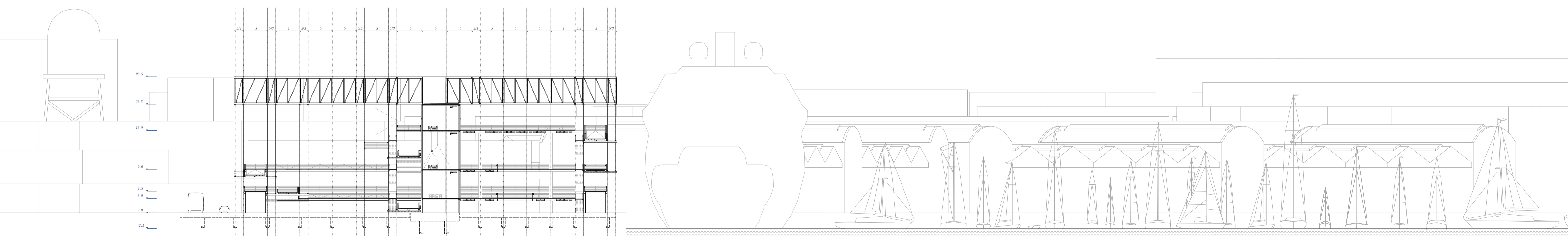
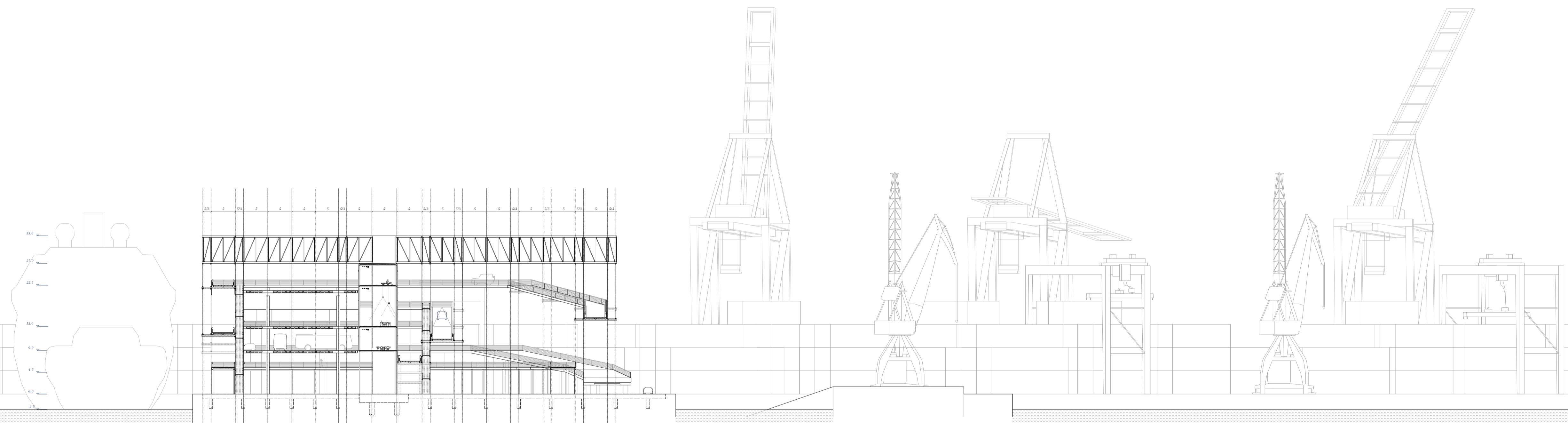
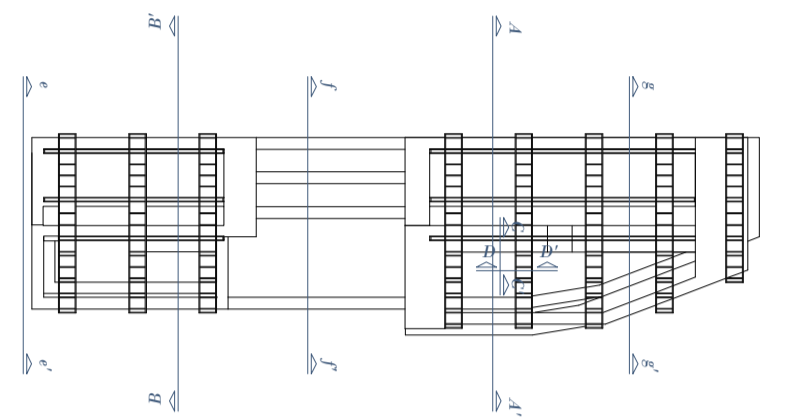
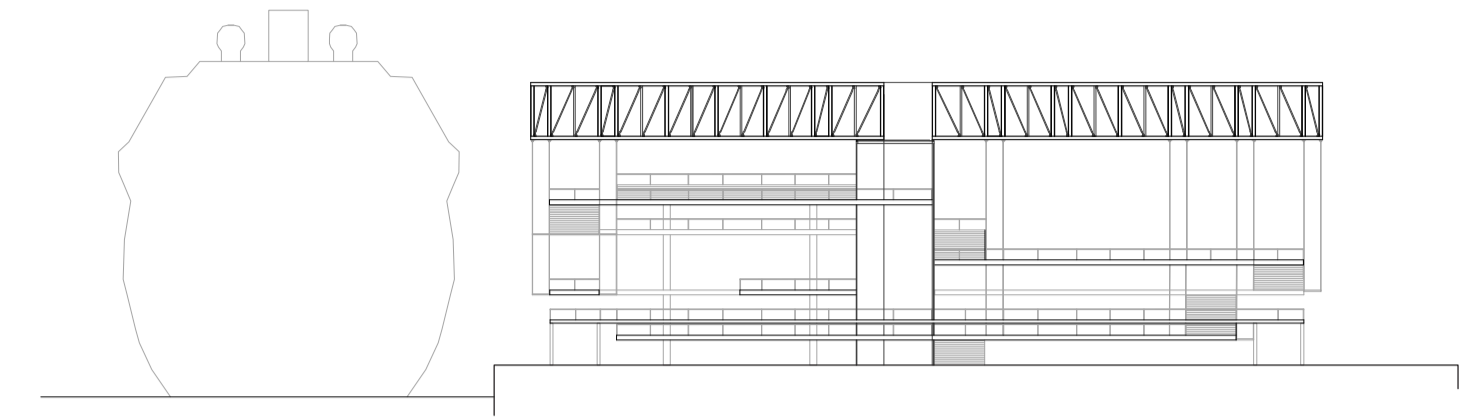
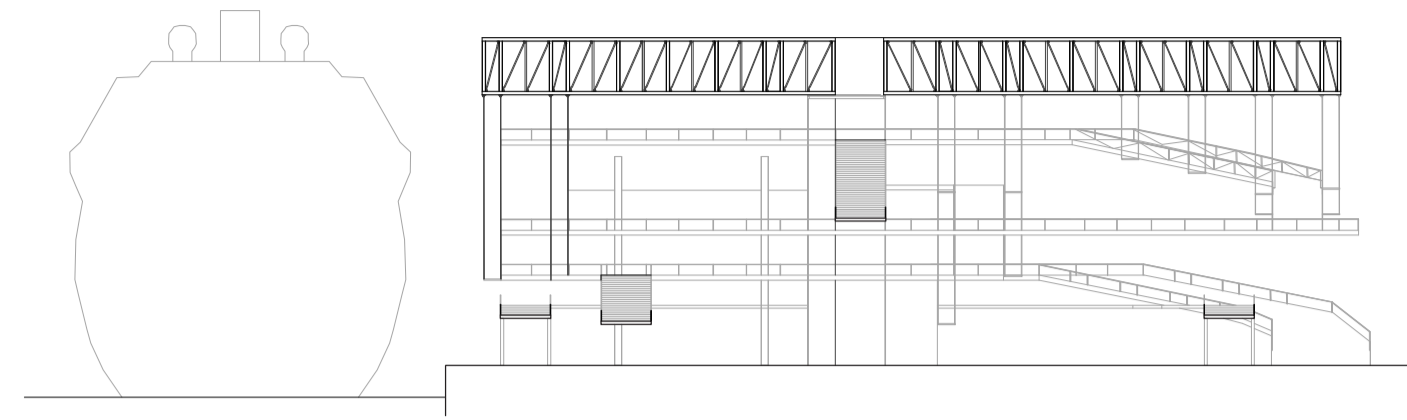
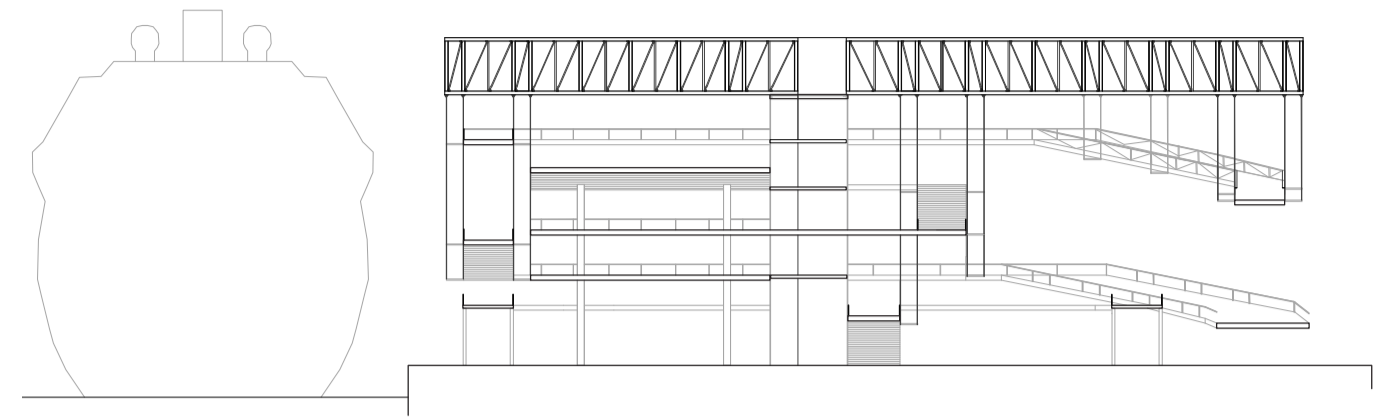


Mobilización vectorial trayectoria giro de vehículos a baja velocidad



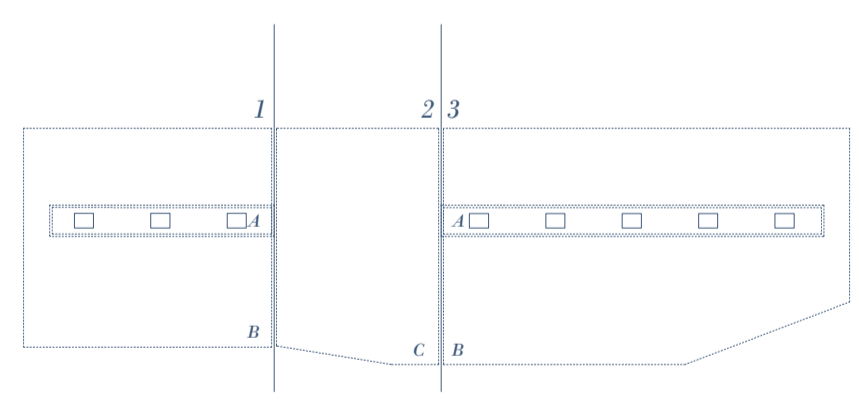
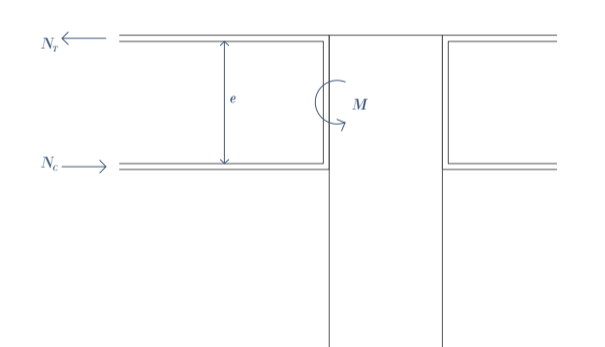
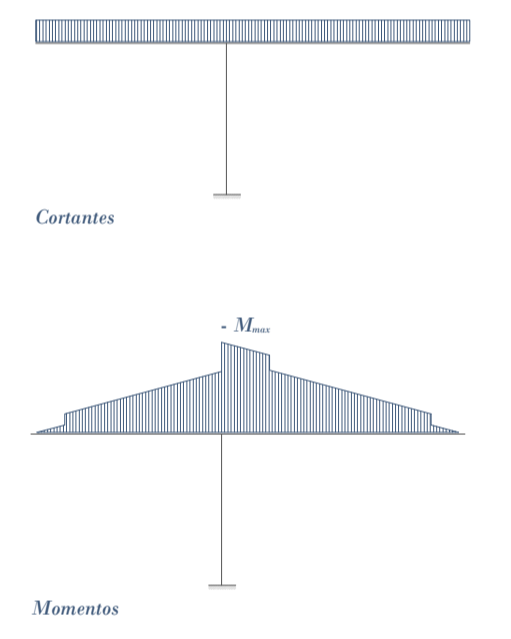
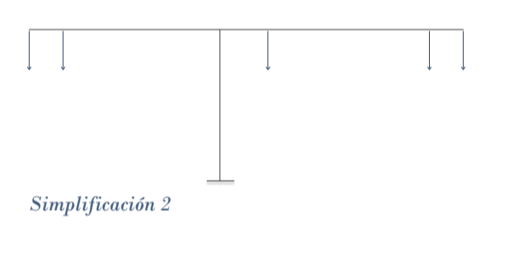
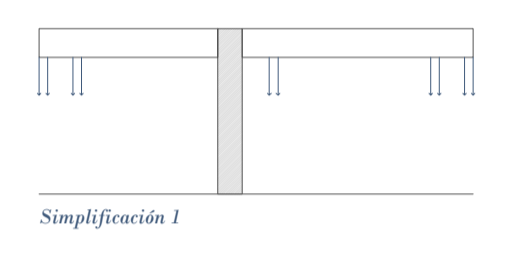
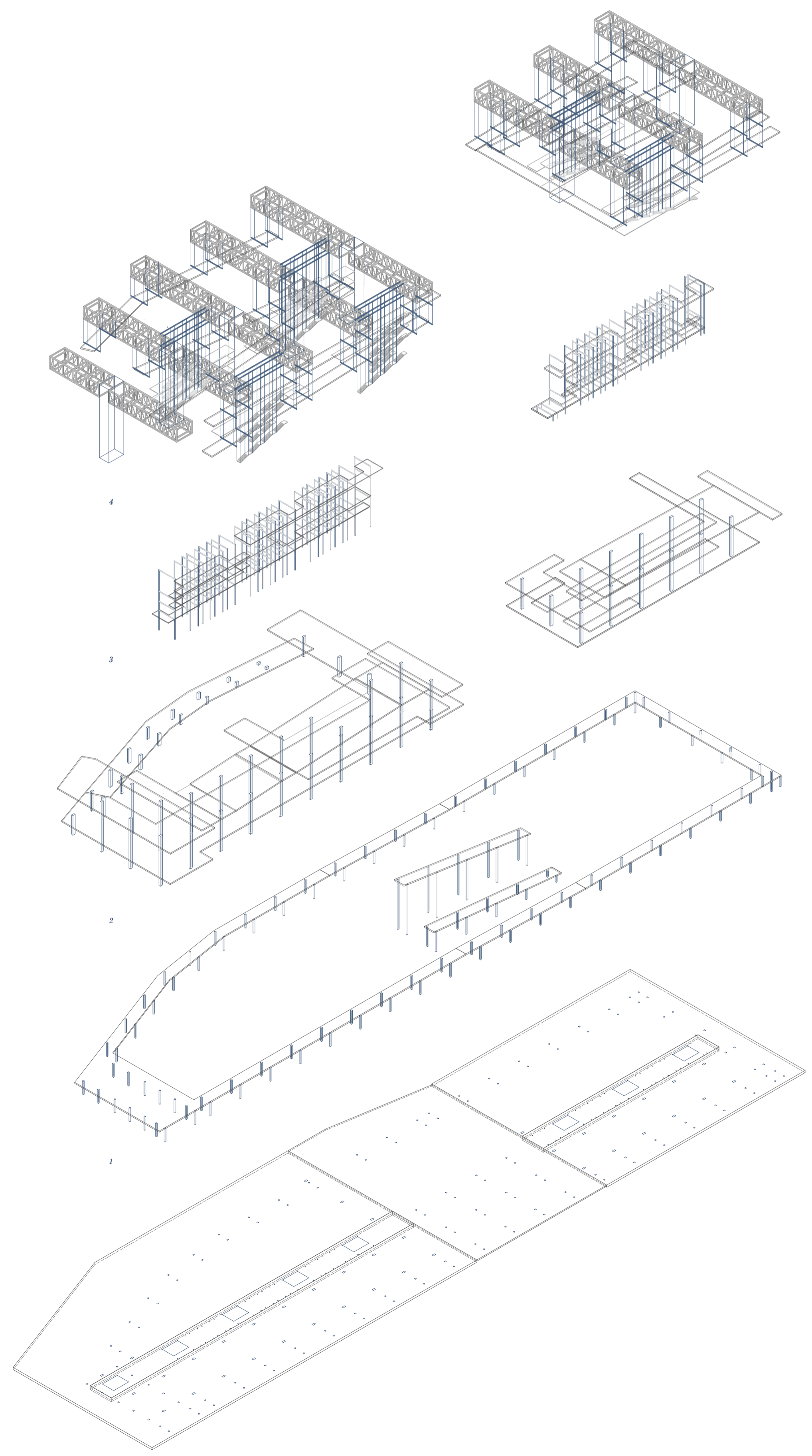
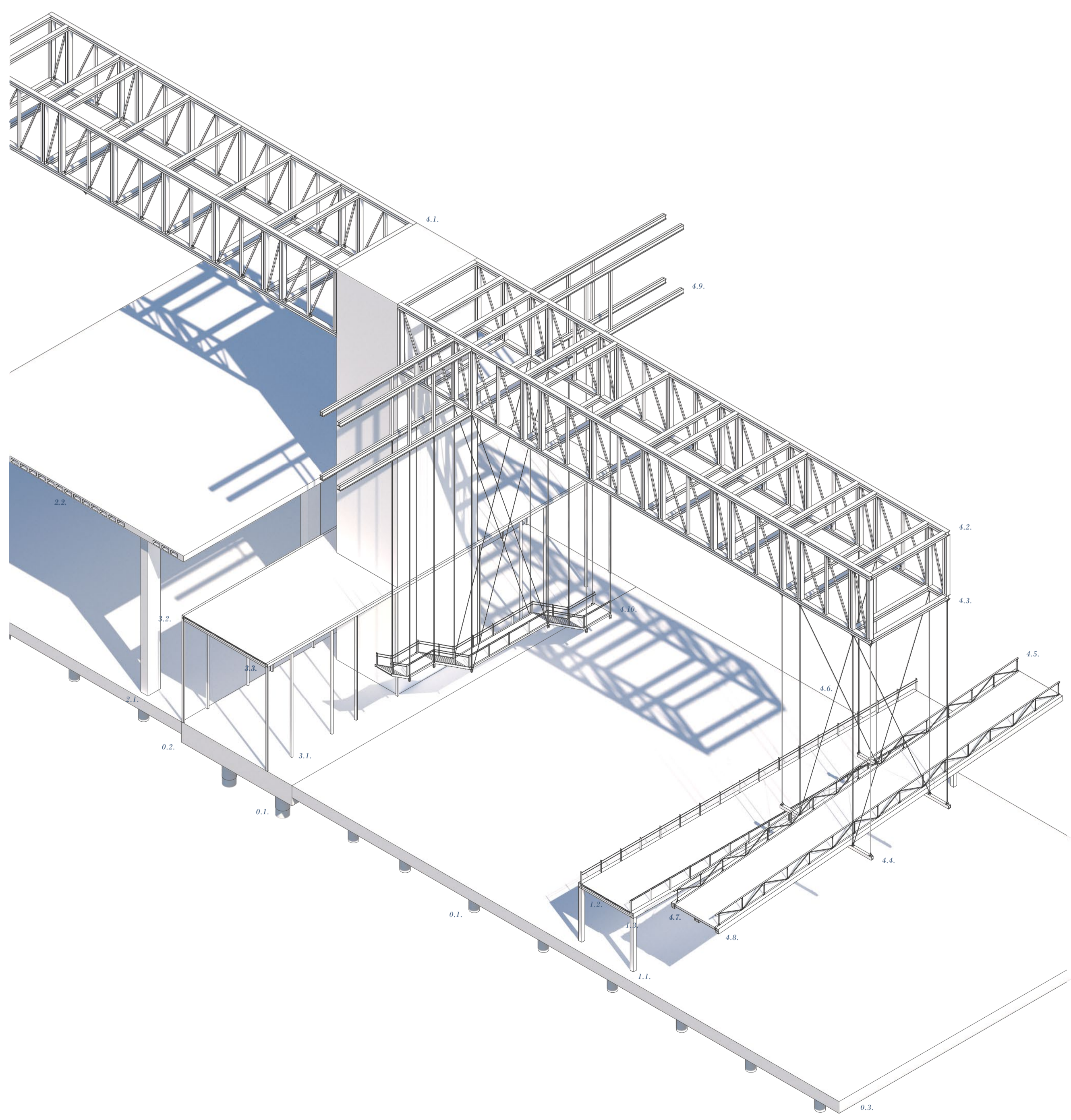
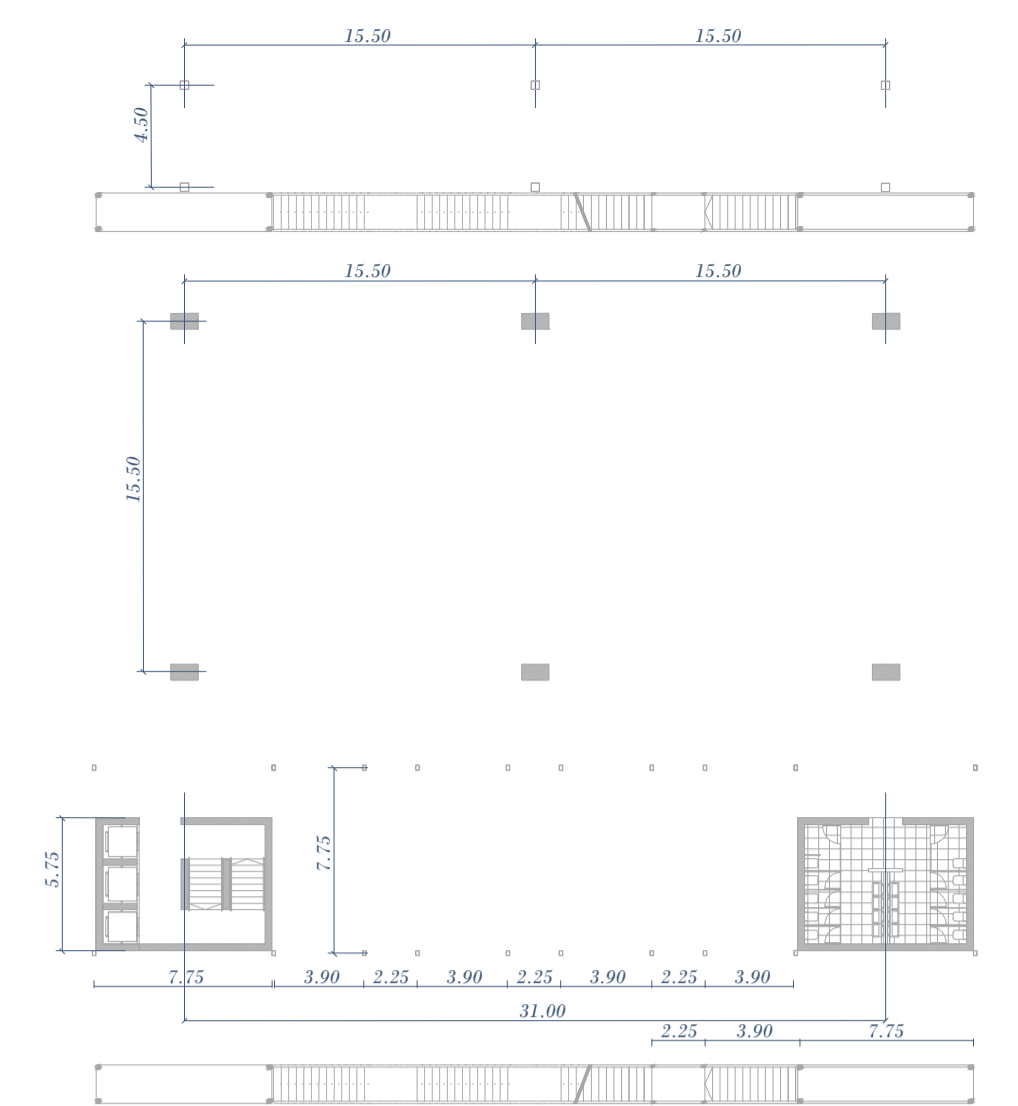
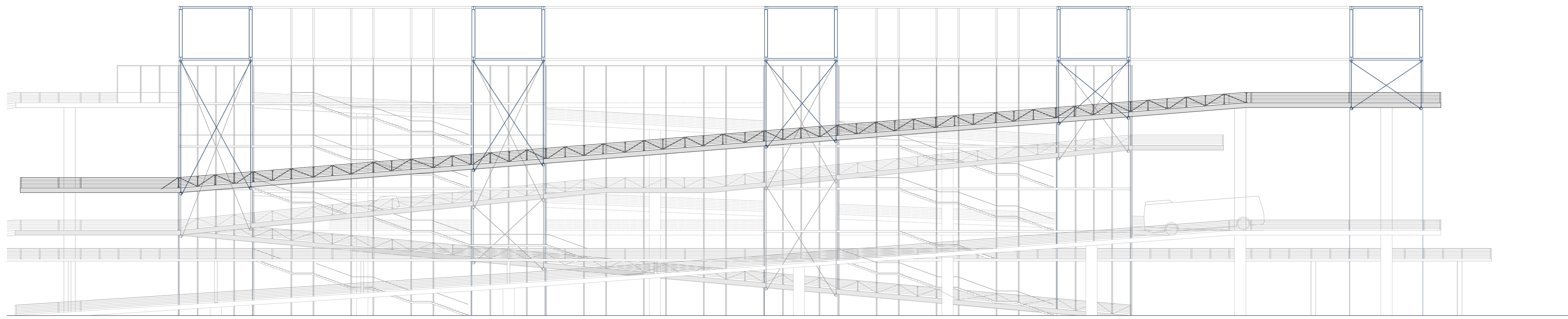
Arriba a la izquierda: corte + 25.5 (escala 1/500).  
Abajo a la izquierda: corte + 25.5 (escala 1/150).  
Derecha: esquemas





Arriba: corte A - A' (escala 1/500).  
Abajo: corte B - B' (escala 1/500).





0. **Comentarios**
- 0.1. Pilotes de dos diámetros según cargas
  - 0.2. Entrepiso para estructura 1er Orden
  - 0.3. Entrepiso estructura 2º Orden
1. **Plataforma independiente**
- 1.1. Soporte perfil metálico #200.8
  - 1.2. Viga perimetral metálica #200.250.8
  - 1.3. Forjado chapa colaborante
2. **Plataformas**
- 2.1. Soporte H & 120x70
  - 2.2. Forjado losa aligerada bidireccional plana por ambas caras
3. **Bandas programáticas**
- 3.1. Soporte perfil metálico #200.150.10
  - 3.2. Viga metálica #150.225.10
  - 3.3. Zuncho perimetral metálico #200.250.8
  - 3.4. Forjado chapa colaborante
4. **Rampa y escaleras exteriores**
- 4.1. Nalios de empujamiento vertical H4
  - 4.2. Cercha unidireccional con cordones inferiores y superiores HEB-350, montantes metálicos #112.150.8 y diagonales metálicas #100.75.3
  - 4.3. Cables estructurales acero ø 45
  - 4.4. Apoyo para rampa con perfil metálico #200.250.12
  - 4.5. Cercha estructural con nodos articulados
  - 4.6. Cruce de San Andrés para cargas horizontales. Cables metálicos ø 25
  - 4.7. Rampa H4 en cercha perfilado
  - 4.8. Viga perimetral metálica #1200.300.12
  - 4.9. Viga metálica en volje 2' FPE-50
  - 4.10. Escalera metálica suspendida

Arriba a la izq: diagramas de fuerzas y momentos de la cercha tipo.  
 Abajo a la izq: isométrica elementos estructurales principales.  
 En medio: isométrica, 4 ándenes estructurales diferentes  
 Derecha: esquemas losa y comportamiento cercha  
 Tránsito 7/9







