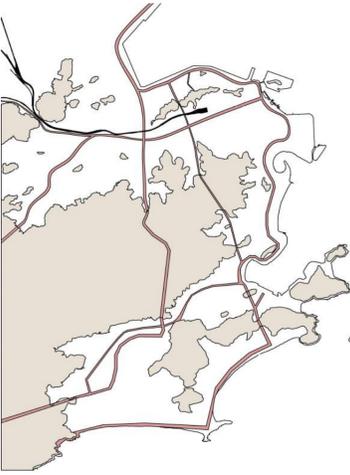
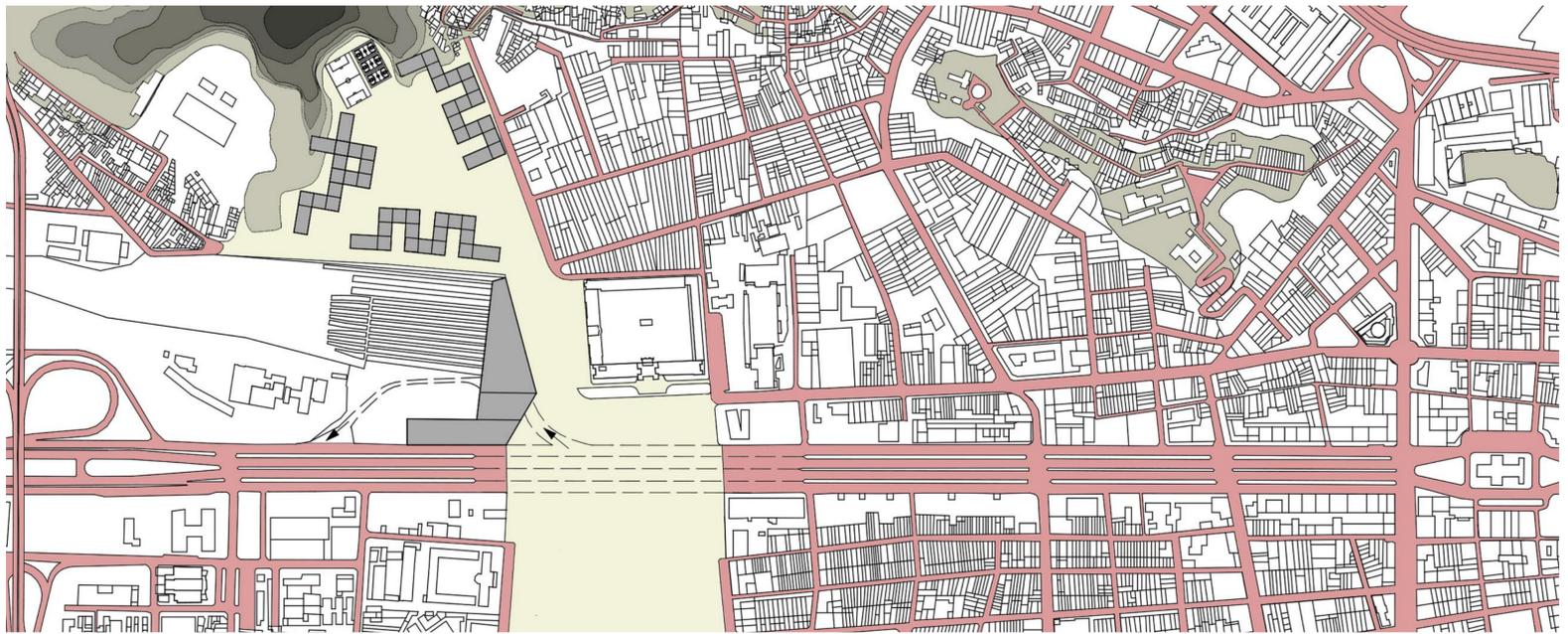


URBAN YENGA

Moritz Mayer-Sztranyay, Sébastien Debras, David Gierszewski



Infraestructura de transporte 1 : 10 000



Area de intervencion 1 : 5000

URBAN YENGA

El proyecto URBAN YENGA introduce dos bloques diferentes, un bloque de viviendas y otro compuesto por un conjunto de empresas para cambiar un barrio exclusivamente residencial a un barrio mixto. Los bloques se colocan como en el juego Yenga, apilando uno encima del otro. Los bloques de empresas están siempre abajo, porque la planta baja es más accesible para los habitantes. Con esta colocación los bloques de empresas son como galerías comerciales para los habitantes, que pueden hacer compras y resolver asuntos. Sobre los bloques comerciales están los bloques de viviendas. Pueden ser tres bloques. La altura y forma de barrio nuevo se sitúa sobre las montañas de Rio de Janeiro y su topografía. Por eso los bloques se integran en el entorno.

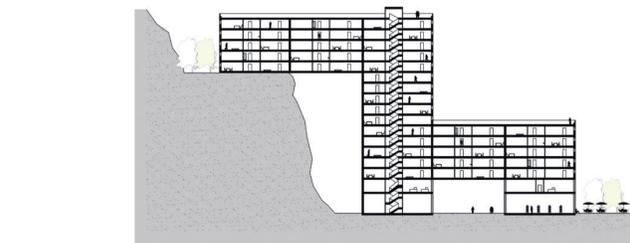
Entre los bloques hay una mezcla de zonas peatonales con carriles de bicicletas, verdes y deportivas. Por esa razón el barrio nuevo es como un parque grande. El parque se extiende desde las montañas de al lado de los bloques y del centro de transporte hasta el Parque Campo de Santana. El Parque no sólo se conecta con la naturaleza de las montañas y con el parque existente, también introduce nueva naturaleza en la zona urbana de Rio de Janeiro y posibilita una integración de diferentes partes de la ciudad.

La conexión con el Parque Campo de Santana se hace posible porque ahora la Avenida Presidente Vargas baja por una parte y continua como un túnel. Por eso la circulación no daña y todavía existe un tráfico fluido. Esta intervención causa que el ruido sea menor en el barrio nuevo ya que el barrio es para sus habitantes.

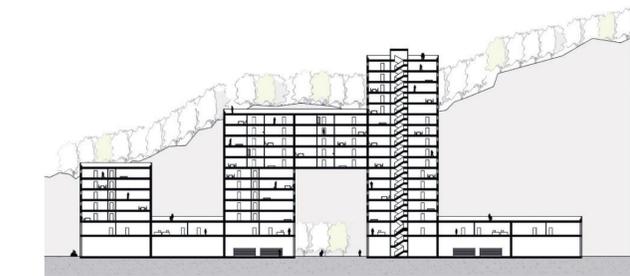
Los diferentes usos de transporte ahora están concentrados en un sitio generando un núcleo de transportes. El centro de transporte está compuesto por estaciones de autobuses, trenes y metro. La gente puede cambiar de medio de transporte más fácil y orienta en la ciudad. La forma se adapta a su entorno como las calles de los alrededores y es más dinámica. Los autobuses tienen un acceso más eficiente que antes y por eso el tráfico es menos pesado. Como el acceso para autobuses, el acceso para los coches y taxis también es mejor, porque el centro de transportes tiene un aparcamiento subterráneo



Composicion de los sentaderos



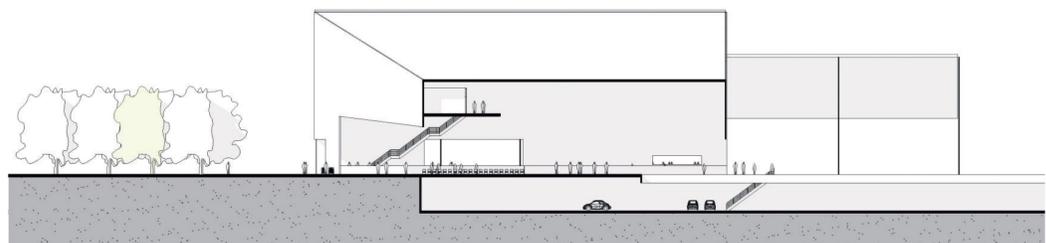
Seccion edificio S1 1:1000



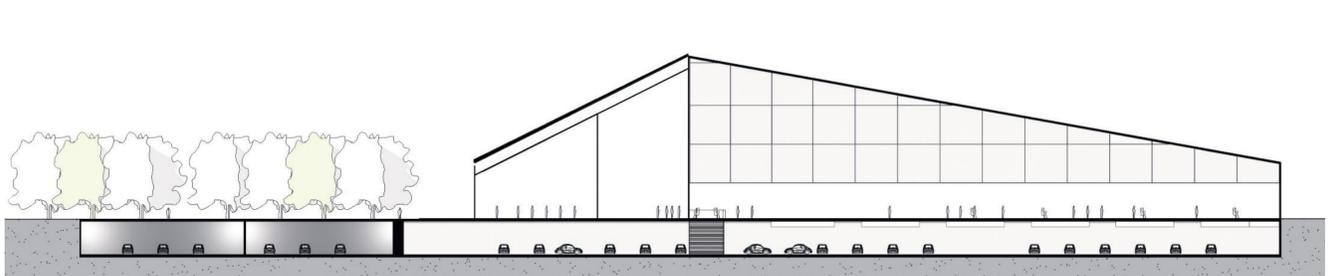
Seccion edificio S2 1:1000



Intervencion urbana 1 : 2000



Seccion estacion 3 1:500



Seccion estacion 4 1:500