

# MAQUETA PHILADELPHIA

## URBANISMO I



**Profesor/a:** David Cabrera Manzano.  
Francisco Javier Abarca Álvarez.

**Asignatura:** Urbanismo I

**Curso y Grado:** Tercer Curso

**Participantes:** Isabel González Ramírez, Noelia Marina Campoó Montilla, Marta Llobell Andrade, Laura Del Valle Sánchez, Vanessa Carmen Mateos Martín, Marta Ortega Gervás, Pablo Carrillo Quesada, Cristina Fernández Jiménez, Carmen Jiménez Velasco, María Dolores Castillo Morales, Lucía García Gómez, Ximena Gastelum Fernández, Alexandra Prinzen Laynez, Matteo Guido Patrone, Cristina Entralla Romero, Carmen Jiménez Velasco, Elvira Soler Velasco, Isabel M<sup>a</sup> Díaz Aguilera, Lucía Mansilla Sánchez, Ana Montaraz Gómez, Celia Patino Márquez, Joachim Ketchine, Bekzat Akhmetov, Ezequiel Abad Saborido, Sergio Ruiz Lozano, Pablo López Sánchez, Juan Cañabate Prieto.

## DESARROLLO DEL TRABAJO. METODOLOGÍA.

- TOPOGRAFÍA

La topografía de Filadelfia es en gran parte plana, con ligeras ondulaciones que le dan a la ciudad una estructura favorable para el desarrollo urbano. La ciudad se encuentra en el valle del río Delaware, al sureste de Pensilvania, cerca de su confluencia con el río Schuylkill. Estos dos ríos han sido determinantes en la configuración del terreno, formando suaves pendientes que descienden hacia el río Delaware y creando algunas áreas elevadas hacia el oeste y noroeste.

Algunas zonas al norte de la ciudad presentan colinas más pronunciadas. La topografía de Filadelfia también incluye una serie de parques y áreas verdes, que aprovechan las pequeñas elevaciones y el curso del río Schuylkill para crear espacios naturales en medio de la ciudad. Esta mezcla de áreas planas y leves elevaciones ha permitido una organización urbana densa, ideal para la expansión de espacios peatonales y ciclovías, mientras se mantiene una conexión cercana con el entorno natural de sus ríos.

- EDIFICIOS

La realización de los edificios se ha llevado a cabo tras un análisis en equipo de las tipologías de edificios, haciendo dos grandes divisiones, edificios social-administrativos y los edificios residenciales, centrándonos en la importancia de la zona residencial.

Esta jerarquización se ha llevado a cabo haciendo en los edificios social-administrativos su levantamiento con contornos simples, ya que, debido a sus grandes dimensiones, destacan de por sí con respecto a los edificios residenciales, y en cuanto a estos, sus volúmenes tienen un mayor detalle y un mejor tratamiento. Además de lo mencionado, se han dividido por colores en sus fachadas (ROJO) para los edificios social-administrativos, y (NEGRO) para edificios residenciales o de uso privativo.

La realización de las volumetrías de los edificios dispuestas en la maqueta, nos ha servido para darnos cuenta de la diferencia entre la densidad que hay en las zonas más cercanas al puerto marítimo con respecto a las zonas de cota más alta, donde hay un aumento de densidad en las tipologías de edificios. Así mismo, se logra observar que en zonas con mayor densidad son aquellas donde se desarrollan únicamente edificaciones de uso residencial (con algunas zonas comerciales), sin embargo notamos que los edificios de servicios social-administrativos (tales como hospitales, escuelas, departamento de policías, bomberos, etc.) se encuentran en una zona totalmente diferente y lejana a las zonas residenciales.

Los hitos y edificios de interés se han resaltado con color rojo dándole de esta manera más importancia respecto a las demás edificaciones.

- SISTEMAS VIARIOS

La realización de los sistemas viarios se ha llevado a cabo mediante el análisis conjunto de autovías, carreteras y el puente Benjamin Franklin Brg que conecta Pensilvania y Nueva Jersey.

La ventana seleccionada presenta el desafío de que las carreteras se encuentran a diferentes cotas y se superponen entre sí generando un sistema viario complejo.

En cuanto a la materialidad, tanto las autovías como el puente se han realizado con cartón madera de 1 mm, por otro lado las vías urbanas con cinta de carroceros, de esta manera dándole más importancia a las autovía.

- **RECORRIDOS**

Para destacar la relevancia de las redes viales en Filadelfia, hemos llevado a cabo un estudio de los principales recorridos peatonales hacia los puntos de interés de la ciudad, analizando cómo los automóviles estructuran la movilidad urbana y su impacto en el entorno. Observamos que la red de calles y autopistas de Filadelfia está diseñada para facilitar el uso del automóvil, lo cual es fundamental en una ciudad donde este medio de transporte predomina.

Hemos estudiado especialmente los trayectos peatonales desde áreas residenciales hacia las escuelas —rutas diarias y esenciales para los estudiantes— y hacia los espacios verdes. Estas áreas de esparcimiento, planificadas tanto en el diseño original de Filadelfia como en las zonas bajo las autopistas, conectan diferentes sectores de la ciudad y ofrecen accesibilidad para los peatones, permitiendo atravesar las vías de alta velocidad de forma segura. Adicionalmente, el icónico puente sobre el río actúa como un corredor peatonal que une importantes zonas urbanas.

Si bien Filadelfia cuenta con transporte público (autobuses y metro) que cubre gran parte de la ciudad, el uso del automóvil sigue siendo prioritario, con una red vial densa y abundantes áreas de estacionamiento. La extensión de estas áreas de aparcamiento es un claro reflejo de la preferencia por el automóvil, que supera en uso al transporte público en muchas zonas. Esta infraestructura vial, aunque facilita el transporte privado, resalta la necesidad de equilibrar el acceso peatonal, el transporte público y la movilidad vehicular en la planificación urbana para lograr un desarrollo más sostenible.

En resumen, la red de carreteras y autopistas no sólo respalda la preferencia de la ciudad por el automóvil, sino que también moldea la interacción entre los diferentes modos de transporte y la accesibilidad en Filadelfia

- **PARKINGS**

El destacado interés en la señalización de los Parkings es debido al abundante uso automovilístico en la ciudad, por ende hemos querido resaltar los espacios vacíos dedicados a estos, que contrastan con los espacios vacíos dedicados al uso peatonal, apreciando que el porcentaje de parkings es mucho mayor que el de parques o zonas transitadas de mayor dimensión.

- **VEGETACIÓN**

La vegetación de la maqueta se ha realizado mediante distintos materiales diferenciando así árboles y parterres.

Los árboles han sido materializados mediante flores secas, los parterres con azúcar morena consiguiendo así destacar estos espacios de una manera discreta.

DESARROLLO DEL TRABAJO.  
PROCESO CONSTRUCTIVO.

- TOPOGRAFÍA

Imagen 1

Primeras incongruencias de la topografía de la ciudad

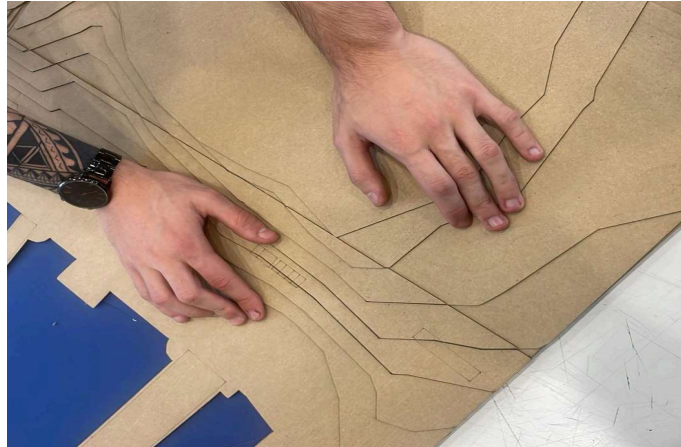


Imagen 2

Visualización de las primeras piezas de la topografía repetida y verificada

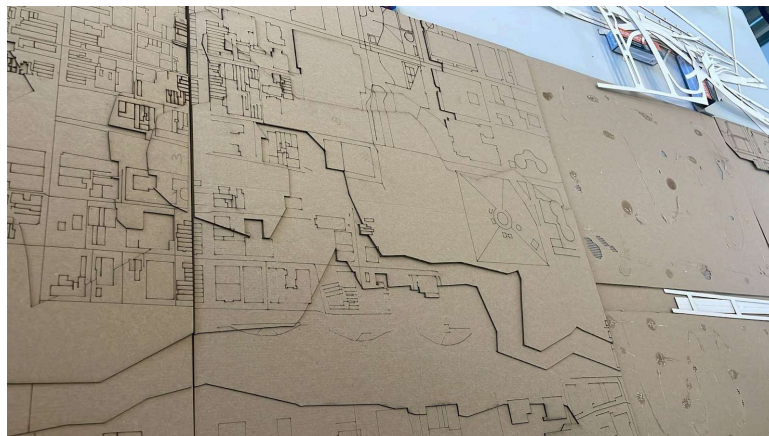
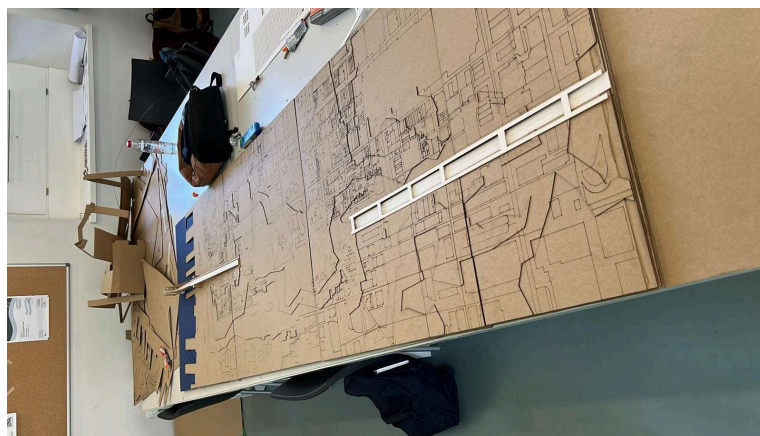


Imagen 3

Montaje final de la topografía de la maqueta



- EDIFICIOS

En este apartado se adjuntan las imágenes correspondientes al proceso constructivo de los edificios, en el desarrollo general de la maqueta.



Imagen 4.

Selección de edificios, comprobación de contornos y alturas, pegado y tipificado por números, para posterior colocación en el espacio correspondiente en la maqueta general.

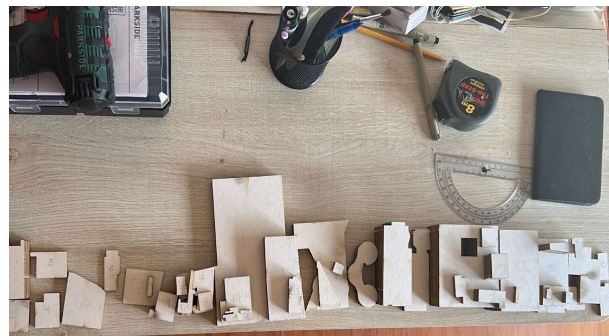


Imagen 5.

Comprobación de piezas tras ser ordenadas por números para posteriormente ser llevadas e incluirlas en la maqueta general.



Imagen 6

Pegado de los edificios en el terreno de la maqueta.



Imagen 7

Pintura en spray roja para los edificios singulares



Imagen 8

Proceso de pintado de los edificios privativos de la ventana seleccionada, con pintura acrílica negra



- SISTEMA VIARIO

En este apartado se adjuntan las imágenes correspondientes al proceso constructivo de las carreteras, en el desarrollo general de la maqueta.

Imagen 9

Montaje de la autovía subterránea de la ciudad

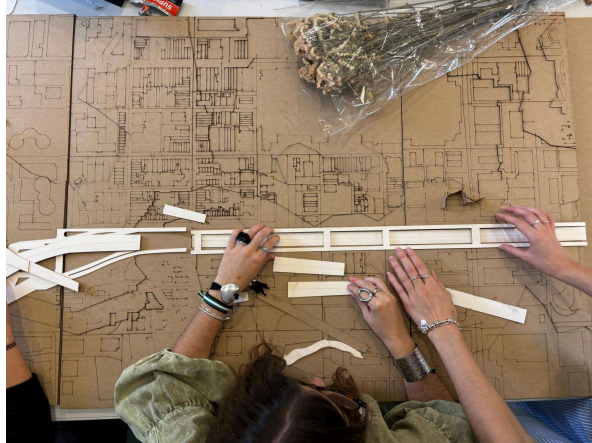


Imagen 10

Montaje de las autovías a distintas cotas

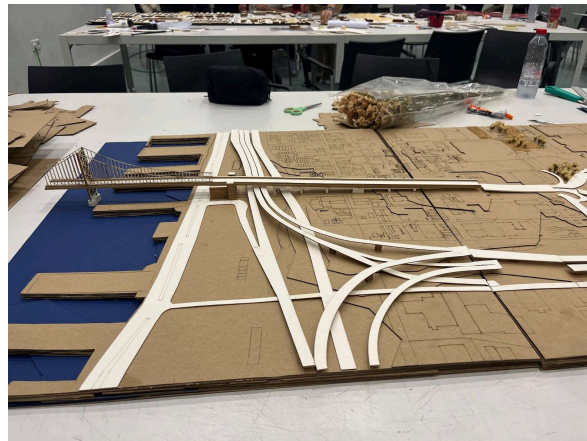


Imagen 11

Señalización de los sistemas viarios entre manzanas con cinta de carrocer

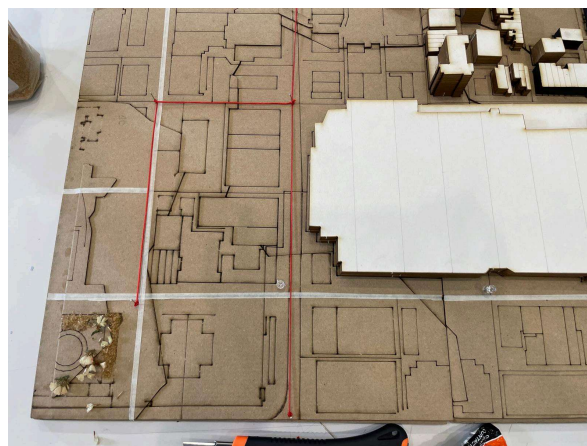


Imagen 12

Visualización del puente Benjamin Franklin Brg en conexión con la ciudad

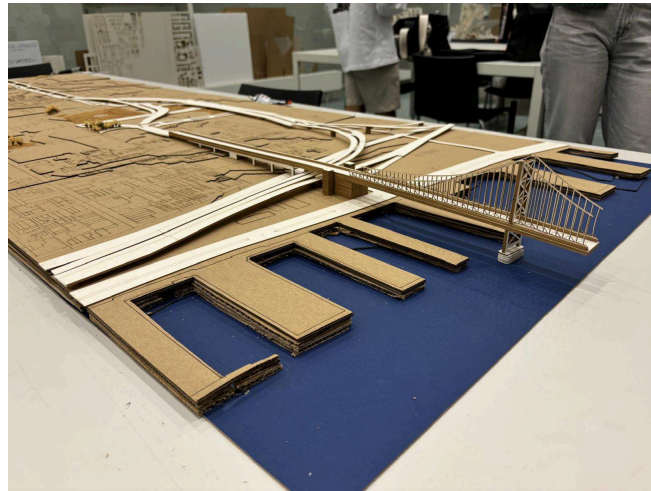
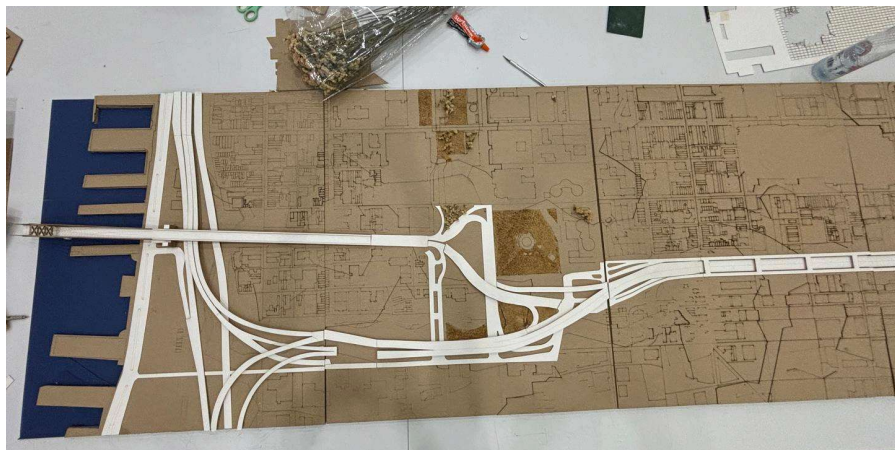


Imagen 13

Conexión de todo el sistema viario





- RECORRIDOS

En este apartado se adjuntan las imágenes correspondientes al proceso constructivo de los recorridos, en el desarrollo general de la maqueta.

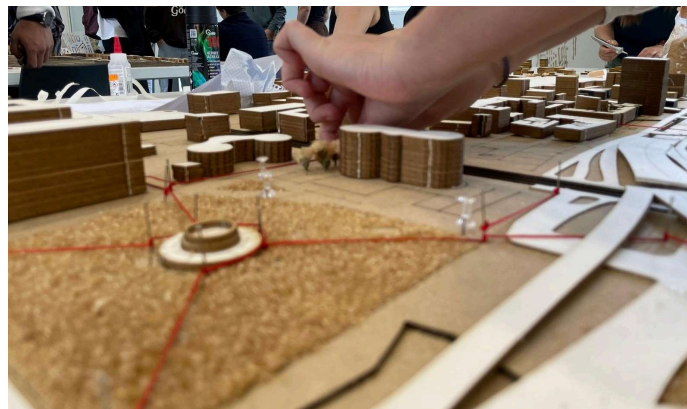
Imagen 14

Colocación de hilos rojos y chinchetas tras el estudio de los trayectos peatonales



Imagen 15

Visualización más cercana de los hilos y chinchetas

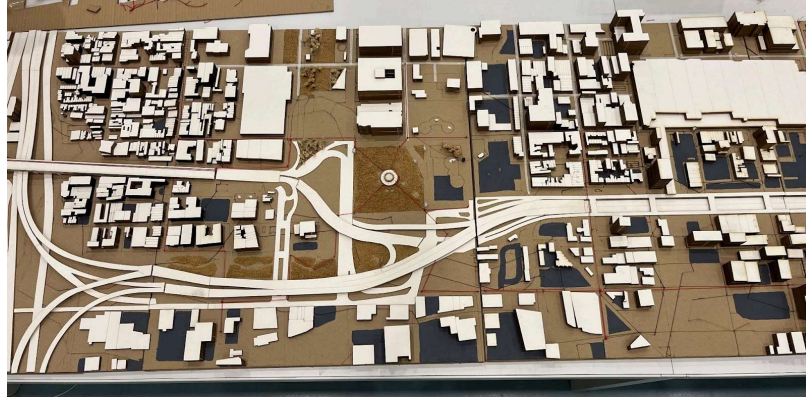


- PARKINGS

En este apartado se adjuntan las imágenes correspondientes al proceso creativo de los parkings de la ventana, en el desarrollo general de la maqueta.

Imagen 16

Visualización final en su conjunto de la señalización de los parkings



- VEGETACIÓN

En este apartado se adjuntan las imágenes correspondientes al proceso creativo de la vegetación, en el desarrollo general de la maqueta.

Imagen 17

Primeras pruebas de vegetación

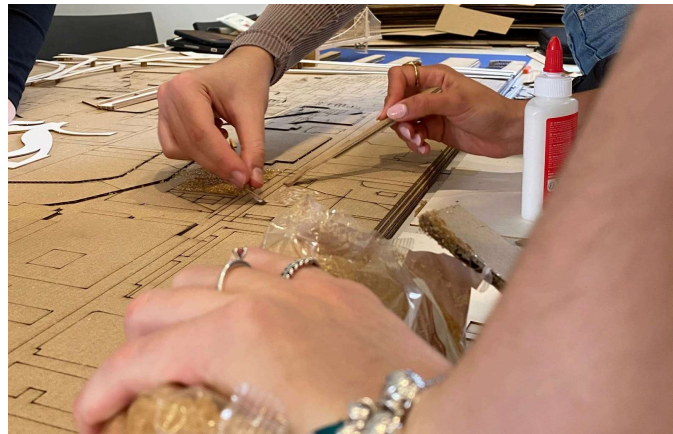
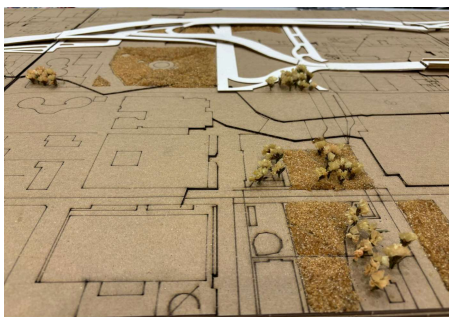


Imagen 18 y 19

Visualización final de parterres con azúcar moreno y arbolado con flores secas



DESARROLLO DEL TRABAJO.  
VISUALIZACIÓN DE LA MAQUETA EN SU CONJUNTO. PROCESO FINAL



