

**Defagot, Milagros**

---

**Mediterráneo**

**Tesis para la obtención del título de  
grado de Arquitecta**

Director: Santillán, José Ignacio

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento- No comercial- Compartir igual 4.0 Internacional.](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

# mediterráneo

Málaga

Defagot, Milagros  
Julio, 2025

Universidad Católica de Córdoba  
Facultad de Arquitectura

# Libro de trabajo final de carrera

## Parte I

Reforma del puerto de Fuengirola  
y su paseo marítimo

## Parte II

Propuesta de Club Náutico

**Alumnas Parte I**  
Defagot ,Milagros  
Grosso ,Milagros  
Panero ,Nicole

**Alumna Parte II**  
Defagot ,Milagros



Profesor titular  
Arquitecto Santillán, Jose

Jefes de trabajos prácticos  
Arquitecto **Juan Pablo Vazquez**  
Arquitecto **Vegas, Guillermo**  
Arquitecta Machado Valentina  
Arquitecto De Grave, Tomas

# Investigación Masterplan

Fuengirola  
Malaga  
España

El plan para la ciudad a intervenir, surge con nuestra llegada a Fuengirola, provincia de Málaga, durante un intercambio académico que realizamos en España.

Al observar la ciudad costera, identificamos problemáticas totalmente nuevas para nosotras al nunca haber vivido en convivencia con el mar. Es así que tras invocarnos en el tema, con información del ayuntamiento y de los trabajadores del puerto, decidimos desarrollar una propuesta que envuelva el mundo náutico, que tenga que ver con el mediterráneo, y que aporte una solución para la ciudad.

Fuengirola, era un pueblito pesquero, hoy municipio de la Provincia de Málaga, ubicada en la Costa del Sol de Andalucía, España, que fundó su puerto actual en 1984. Desde entonces, la ciudad siguió creciendo, quedando su puerto pequeño para la misma, ante las nuevas necesidades económicas sociales y turísticas.

La idea principal del masterplan es conquistar el espacio portuario para implantar usos ciudadanos como el comercial, lo que potencia el nexo puerto-ciudad a través del trazado y los usos. Esto logra hacer una mixtura entre la ciudad y su gente y el puerto, y no de este último un ente aislado, cerrado a los ciudadanos. EL ABRIR EL PUERTO A LA CIUDAD, y el AMPLIARLO nos permitirá contar con múltiples nuevos atraques y la reforma de la zona comercial, evitara que estos comercios tapen las visuales del mediterráneo desde el paseo marítimo como lo hacen hoy en día.

El fin no es solo modernizar y ampliar las instalaciones portuarias, sino también dar respuesta a una necesidad ineludible para el desarrollo económico y social de la ciudad. Es una propuesta de gran magnitud para lograr una ordenación urbana lógica y potente del frente urbano.

Pretende generar empleo, proveer al turista de amplias zonas peatonales modernas para recorrer y pasear y que pueda comprar en superficies comerciales con las primeras marcas, atraer así inversionistas a Fuengirola y revalorizar la zona. A su vez, crecería la actividad pesquera ya que cuanto más espacio hay, más barcos pueden llegar al puerto, mayor ser la pesca y más cantidad de personas trabajando.

La ampliación es una de las obras más deseadas de las últimas 2 décadas por los ciudadanos/marineros/pesqueros, y nace en 2007 de parte de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en virtud de la necesidad existente de ampliar el puerto deportivo.

Nuestra propuesta dispone de 100 atraques nuevos (actualmente son 471) lo que supone un salto exponencial respecto a la capacidad actual, y también mas espacio para que logren llegar grandes embarcaciones, lo que supone un crecimiento económico para la ciudad ya que de esta forma cada vez mas turistas podrán llegar y consumir en Fuengirola.

La ampliación del puerto deportivo contempla ademas generar una gran plaza publica o explanada para la conexión comercios-ciudadanos-embarcaciones, es decir que esta explanada conecte la zona comercial con el puerto y la ciudad, y no que el puerto quede como un espacio inaccesible para cualquier ciudadano. Esta plaza, es idónea para el encuentro social y actividades públicas diversas, y quedaría conectada con el puerto al norte y con la zona comercial al sur.

Bajo la misma, se encuentra el estacionamiento subterráneo. El acceso directo al puerto desde el paseo marítimo y su proximidad con el estacionamiento, promueven su uso y éxito. Es en la zona este del puerto que se concentran las actividades de menor interés para los ciudadanos, relacionadas a la pesca y reparaciones náuticas, como lo son los talleres y el puesto pesquero.

## CONEXION DIRECTA Y ABIERTA

Proponemos que haya una conexión visual entre la ciudad-el paseo-el puerto y el mar, para que se pueda tener visuales directas desde el borde urbano (la ultima vereda marítima) hacia el mediterráneo sin ser interferida. Según lo investigado, se establece que como máximo dentro del puerto se pueden construir hasta 30.000m<sup>2</sup> cubiertos, y que ninguna de las edificaciones podrán ser de uso residencial, lo que respetamos al 100%.

**En resumen...** el proyecto contempla transformar las actuales infraestructuras existentes en un puerto abierto a la ciudad, como impulsor de la economía local. Se incluye una gran plaza que conectara directamente con el paseo marítimo al puerto. En cuanto al numero de atraques, de duplicara casi la cifra actual. En lugar de utilizar tantos metros cuadrados de espacio rico en planta baja, se propone destinar un subsuelo para el estacionamiento, y de esta forma liberar espacio portuario y utilizarlo para otros fines.

En definitiva todas estas intervenciones ayudan a que el nuevo puerto se convierta en el gran motor económico y generador de empleo de la ciudad, ya que al llegar mas embarcaciones, hay más trabajadores, más pesca, más turistas y más consumo.

El crecimiento del puerto situaría a Fuengirola como un destino turístico tan importante como lo son hoy Malaga y Marbella, ya que podría recibir barcos de mayor envergadura.

Se calcula que cada pasajero que llega al puerto, gasta 130 euros por día en la ciudad, por lo que la llegada de nuevos botes turísticos beneficiaría a la ciudad económicamente.

Entonces...

**¿Qué problemas resolvemos ante que necesidades?**

#### **CHECKLIST NECESIDAD-PROBLEMA-SOLUCION**

- 1- nuevos amarres, y espacio para barcos grandes + \$ (ampliación del puerto)
- 2- espacio de calidad para la permanencia de los ciudadanos (reforma del paseo marítimo)
- 3- apertura del puerto al paseo marítimo y por ende a la ciudad (apertura mixtura puerto-ciudad)
- 4- que la ciudad actúe de mirador hacia el mediterráneo y no este este tapado por los comercios (reubicación de los comercios actuales)
- 5- renovación total de las actuales instalaciones portuarias y reubicación de las mismas para hacer lugar para la plaza social, amplias zonas peatonales, zonas de ocio y el área comercial, y el espacio que hoy ocupan los vehículos, liberarlo haciendo un estacionamiento subterráneo.

**En la primera etapa del masterplan se plantea:**

Un puerto ampliamente abierto a la ciudad

Grandes superficies comerciales/de restauración concentrada y aislada/ de ocio

Amplias zonas peatonales

X nuevos atraques

**Por otro lado, en la segunda etapa del masterplan se plantea:**

La reforma del paseo marítimo, lo que hoy es un simple solado de hormigón seco e inhabitable, donde nadie se reposa ya que no hay sombras para permanecer ni equipamiento alguno que lo permita en los calurosos días mayormente soleados de la ciudad. Proponemos sea amigable para el ciudadano y un espacio de permanencia que acompañe al turista y al puerto, una circulación lineal que comprende en el sentido longitudinal a todo el sector a intervenir.

Este paseo, a grandes rasgos, estará equipado con lo necesario para la vida en Fuengirola. Espacios sombreados, con vegetación, y superficies de descanso, que convierten el paseo en un espacio de permanencia y sombra para propiciar la calidad paisajista y medioambiental del sector.

Bajo este paseo, se encuentran los locales comerciales a los que se accede mediante las 3 distintas circulaciones que absorben el desnivel ciudad-puerto.

Finalizado el contenido del masterplan, notamos el club náutico existente en el puerto, cuenta solo con espacio para algunas oficinas administrativas, careciendo de todo aspecto deportivo, social, de ocio, espacio de uso público, etc. que poseen otros clubs náuticos de Europa para sus ciudadanos. Observando esta necesidad, es que nos da el indicador para continuar aportando a la ciudad con arquitectura nueva...

# Ubicación

España  
Malaga  
Fuengirola



MALAGA DENTRO DE ESPAÑA



FUENGIROLA DENTRO DE MALAGA



ZONA DENTRO DE FUENGIROLA





# Análisis urbano

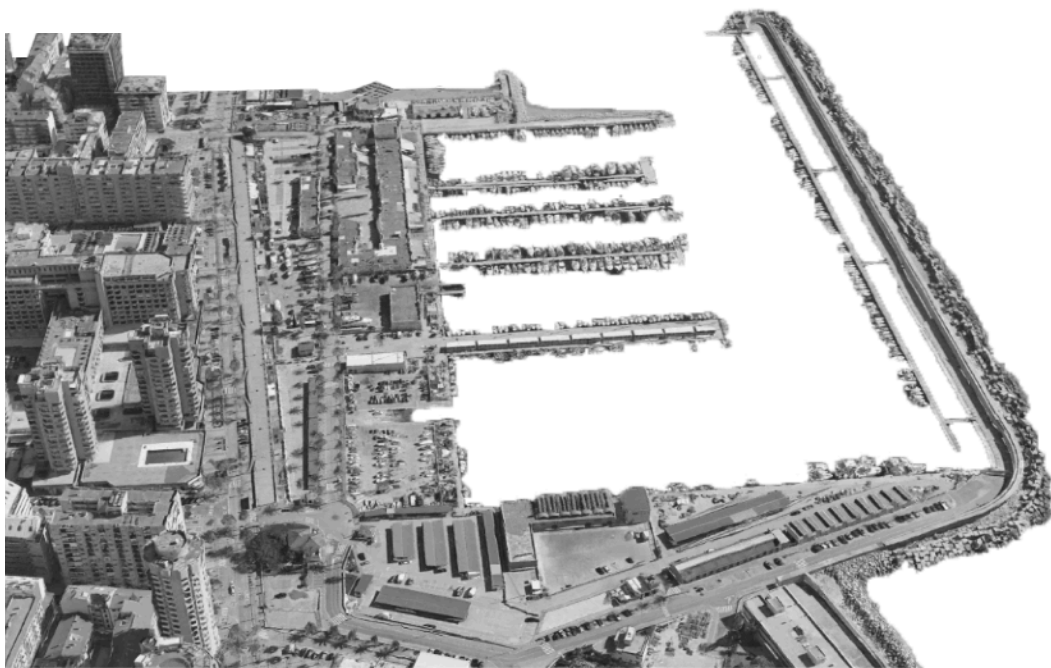
Ciudad de Fuengirola

## FUENGIROLA, MÁLAGA

Fuengirola era un pueblito pesquero, hoy municipio de la Provincia de Málaga, ubicada en la Costa del Sol de Andalucía, España, que fundó su puerto actual en 1984. Desde entonces, la ciudad siguió creciendo, quedando su puerto pequeño para la misma, ante las nuevas necesidades tanto económicas de la ciudad como sociales y turísticas.

## ANÁLISIS F.O.D.A

### PUERTO Y PASEO MARÍTIMO DE FUENGIROLA



#### FORTALEZAS

- + UBICACIÓN JUNTO AL MAR
- + VARIEDAD DE SERVICIOS TURÍSTICOS
- + CALIDAD AMBIENTAL
- + FÁCIL ACCESO

#### DEBILIDADES

- PRIORIDAD AL AUTOMÓVIL
- MALA ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS
- FALTA DE ESPACIO PÚBLICO

#### OPORTUNIDADES

- + POSIBILIDAD DE RENOVACIÓN Y MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA
- AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS PARA MEJORAR LA EXPERIENCIA

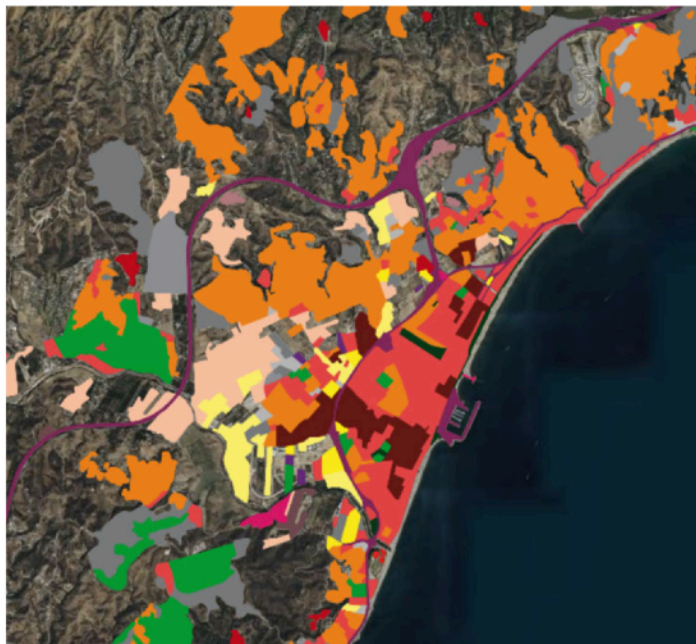
#### AMENAZAS

- COMPETENCIA CON OTRAS ZONAS TURÍSTICAS

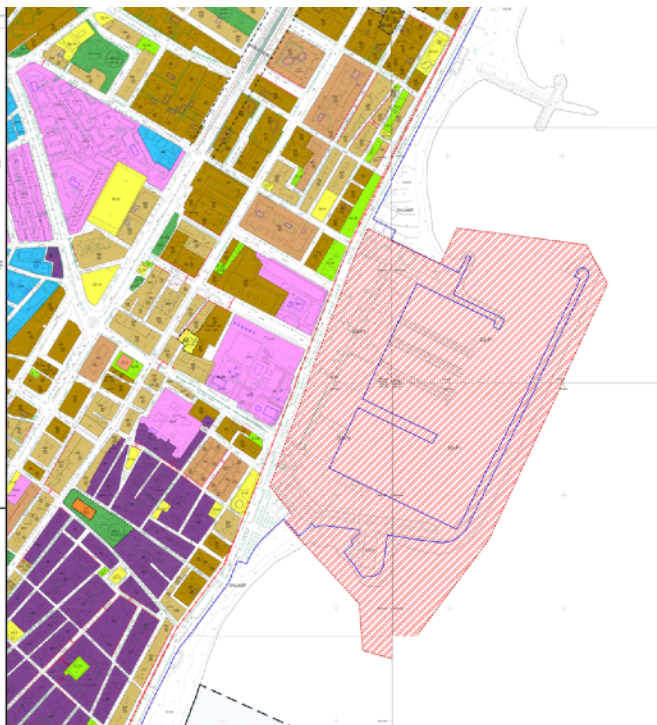
## USOS DEL SUELO

### USOS DEL SUELO

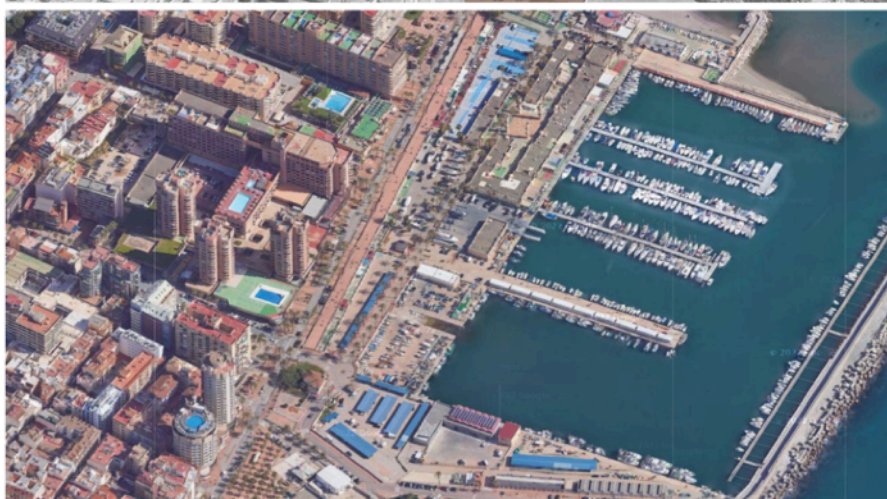
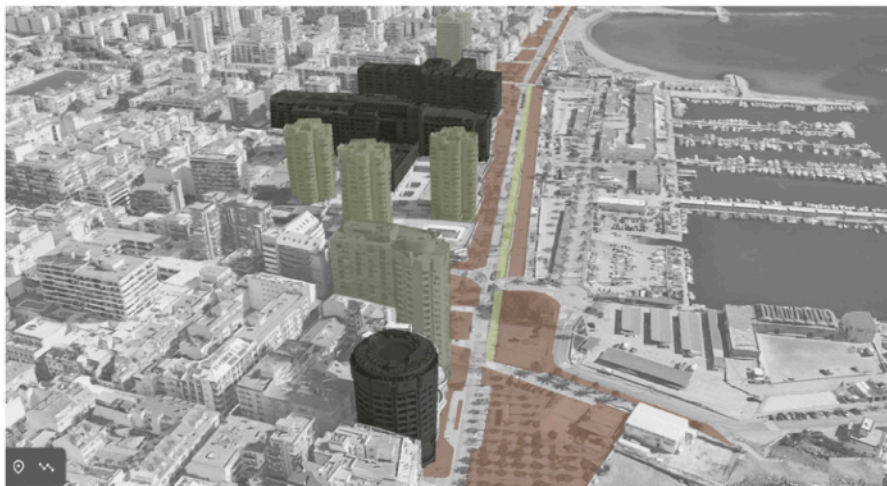
- ÁREAS EN CONSTRUCCIÓN
- DESGUACES Y CHATARRERÍAS
- ENTRAMADO COMPACTO
- ESCOMBRENAS Y VERTEDEROS
- ESPACIO RESIDENCIAL
- ESPACIOS LIBRES GENÉRICOS
- ESPACIOS LIBRES, DE OCIO Y DEPORTE
- ESPACIOS RECREATIVOS Y DEPORTIVOS ESPECÍFICOS
- ESPACIOS RESIDUALES Y/O EN TRANSICIÓN
- INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE
- INFRAESTRUCTURAS O EQUIPAMIENTOS DE CARÁCTER TÉCNICO O DOTACIONAL
- INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS
- NÚCLEO RURAL AISLADO; PEDANÍAS, CORTIJADAS...
- RESIDENCIAL PLURIFAMILIAR
- RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- SOLARES DEGRADADOS Y VACANTES
- URBANIZACIÓN AGRÍCOLA
- ZONAS COMERCIALES Y GRANDES CENTROS DE OCIO
- ZONAS INDUSTRIALES, ALMACENES...



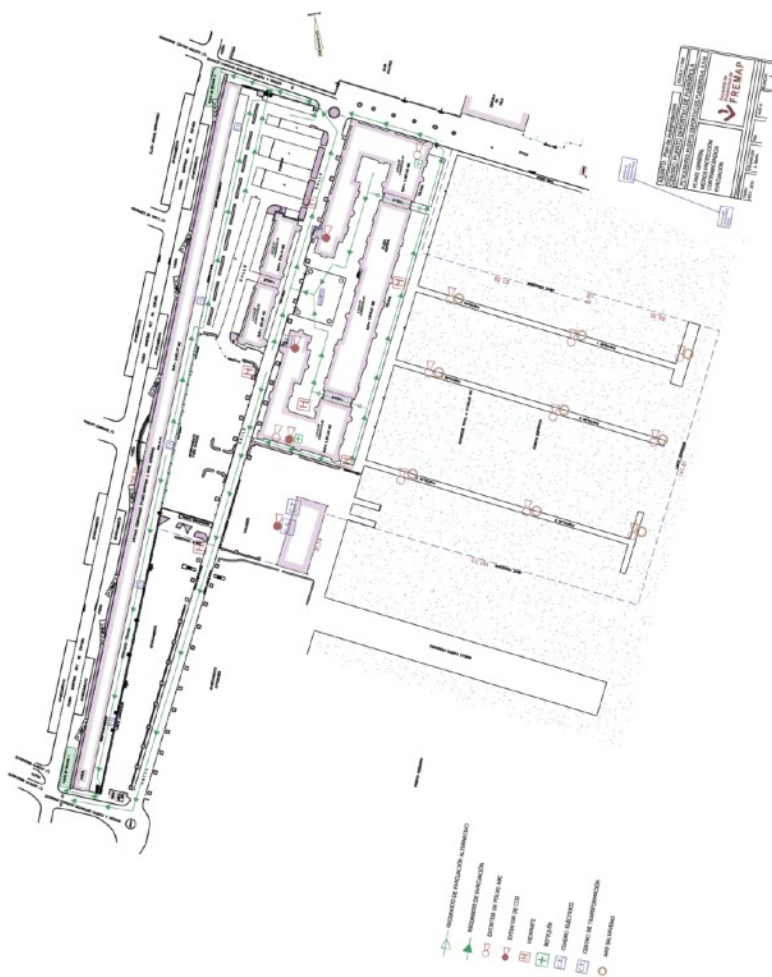
## PLAN DE ORDENACION URBANA



## LA CIUDAD EN 3D

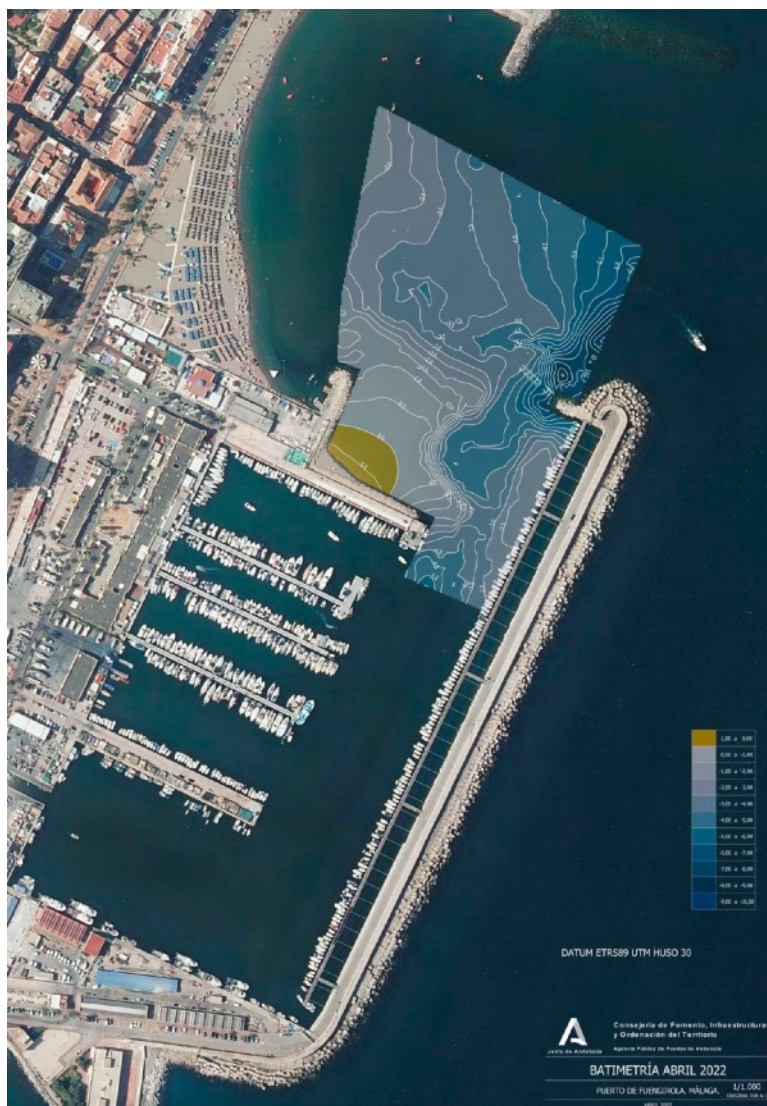


# PLANO DE EVACUACION DEL PUERTO





## NIVELES DE PROFUNDIDAD





## PASEO MARITIMO ACTUAL

visualización del taller de reparación náutico



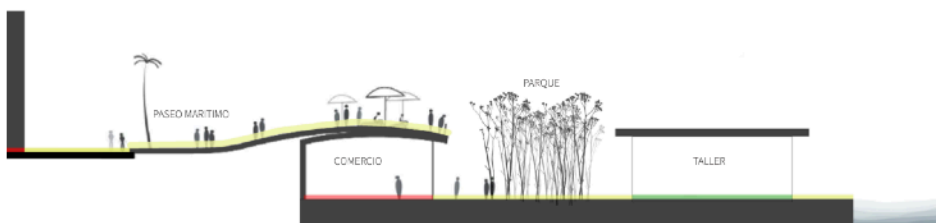
## PUERTO ACTUAL

Falta de espacio para equipos náuticos



# Esquicio

Público  
Colectivo  
Privado



# Antecedentes

Puertos y paseos  
En Europa

## PASEO MARITIMO DE TEL AVIV

Tel Aviv, Israel.

Tomamos del paseo marítimo de Tel Aviv, lo correspondiente al eje morfológico, funcional, lo que posibilita este paseo, que es: descansar en su escalera que funciona de banqueta, abundantes superficies de descanso, que en Fuengirola carecemos de ellas, con escalones de un metro de alto, las marquesinas proveedoras de sombra, muy necesaria en Malaga, ubicada en la Costa del Sol con 350 días soleados al año, y la abundante vegetación que aporta frescura.







## PUERTO DE MALAGA

Malaga, España.

Tomamos del Muelle uno, en Malaga, la apertura, vinculación, integración que poseen la ciudad y el puerto, es decir que el mismo este totalmente conectado con la ciudad, y su paseo peatonal a lo largo del puerto sea semicubierto, al menos algo sombreado.

En Fuengirola no existe pergola o marquesina proveedora de sombra alguna, en toda la extension del paseo marítimo, así como tampoco superficies de descanso amplias.







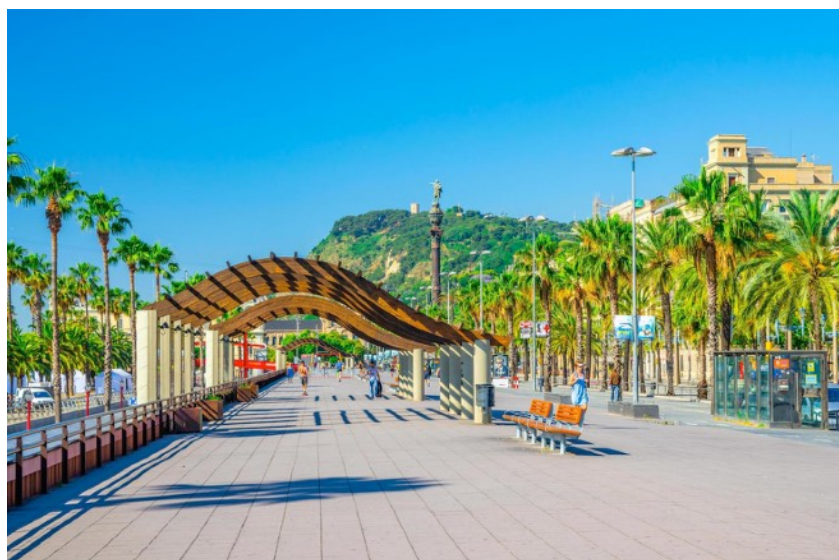
## PASEO MARITIMO DE BARCELONA

Barcelona, España.

Tomamos del paseo marítimo de Barcelona como trataron la resolución del eje comercial, los ubicaron estratégicamente de forma que se absorba el desnivel ciudad/mediterráneo, mismo desnivel que tenemos en Fuengirola. El puerto, lógicamente debe estar más bajo que la última vereda urbana frente al mismo. Es por eso que, al caminar por el paseo, frente portuario, bajo nosotros se encontraran los comercios, y frente a ellos el nivel peatonal frente al puerto.

Además, tomamos el eje peatonal sobreelevado, ubicado sobre estos mismos comercios, sin interferir estos visualmente ni contaminar el espacio. Lo contrario a esto último es lo que ocurre en Fuengirola, ya que los comercios y sus publicidades tapan las visuales al mediterráneo, no pudiendo ver el mismo desde el frente urbano.





## PUERTO BANÚS

Marbella, Malaga.

Tomamos el puerto Banus de Marbella, como referencia en cuanto a las conexiones, en cuanto al eje movilidad, como los vehículos circulan frente al puerto, y entendimos que lo hacen para el transporte de equipos marítimos necesarios. Es por esto, que añadimos una circulación costearo el puerto de Fuengirola.

Ademas, en Puerto Banus, muchos vehículos de alta gama estacionan aqui, ya que son propietarios de lanchas que se alojan en los hoteles del frente portuario.

La linea de conexiones y relación en Banus es: comercios, peatones, vehículos, puerto. Es así como empezamos a diagramar y enumerar layers para el diseño de nuestro puerto en Fuengirola, y su funcionamiento adecuado.

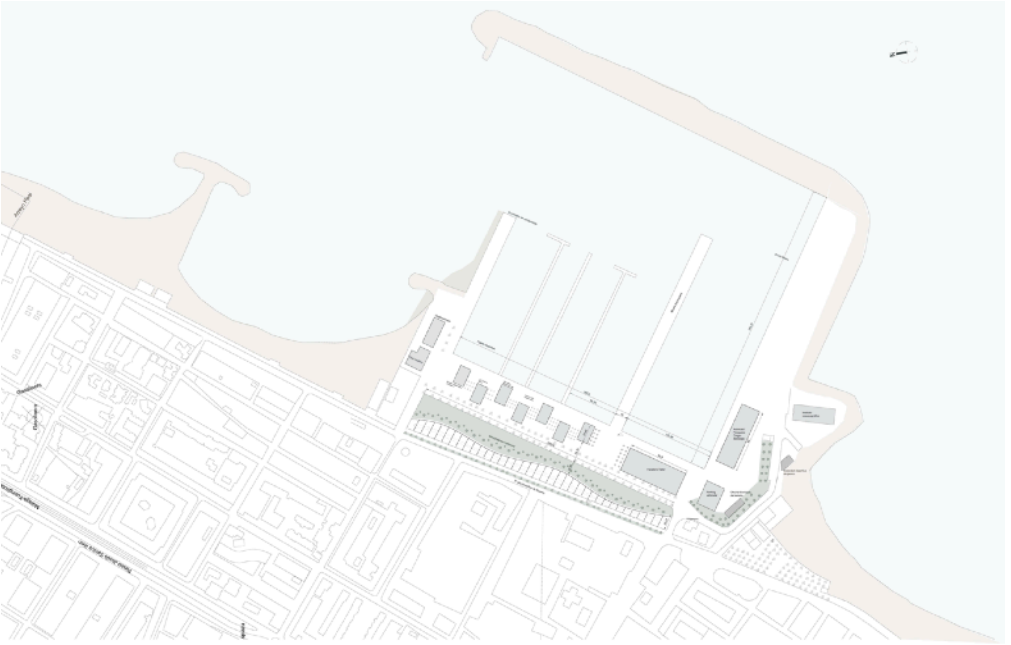




# Proceso

## Propuestas

# Anteultima propuesta

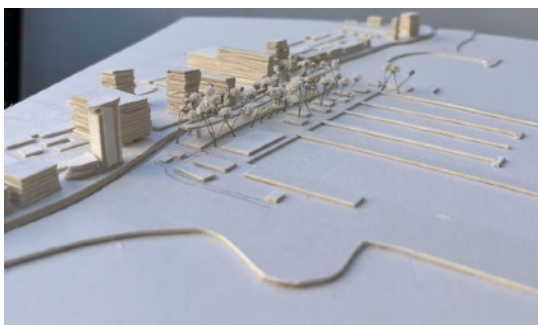
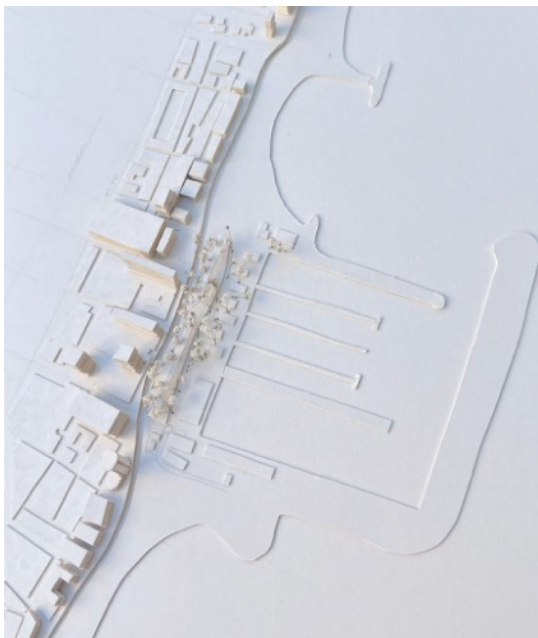






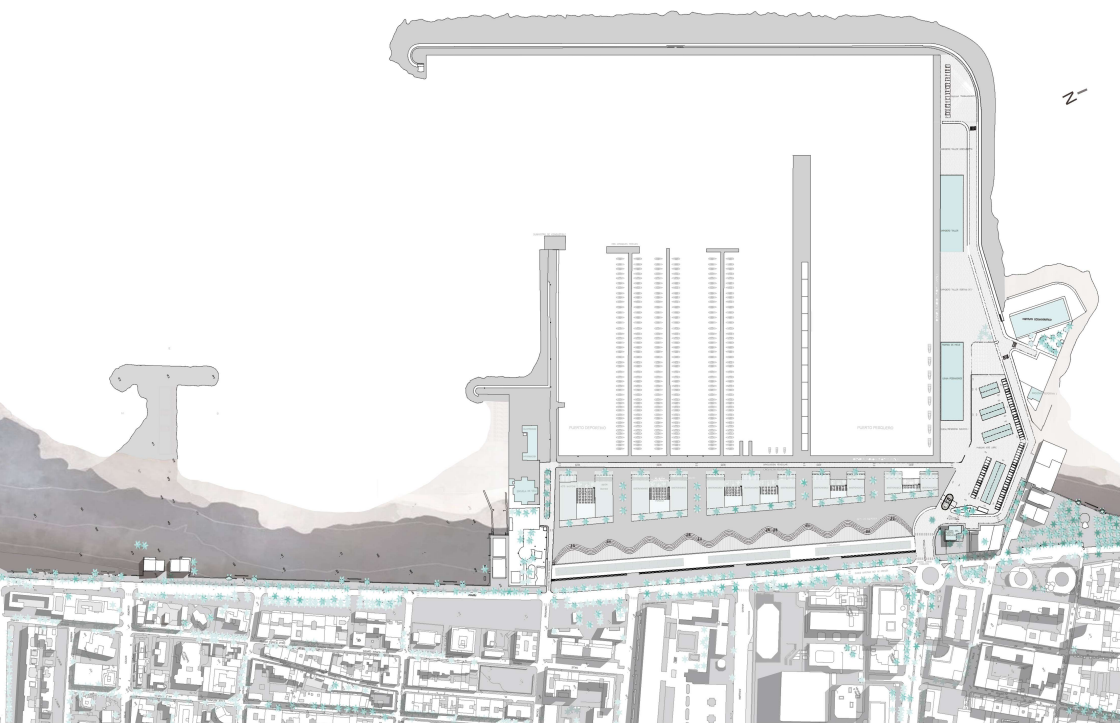


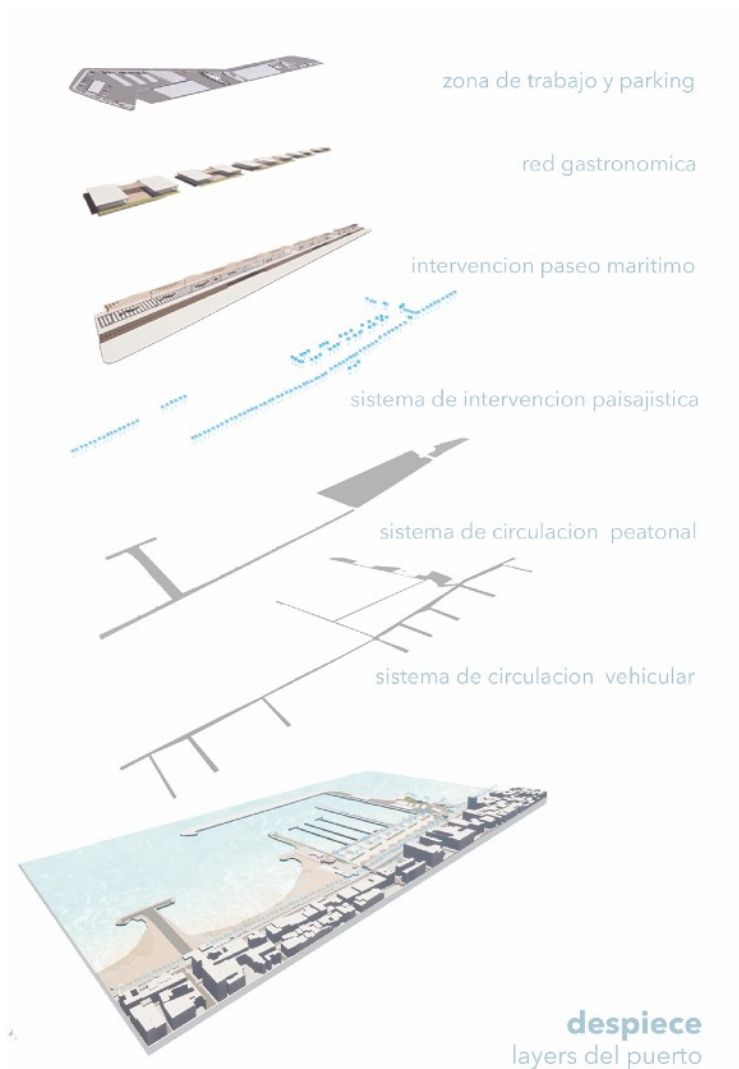
# Ensayos en maqueta...



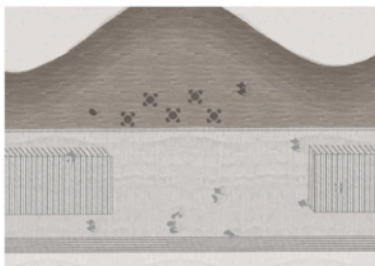
# Planimetría

## Intervención puerto

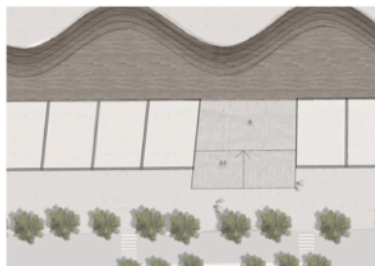




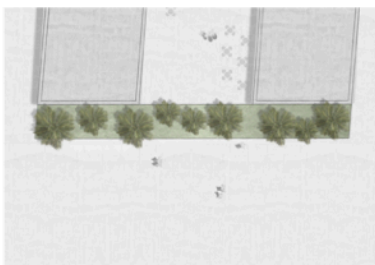
# ZOOM IN



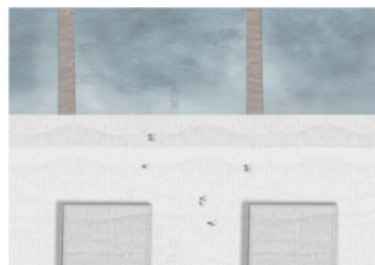
EL NUEVO PASEO MARÍTIMO SE DISEÑA CUIDADOSAMENTE PARA ALBERGAR MÚLTIPLES ZONAS DE ASIENTOS QUE BRINDEN COMODIDAD Y PROMUEVAN LA INTERACCIÓN SOCIAL. SE HAN INSTALADO ÁREAS DE DESCANSO EN DIVERSOS PUNTOS A LO LARGO DEL PASEO MARÍTIMO, PERMITIENDO A LOS VISITANTES DISFRUTAR DE LAS VISTAS PANORÁMICAS DEL MAR MIENTRAS SE RELAJAN O SOCIALIZAN. LA INCORPORACIÓN DE UNA GRAN PÉRGOLA SE HA INTEGRADO ESTRATÉGICAMENTE EN EL DISEÑO PARA OFRECER MÚLTIPLES FUNCIONES. ADEMÁS DE SERVIR COMO UN ELEMENTO ARQUITECTÓNICO DISTINTIVO, SU ESTRUCTURA PROPORCIONA SOMBRA Y PROTECCIÓN CONTRA LAS INCONVENIENCIAS DEL TIEMPO.



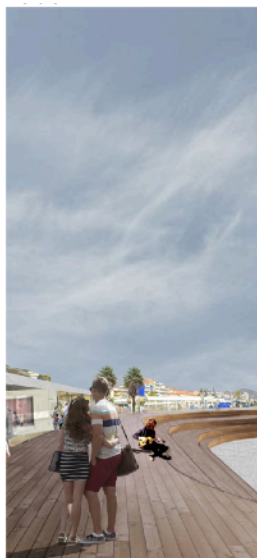
SE PROPONE LA IMPLEMENTACIÓN DE TRES ENTRADAS ESTRATÉGICAMENTE UBICADAS A LO LARGO DE TODO EL PASEO MARÍTIMO Y ASÍ GARANTIZAMOS QUE LOS VISITANTES PUEDAN ACCEDER FÁCILMENTE A LAS DIFERENTES ÁREAS DE INTERÉS A LO LARGO DEL PASEO MARÍTIMO. ESTO FOMENTARÁ UNA MAYOR AFLUENCIA DE PÚBICO Y, POR LO TANTO, UN MAYOR POTENCIAL DE ACTIVIDAD ECONÓMICA EN LA ZONA. AL MISMO TIEMPO, ESTA ESTRATEGIA PROPORCIONA UNA SOLUCIÓN EFICAZ PARA LA VENTILACIÓN DE LOS LOCALES COMERCIALES UBICADOS BAJO LA EXPLANADA DEL PASEO, OPTIMIZANDO LAS CONDICIONES AMBIENTALES Y MEJORANDO LA EXPERIENCIA GLOBAL, TANTO PARA LOS COMERCIANTES COMO PARA LOS VISITANTES.



SE PLANTEA LA CREACIÓN DE UNA ZONA ARQUITECTÓNICA QUE APROVECHARÁ SU UBICACIÓN CERCA AL PUERTO PESQUERO PARA OFRECER SERVICIOS RELACIONADOS CON ACTIVIDADES TURÍSTICAS DE AVENTURA ACUÁTICA, RESTAURANTES Y COMERCIOS ESPECIALIZADOS EN PESCA Y PRODUCTOS MARINOS. ESTOS SERVICIOS ESTARÁN CONECTADOS O RELACIONADOS A TRAVÉS DE VACÍOS QUE TAMBIÉN SE UTILIZARÁN PARA OFRECER EXPERIENCIAS CULTURALES. ADEMÁS, SE INTEGRARÁN ESPACIOS VERDES PARA PROPORCIONAR SOMBRA Y EMBELECEER EL LUGAR, CREANDO UN ENTORNO ATRACTIVO Y EN ARMONÍA CON SU ENTORNO MARINO.

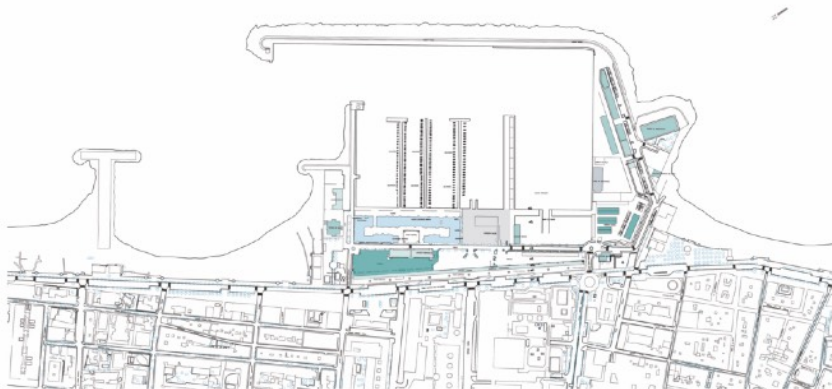


SE PROPONE LA EXPANSIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO, GARANTIZANDO QUE EL ÁREA DE ATRAQUE Y AMARRE DE LOS BOTES SE AMPLÍE DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA Y ASÍ BRINDAR UNA MAYOR COMODIDAD A LOS USUARIOS Y GARANTIZAR QUE EL ESPACIO DISPONIBLE SEA ADECUADO PARA ESTA ACTIVIDAD. SE PLANIFICARÁN NUEVOS ESPACIOS PARA ALBERGAR UN MAYOR NÚMERO DE EMBARCACIONES, UTILIZANDO TÉCNICAS Y MATERIALES ADECUADOS PARA ASEGURAR SU ESTABILIDAD Y DURABILIDAD. TAMBIÉN SE BUSCA UNA INTEGRACIÓN VISUAL Y FUNCIONAL, QUE PERMITA A LOS USUARIOS DISFRUTAR DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO MIENTRAS SE BENEFICIAN DE LA CERCANÍA DE SERVICIOS URBANOS, COMERCIOS Y ATRACCIONES TURÍSTICAS.



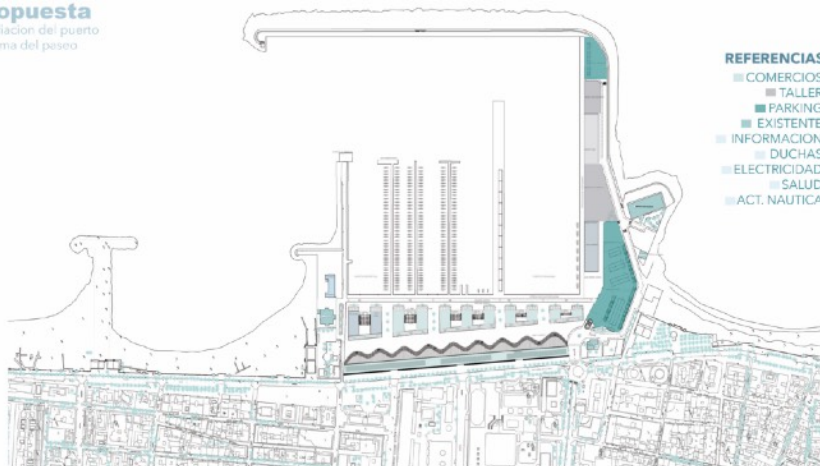
## actualidad

puerto pequeño y desorganizado  
paseo no intervenido sin visuales



## propuesta

ampliación del puerto  
reforma del paseo



### REFERENCIAS

- COMERCIOS
- TALLER
- PARKING
- EXISTENTE
- INFORMACION
- DUCHAS
- ELECTRICIDAD
- SALUD
- ACT. NAUTICA

# Cortes



corte transversal  
escala 1:700



corte longitudinal  
escala 1:700



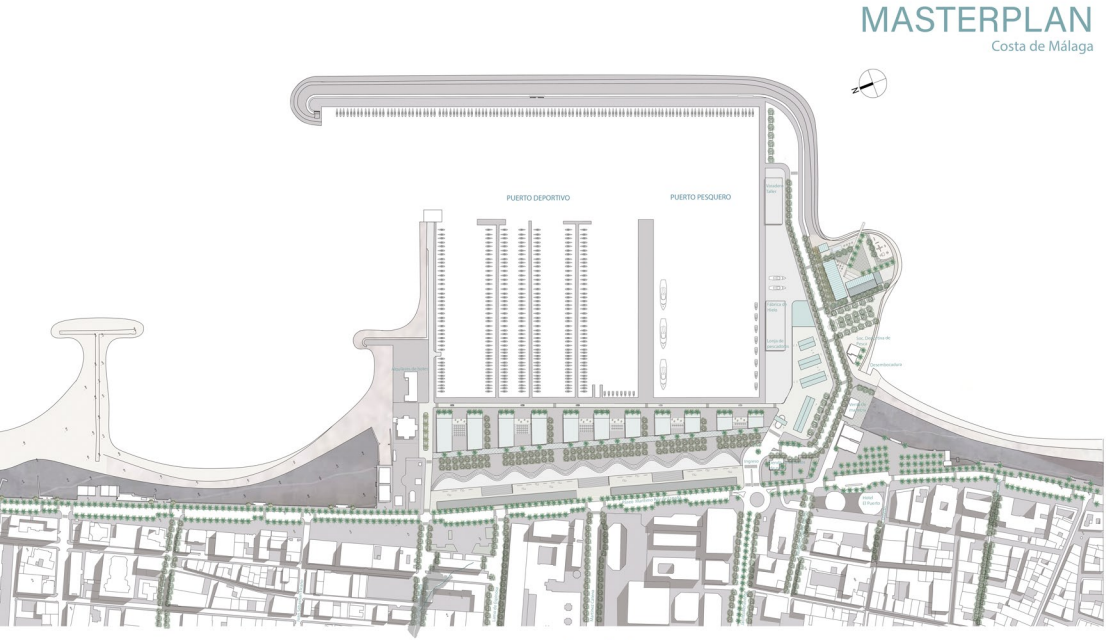






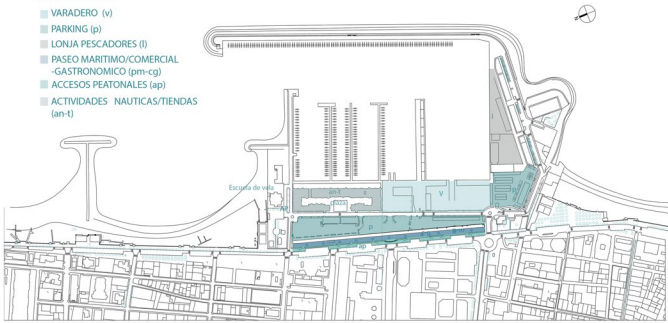
# Propuesta final

Piezas gráficas



**actualidad**  
puerto pequeño y desorganizado  
paseo no intervenido sin visuales

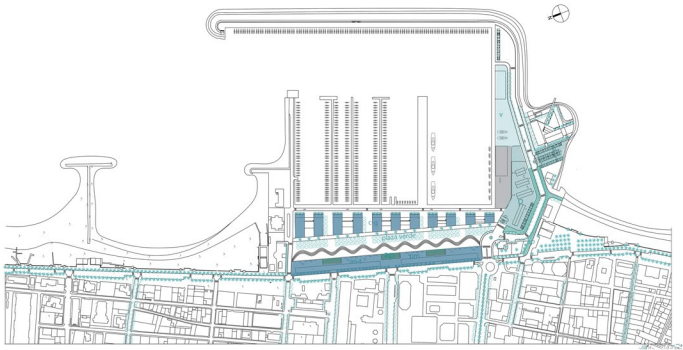
- REFERENCIAS**
- VARADERO (v)
  - PARKING (p)
  - LONJA PESCADORES (l)
  - PASEO MARITIMO/COMERCIAL
  - GASTRONOMICO (pm-cg)
  - ACCESOS PEATONALES (ap)
  - ACTIVIDADES NAUTICAS/TIENDAS (an-t)



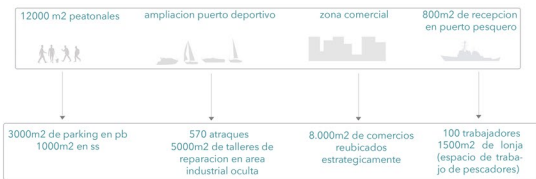
**DATOS CUANTITATIVOS ACTUALES**



**propuesta**  
ampliacion del puerto  
reforma del paseo



**DATOS CUANTITATIVOS PROSPECTIVA**



# Cortes



corte transversal



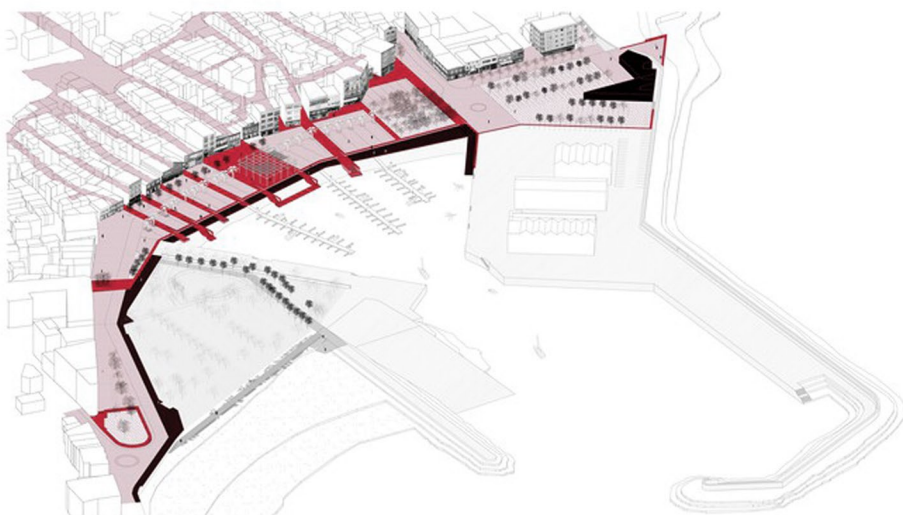
corte longitudinal

# Antecedente

Puertos y paseos  
En Europa

..

Acondicionamiento del borde portuario de Porto do Son / CREU-  
SeCARRASCO Arquitectos + rvr arquitectos



Motivada por diferentes conflictos de uso como la difícil convivencia entre tráficos portuarios y ciudadanos, el aparcamiento masivo o la creciente actividad comercial y de estancia en este lugar emblemático de 25.843 m<sup>2</sup>, se plantea su transformación, integrando diferentes expectativas del frente urbano y portuario de Porto do Son (A Coruña).



Ordenar el acceso y separar el vial principal de la fachada, permiten un gran espacio público, verde y pavimentado, que recupera la relación entre el casco histórico y el puerto. Antiguos y nuevos lugares ponen en valor un proceso de intercambio con lecturas más allá de la estricta resolución funcional.





La urbanización como pauta, pavimento y arbolado permiten interpretar usos y abrir el significado del espacio. Hormigón desbastado, piedra y tierra, texturas que extienden las calles del interior del núcleo hasta el mar. Escalones, gradas, balcones. Cerca del mercado, una estructura de postes y vigas de madera devuelve la memoria de los secadoiros de redes. Soporte de actividades conocidas (cine, exposiciones, concier-



PROPUESTA FINAL



PROPUESTA FINAL



# Antecedentes

Club Náutico

Club Náutico Estartit - CARLOS FERRATER



Estartit es un enclave portuario situado en el extremo norte de la bahía de Pals, en la Costa Brava gerundense. Situado frente a las islas Medas, zona remarcable por la riqueza y belleza de su paisaje submarino, el puerto dispone de un importante amarradero de embarcaciones de recreo y deportivas, constituyendo un punto de partida clave para las excursiones marítimas. En menor número, alberga también una pequeña flota pesquera. El edificio busca integrarse en el conjunto del casco urbano mediante su trazado radial y en el paisaje portuario por el equilibrio entre llenos y vacíos. En tal situación, frente al mar, el edificio aparece en el límite de la plataforma que se utiliza como aparcamiento, limitándolo y separándolo de la dársena, a la vez que se abre hacia el puerto. El edificio, situado en el ángulo de esta plataforma, se organiza en dos pabellones que permiten la existencia de una zona de paseo



## Centros de Servicio y plazas cívicas -Puerto .TORRADO ARQUITECTOS

Puertos es el desarrollo de una nueva ciudad en la localidad de Escobar, Provincia de Buenos Aires, conformada por 12 barrios privados de viviendas unifamiliares conectados por un sistema de lagunas que se comunican a su vez con una gran reserva ecológica sobre orillas del Río Luján, en el área central común el desarrollo comprende edificios mixtos de densidad media multifamiliares y comerciales con infraestructura escolar, médica y deportiva.





El Centro de Servicios es el primer edificio público del emprendimiento, ubicado frente a la laguna principal. La propuesta se centra en el desarrollo de un sistema constructivo y espacial. Los programas son indeterminados áreas de servicios fijos, posibles de alojar, locales comerciales, áreas de exposición, gastronomía, oficinas, etc.

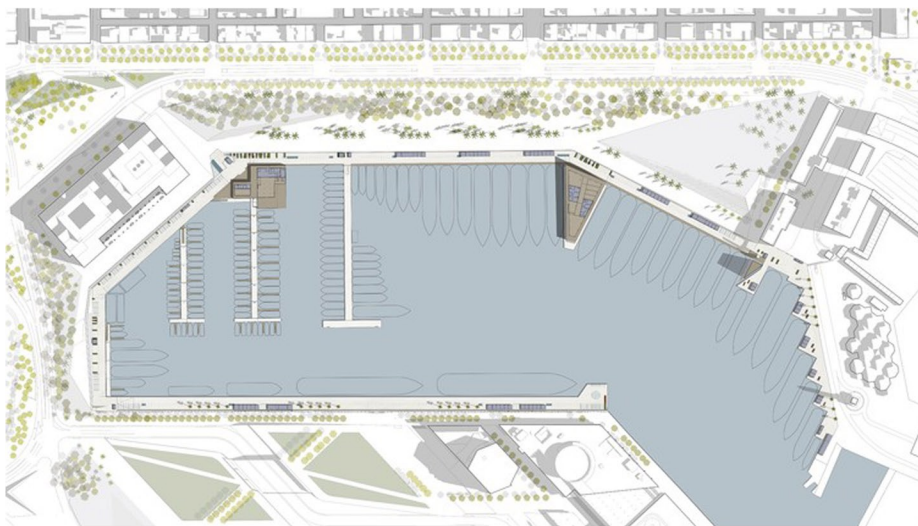


Marina Port Vell / SCOB



Una de las ideas principales del proyecto de SCOB Arquitectura i Paisatge es conseguir la integración paisajística de los nuevos edificios y el espacio portuario de la marina en el entorno urbano del Paseo de Borbón y los muelles de España y Pescadores. La propuesta crea un sistema capaz de encontrar una solución arquitectónica no sólo para los edificios, sino también para todos los elementos del paisaje involucrados (mobiliario urbano, pequeños almacenes, señalética, etc.), estableciendo una estrecha relación entre ellos. Se busca un enfoque unificador de toda la inter-

colores utilizados se escogen desde la idea de un lenguaje común y con la voluntad de integrarse en el entorno.





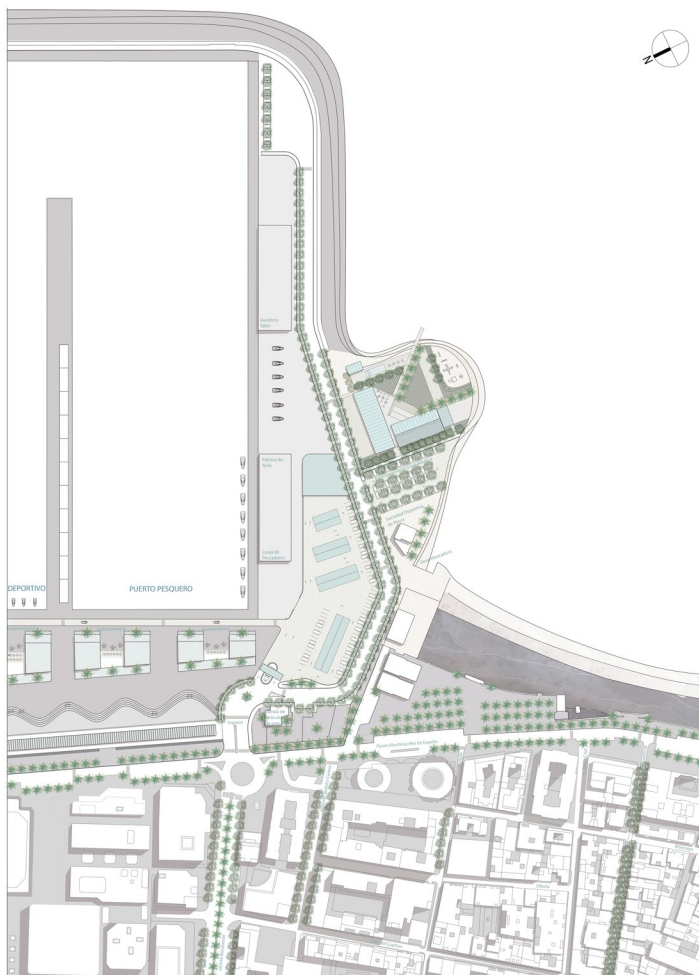
Casa de campo en Puente Iglesias / Oficina de Arquitectura y Paisaje OAP +  
MDE estudio- Antecedente constructivo



Se observa un énfasis tectónico en el diseño de las cubiertas. En la tarea de cubrir los amplios corredores tanto como la zona social, se decide avanzar en el diseño de una estructura en cerchas de madera en tijera, para así lograr el efecto artesanal de mayor importancia del proyecto. Además de esto se define una cota después de la cual, en altura, se desarrollará todo a través del mismo material.



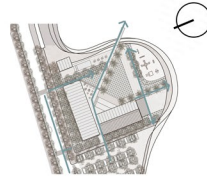
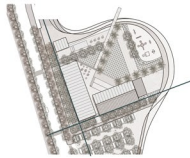
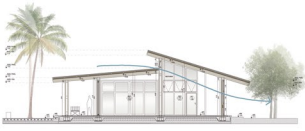
# Emplazamiento



Primera propuesta de llegada desde la calle -ciudad al club con estacionamiento

## Asoleamiento

Orientaciones  
Protecciones



El edificio se implanta de acuerdo a la orientación solar, quedando sus fachadas orientadas hacia el norte, sur, este y oeste. Lo cual permite un mejor manejo y control solar.

Las fachadas este y oeste, junto con la sur, son las que reciben mayor radiación solar, por lo que ubicando el edificio más extenso en el eje este-oeste reducimos la ganancia calorífica durante el verano.

El volumen que alberga el restaurante aprovecha la ventilación cruzada este-oeste con su aventanamiento superior y en planta baja.

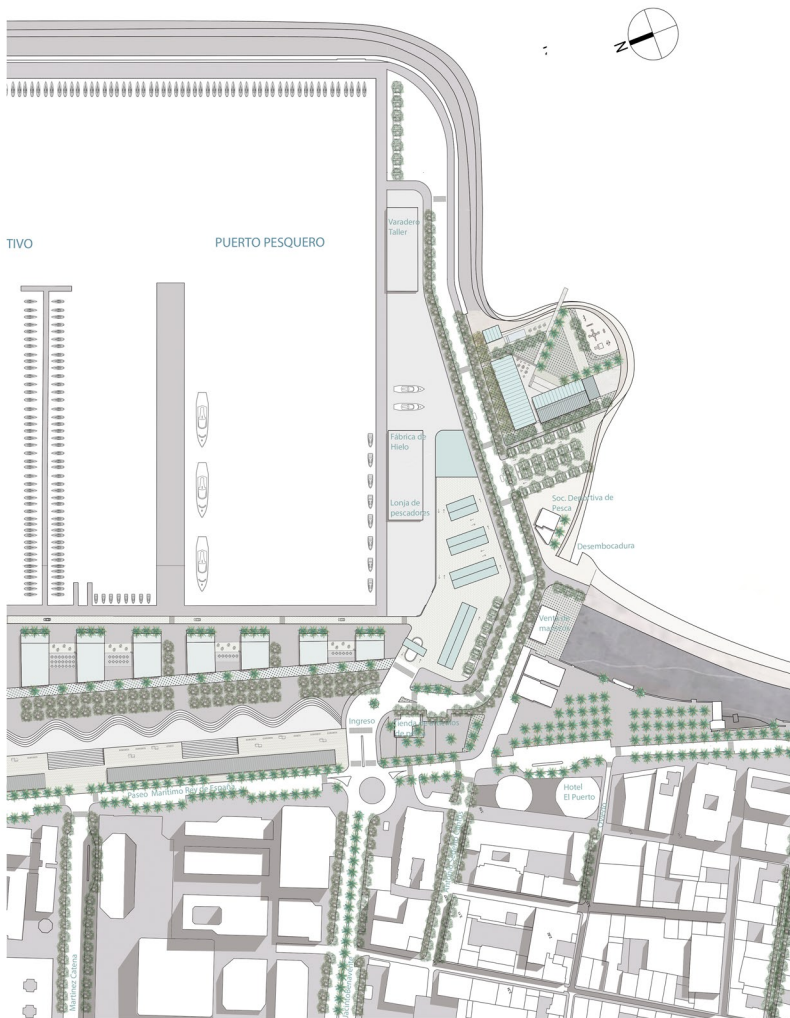
Una hilera de árboles de hoja perenne protegen la fachada norte, la cual recibe la menor radiación durante todo el año.

La vegetación hacia la fachada Este y Oeste da sombra, la cual protege de la incidencia solar.

Los techos se prolongan, generando un espacio intermedio-galería, lo cual propicia un mayor confort térmico.





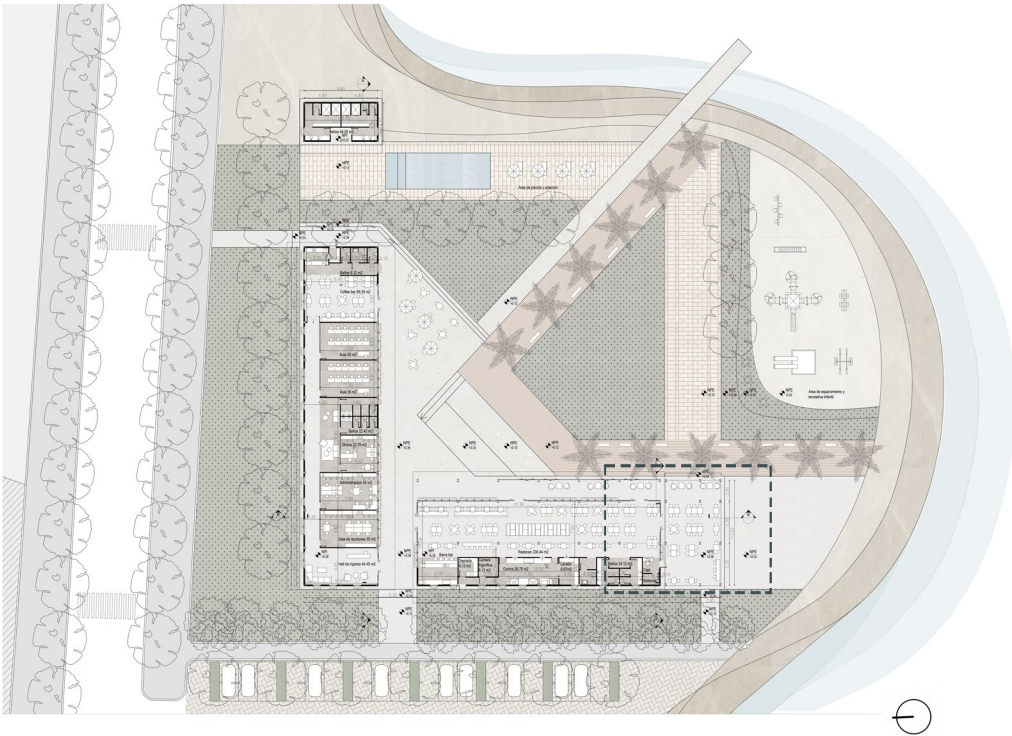


Propuesta final ,con ensanche de calle masterplan.



## Ensayos de solado exterior y configuracion del entorno inmediato

## Solado exterior y configuración del entorno inmediato



### Distribución de espacios

Ubicado frente al mar, el **restoran** se convierte en el corazón social del club.

La prolongación del techo genera una **galería**, un espacio intermedio, que sirve de expansión y circulación al aire libre. Las palmeras acompañan el recorrido hacia el mar junto con la vegetación que da sombra al conjunto.

Se observa el **restoran**, volúmen mas próximo al mar, y el otro volúmen que alberga los usos del club mas administrativos y de formación deportiva.

La morfología de la explanada y sus quiebres invitan y guían a la apropiación del espacio y aprovechamiento de las visuales. El **área de servicios** se concentra al Oeste, liberando espacio y dejando libre las vistas hacia el mar.

En el otro volúmen, la **circulación** se ubica hacia el norte, dejando las visuales y la luz solar para las aulas y oficinas hacia el sur.

En el punto medio de ambos volúmenes se ubica el **ingreso**, el cual permite acceder a ambos edificios siguiendo, al muelle mirador que se prolonga hacia el mar. Los dos otros ingresos se ubican uno cerca del sector pileta y otro en la expansión del restorán.





# Vistas



VISTA NORTE



VISTA SUR

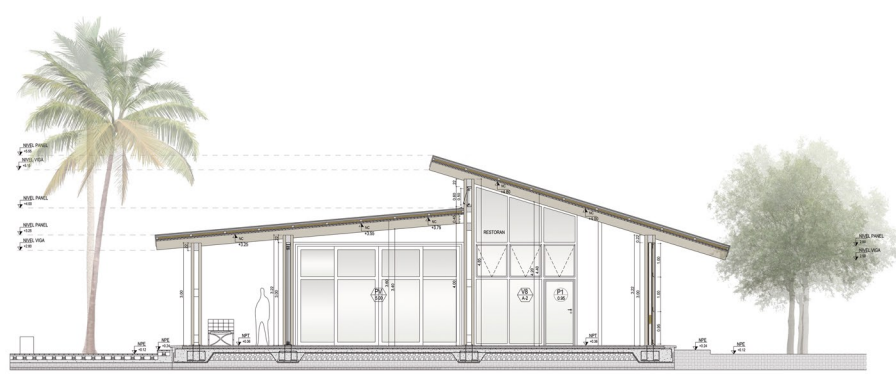
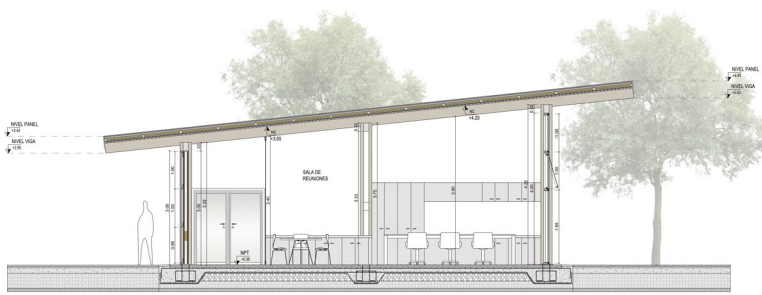


VISTA OESTE



VISTA ESTE

# Cortes

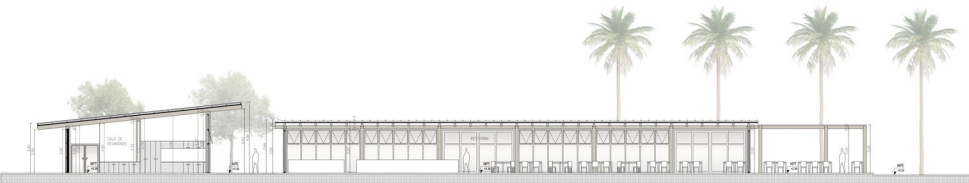


# DESIGNACIONES

- 1 Revestimiento exterior Panel CD 530 Hunter Douglas ,Aluzinc
- 2 Perfil Mullion
- 3 Pintura impermeabilizante
- 4 Doble placa Pladur OMNIA 12,5 mm espesor lado exterior
- 5 Aislación térmica.Lana de vidrio 50 mm espesor
- 6 Doble placa Pladur OMNIA 12,5 mm espesor lado interior
- 7 Montante 48-48 XL Pladur acero galvanizado
- 8 Canal Pladur C 48 acero galvanizado
- 9 Viga de Madera Laminada 12\*25
- 10 Machimbre de madera 2 cm espesor
- 11 Liston escurridor 1,5 cm \* 4 cm
- 12 Espuma de polietileno 10 mm espesor
- 13 Clavaderas 5 \* 5 cm
- 14 Aislacion térmica ,lana de vidrio
- 15 Panel CD 530 Hunter Douglas ,Aluzinc



# Cortes



CORTE B-B



CORTE A-A

# Esquicios

# Escala

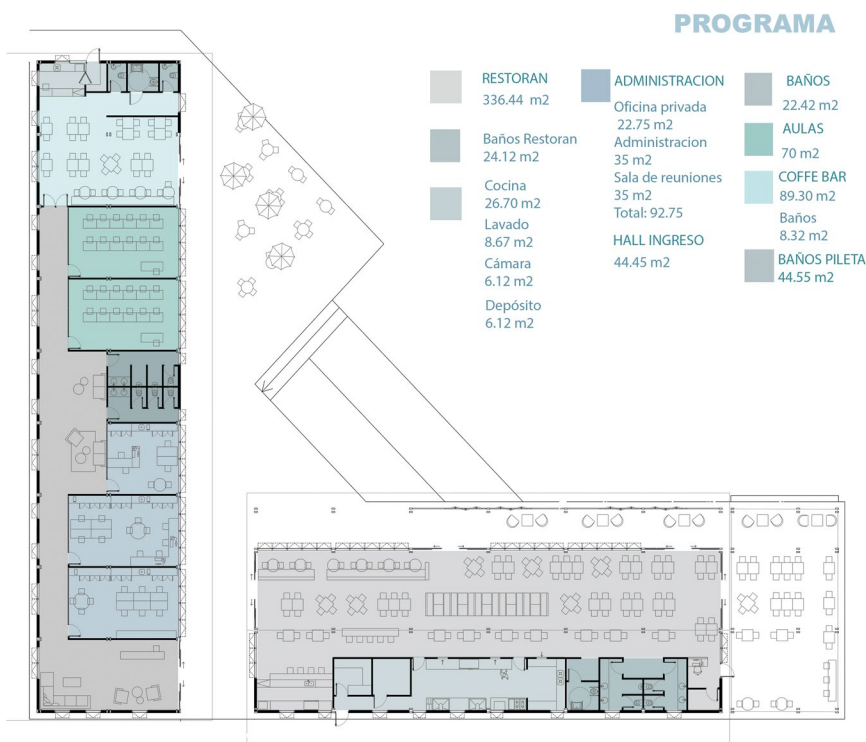
## Esquicio I

El edificio respeta las alturas del entorno ,entre 3 y 4 metros ,se implanta respetuosamente en el contexto .Los techos inclinados y el juego de diferentes alturas , proporcionan al edificio diferentes situaciones espaciales ,en una escala humana .

En su extensión ,estamos hablando de un edificio bastante prolongado correspondiente a una escala institucional ,dialogando con el gran terreno en el cual se implanta.Los módulos se configuran de 5.30 y 4.70 metros.

# Programa Esquicio II

El programa incluye usos diversos ,lo cual le otorgan movimiento en diferentes horarios del día al edificio ,tantos para socios como para las personas que quieran ir a dar un paseo o almorzar frente a a la costa marítima.El volúmen norte ,alberga los usos mas propios del funcionamiento administrativo y de formación deportiva náutica y el otro edificio la parte social y gastronomica del conjunt





# Conformación Esquicio III

Al iniciar el proceso proyectual del edificio ,las primicias desde un principio fueron la apertura hacia el mar .Los dos volúmenes se disponen entre si de manera tal que no obstruyen visuales .De base de ambos una gran explanada que le da unidad al conjunto edilicio.

En la configuración del módulo del edificio se tuvo en cuenta los paneles del revestimiento y la estructura ,de 0.53 cm .

$0.53 \times 10 = 5.30$


$0.53 \times 9 = 4.77$

### Descripción de sistema

La línea de paneles SL de Hunter Douglas tienen la particularidad de permitir paneles de largo continuo sin traslape, mientras que los traslapes laterales son herméticos y estancos. Son una solución eficiente a cualquier diseño de cubiertas metálicas, ya que poseen un mayor rendimiento de metros cuadrados útiles, ahorrando en materiales y sellos. Poseen fijaciones ocultas sin perforaciones, evitando así filtraciones de cualquier tipo.


La fabricación de los paneles CD455 SL y CD500 SL, posee la capacidad de producir paneles del largo que el cliente solicite. La longitud máxima de paneles de una sola pieza fabricados en planta, normalmente no sobrepasa los 18 metros debido a límites en su transporte.

Isométrica de sistema



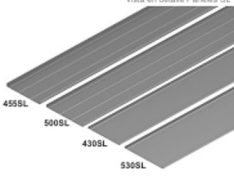
### Ficha Técnica

Foto de producto aplicado



1. Forno coronación
2. Forno remate
3. Alero
4. Forno esquina
5. Panel CD430/455/500/530 SL
6. Forno Cortagotera

Vista en detalle Paneles SL



Dimensiones y Pesos					
Producto	Material	Espesor (mm)	Ancho (Avance útil)	Largo Máximo	Peso (Kg/m²) Rendimiento (m²/m2)
CD430SL	Aluzinc	0.5	430 mm	4.65	1.88
		0.6		5.98	
0.5		455 mm	5.3	2	
0.6			6.38		
CD500SL		0.5	500 mm	4.84	2.2
		0.6		5.8	
CD530SL	0.5	530 mm	5.38	2.32	
	0.6		6.45		

NOTAS: Peso solución instalada con todos sus componentes.  
Pendientes mínimas: 3% mínimo; 10% máximo.

Reacción al Fuego
La reacción al fuego en los paneles CD 430-455-500-530 SL se puede acortar al desempeño de los paneles de Aluzinc de 0.7mm de espesor, los que presentan las siguientes características según norma ASTM E84.
• Índice de propagación de llama < 25 (Rango 0 - 200)
• Índice de humo desarrollado < 250 (Rango 0 - 450)
• Clasificación global: Clase A

Eficiencia energética
Contribuye a la obtención de créditos LEED™ V4 (Leadership in Energy & Environment Design) para la certificación de proyectos sustentables, en los puntos:
• MR (Materiales y Recursos): Reciclabilidad de materiales (17.5%).
• IEQ (Calidad Ambiental Interior): Materiales de baja emisión (Rendimiento acústico)

(\*) Para información específica sobre el desempeño de este producto, consultar al departamento de especificación de Hunter Douglas.

Nota: El conjunto y sus componentes están en constante proceso de innovación y desarrollo, por lo que pueden estar afectados a modificaciones. Se recomienda consultar con departamento de especificación de Hunter Douglas.

Planimetría en DWG disponible en [www.hunterdouglas.cl/wp/](http://www.hunterdouglas.cl/wp/)

Resumen de certificaciones



Aluminio reciclable 100% al término de su ciclo de vida

Empresa Certificada en los estándares ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015

Contribución a la Certificación LEED V4

HunterDouglas Architectural

## Esquicio III

### Historia personal



Calle Larios  
Málaga  
Viaje de  
intercambio



### Maestro



### Hallazgo

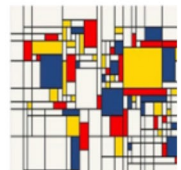


Milán  
Bosque vertical  
Me llamo la atención  
la lograda  
integración del  
componente verde  
en la configuración  
arquitectónica

### Teoría



### Arte

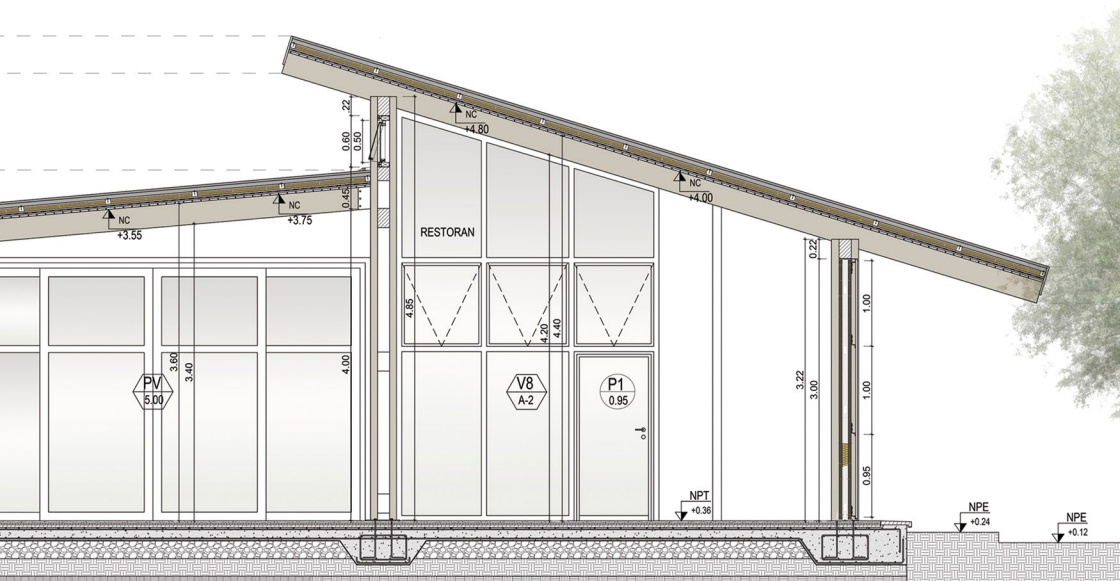


# Construir

## Esquicio IV

El edificio se configura en fundaciones con sistema tradicional ,platea y en cerramiento sistema vía seca ,Pladur.

La estructura se resuelve toda en madera ,vigas y columnas,haciendo alusion a los materiales circundantes de barcos y puertos.



# Naturaleza- artificio

Esquicio VI

La eleccion de la vegetación se pensón de manera estrategica ,para dar sombra en orientaciones con mas asoleamiento o sin tanto ,como en el caso de la fachada norte ,con arboles de hoja perenne.

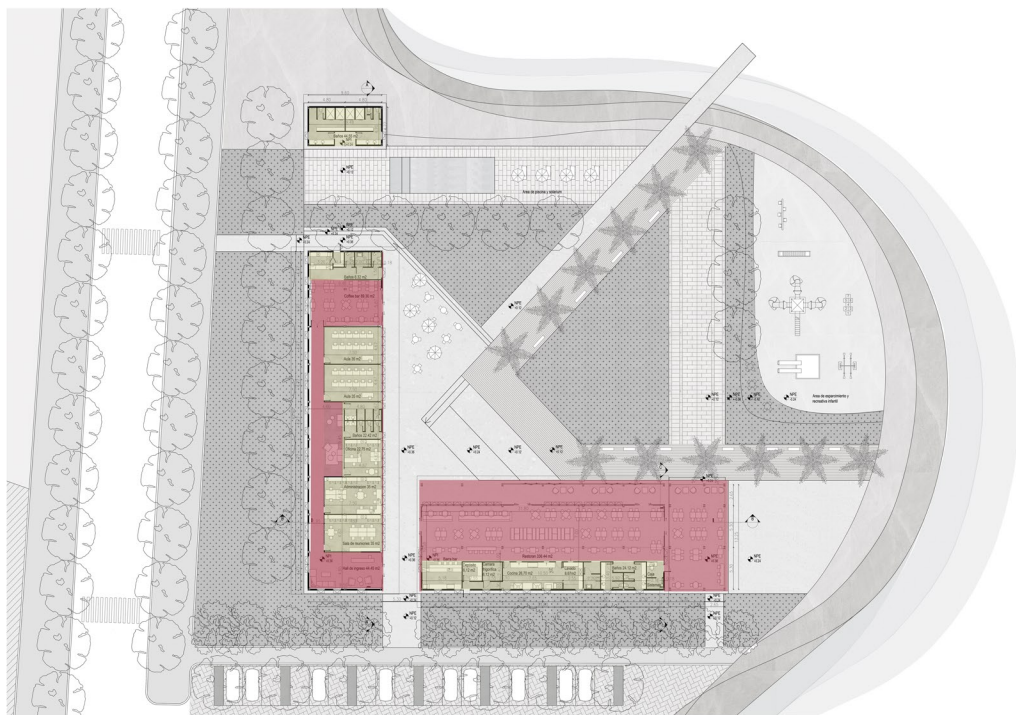
Ademas se utiliza la vegetacion como elementos de configuracion espacial y ritmica como las palmeras que conducen al muelle y mar.



# Espacio

publico  
colectivo  
privado

## Esquicio V



- Espacio colectivo ( explanada y areas servidas restoran y coffee bar)
- Espacio privado (baños , oficinas,aulas,servicios)
- Espacio público (espacios exteriores y verdes abiertos a la ciudad)



