



CO-HABITANDO LOS LÍMITES

“HACER DEL VACÍO UN ESPACIO DE ENCUENTRO”



PROYECTO FINAL DE CARRERA

Autoras: Finos Giuliana
Andrea Tarditti

TALLER (en) CONTEXTO

Titular: Arq. Yanina Ciccero

Tutor: Arq. Daniel Viù

ROSARIO - DICIEMBRE 2021

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN-----	4
CONTEXTO -----	7
REGIÓN METROPOLITANA-----	8
HISTORIA DEL FERROCARRIL-----	10
PROCESO DE CONSOLIDACIÓN V.G.G.-----	12
ÁREA DE INTERVENCIÓN-----	14
ANÁLISIS -----	17
PROBLEMÁTICAS-----	18
LECTURA TERRITORIAL-----	20
LECTURA ESCALA BARRIAL-----	22
DIAGNÓSTICO-----	28
MARCO TEÓRICO -----	29
REFERENTES DEL PLAN MAESTRO-----	30
REFERENTES PROYECTO ARQUITECTÓNICO-----	34
EL LADRILLO-----	38
CO-HOUSING-----	40
PROYECTO -----	43
PLAN MAESTRO-----	44
RECORTE PROYECTO ARQUITECTÓNICO-----	52
PROYECTO ARQUITECTÓNICO-----	60
REFLEXIÓN-----	82
BIBLIOGRAFÍA-----	84
AGRADECIMIENTOS-----	85

INTRODUCCIÓN

Esta publicación es el resultado del trabajo elaborado en la asignatura de Proyecto Final de Carrera dentro del Taller (en) Contexto de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario.

El presente proyecto aborda las problemáticas presentes en la ciudad de **Villa Gobernador Gálvez**, que, con el paso del tiempo, gran parte de él fue quedando en el **abandono**. Investigaremos los elementos que condicionan este espacio y que profundizan los problemas actuales; desde nuestro lugar buscaremos **dar una respuesta** a los mismos para poder solucionarlos, apuntando a mejorar los altos porcentajes de déficit habitacional presentes en la región. Haremos un proyecto urbano con idea de parque lineal, que contenga a su vez lugar para futuros equipamientos y viviendas para las personas que viven en asentamientos cercanos a las vías del tren. Nuestra intervención busca **“suturar”** la zona que hoy se encuentra totalmente **fragmentada**, de este modo, buscaremos romper los límites existentes e integrar el espacio con el barrio y la ciudad.

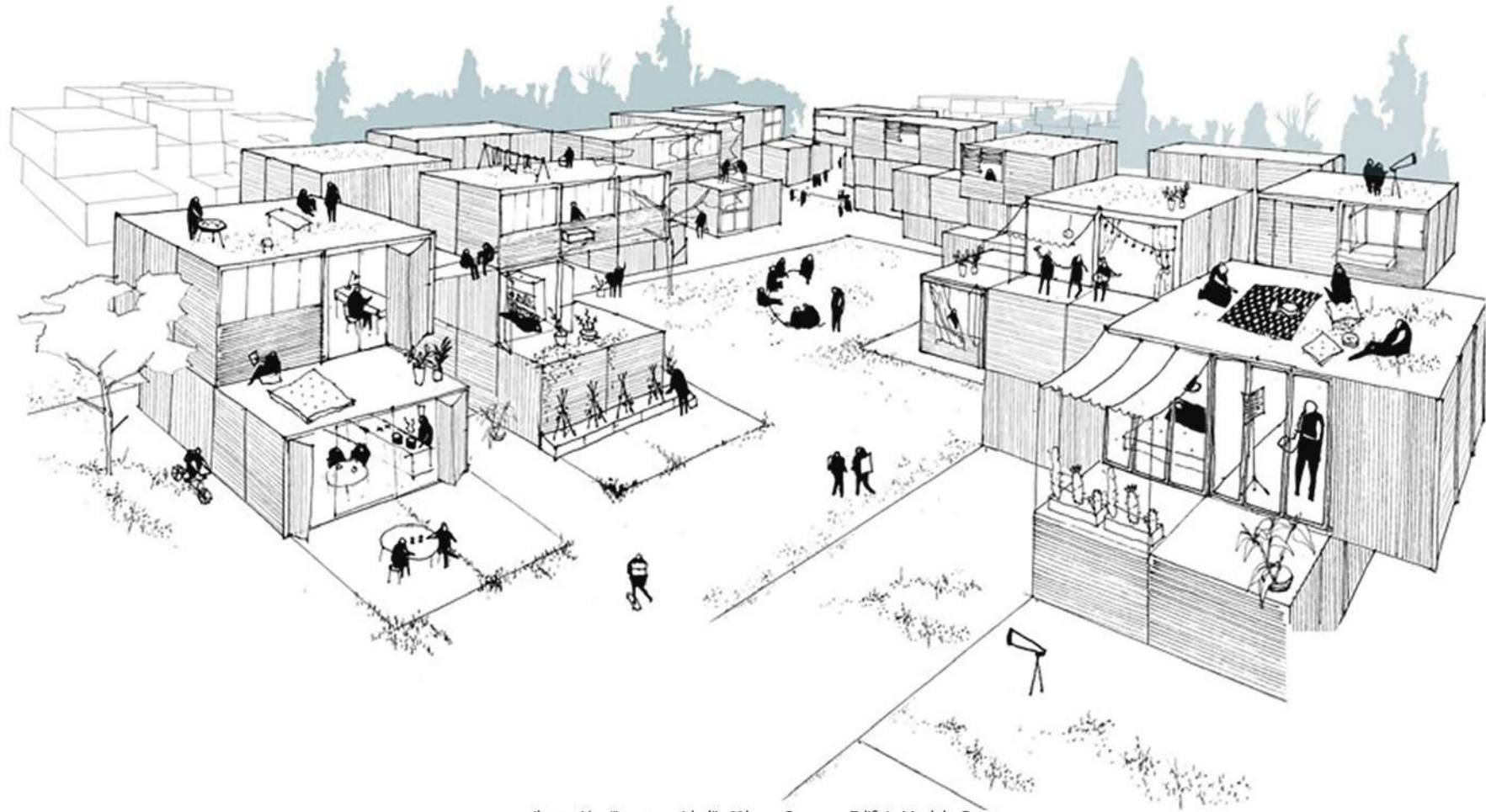


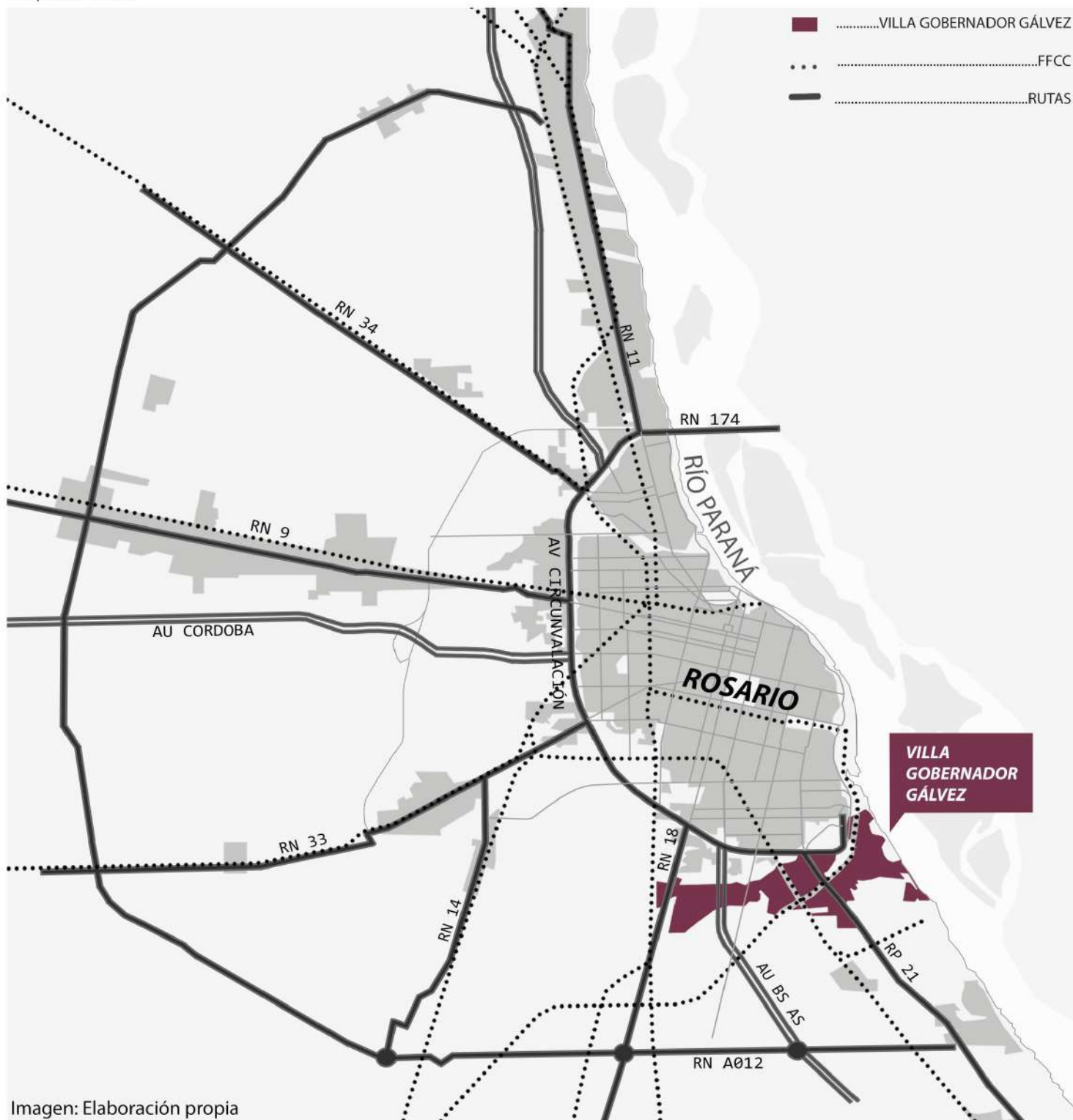
Ilustración: "La comunidad" - 2º lugar Concurso Edificio Modular Ryterna

CO-HABITAR: *Es, ante todo, una forma de habitar que consiste en potenciar la creación de espacios comunes que faciliten la interacción entre diversos individuos sin prescindir, a su vez, de zonas de privacidad.*

Diario "El País" - Texto: ¿Qué significa la idea contemporánea de cohabitación? 16-OCT-2019

LÍMITES: *A veces este puede interpretarse como el fin de algunas cosas, en otras, en cambio, puede ser el comienzo...*

CONTEXTO



REGIÓN METROPOLITANA

El área metropolitana cuenta con una población aproximada de 1.690.000 habitantes, ubicada al sur de la Provincia de Santa Fe, en la denominada Pampa húmeda, caracterizada por su alto potencial agro-exportador, concentra las principales vías de comunicación del país y una capacidad instalada en industrialización y manufactura y terminales portuarias, la consolidan como un núcleo sumamente importante del territorio nacional y del Mercosur.

Su centro es la ciudad de Rosario, la cual se encuentra atravesada por un eje Norte-Sur y otro Este-Oeste. El primero la conecta hacia el Norte con los países del Mercosur a través de la hidrovía Paraná-Paraguay, la cual constituye un corredor fundamental de comunicación con el sur de Brasil. El segundo, la posiciona estratégicamente en la Región Centro, vinculándola hacia el oeste con las provincias de Córdoba y Mendoza y con la República de Chile, mientras que hacia el Este, lo hace con la provincia de Entre Ríos y con la República Oriental del Uruguay. Rosario es un punto intermedio para quienes se desplazan entre las distintas regiones del país.

El límite oriental de la ciudad está dado por el río Paraná; al norte limita con la ciudad conurbada de Granadero Baigorria; al noroeste con la zona rural de la comuna de Ibarlucea; al oeste con los municipios conurbados de Funes y Pérez. Al sudoeste limita con la localidad conurbada de Soldini y al sur con la ciudad conurbada de Villa Gobernador Gálvez, de la cual está separada por el arroyo Saladillo. Las condiciones geográficas, naturales y los grandes emprendimientos socio-económicos hacen de Rosario y su Área Metropolitana un centro logístico y de comunicación de importancia estratégica.

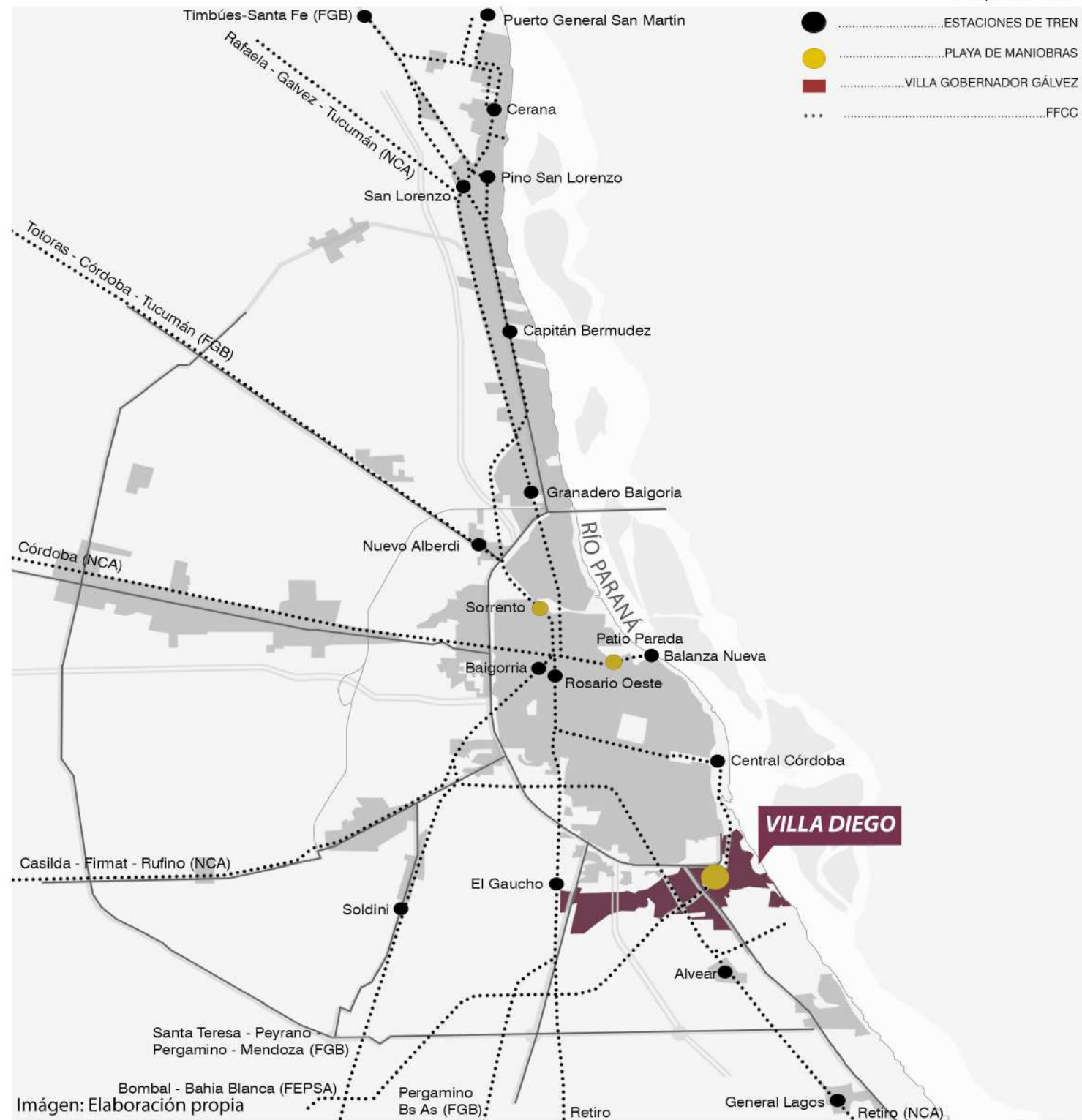
Durante las dos últimas décadas, se produjo una serie de transformaciones en la configuración de las grandes infraestructuras económicas de la región. En una extensión de más de 60km a lo largo de la ribera del Paraná, se radicaron grandes usinas industriales procesadoras de oleaginosas, granos, subproductos, aceites, plantas generadoras de biocombustibles y numerosas terminales portuarias por las que se despachan más de dos tercios de las exportaciones nacionales del sector.

Estos hechos consolidan a la región como el epicentro de la actividad agroindustrial del país y como el polo más importante de molienda (crushing) de soja del mundo.

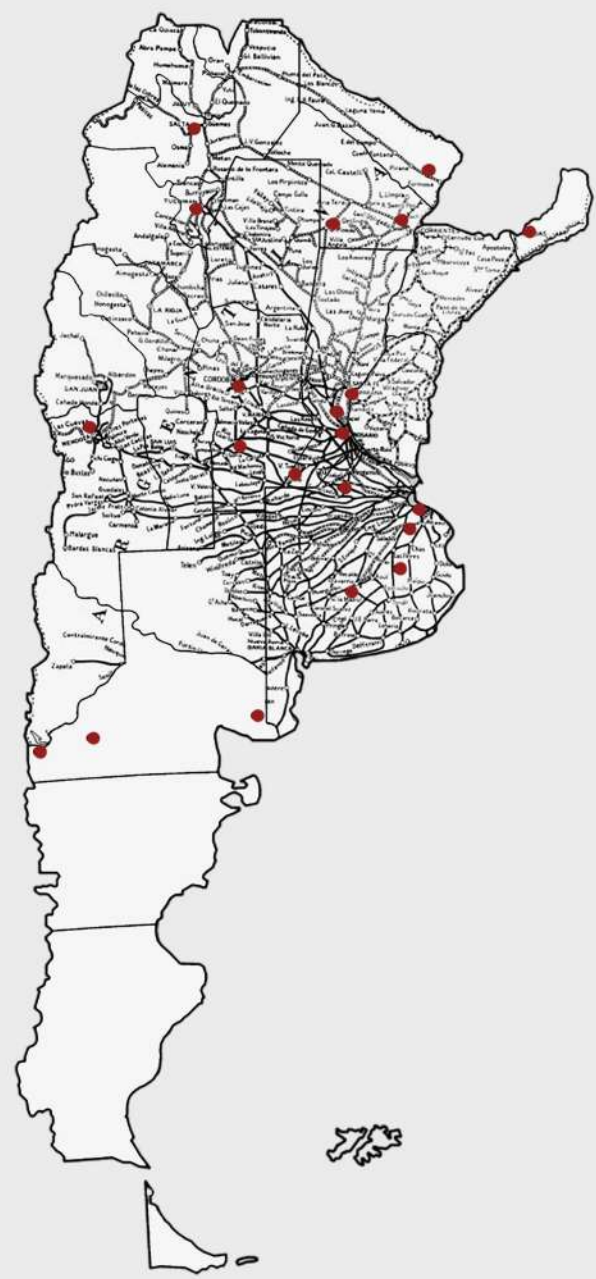
Desde sus orígenes, la ciudad se valió de la estructura vial y ferroviaria como soporte para canalizar los procesos de expansión y ordenar la renovación interna de la trama consolidada. A través del Ferrocarril General Bartolomé Mitre, Rosario se conecta con las ciudades de Buenos Aires, Córdoba y San Miguel de Tucumán.

Esta red ferroviaria extendió su trazado en forma radioconcéntrica en torno a la ciudad de Rosario, por su rol agro-exportador. El transporte ferroviario de cargas y personas generó, a lo largo de su recorrido, el surgimiento de núcleos urbanos que fueron configurándose alrededor de las estaciones ferroviarias, y que adquirieron una fuerte vinculación con la ciudad central.

En el gráfico de la derecha, podemos ver la importancia que tiene el ferrocarril en el área metropolitana, ya que hay varias estaciones y también tenemos tres playas de maniobras de las veintiuna que existen en el país. Esto último, es muy importante ya que una playa de maniobras o patio de maniobras, es una estación ferroviaria especial para la ordenación (descomposición y composición) de los trenes de cargas compuestos por vagones aislados, al contrario que los vagones en bloque. Se encuentran estas estaciones en los grandes nudos ferroviarios y las grandes ciudades industriales o ciudades con grandes puertos.



MAPA ARGENTINA AÑO 1960
"ESTRUCTURA FERROVIARIA"



MAPA ARGENTINA - ACTUAL
"ESTRUCTURA FERROVIARIA"



HISTORIA DEL FERROCARRIL

Los ferrocarriles tuvieron un papel clave en el desarrollo económico y la consolidación de Argentina entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Hicieron posible que el país se consolidara como un importante exportador de trigo, carne de res y otros productos, que nació en buena parte en la explotación agropecuaria de la llanura pampeana. A día de hoy esa red ha quedado reducida a menos de la mitad de esa extensión. En esa época el sistema ferroviario contaba con una extensión de 100.000km.

Ya desde la instalación de las primeras líneas ferroviarias en Argentina de finales del siglo XIX comenzó a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana y el resto del país. En la pampa, los réditos por el transporte de la producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados, mientras que en el interior resultó determinante la construcción de ferrocarriles de fomento por parte del Estado.

Los ferrocarriles, de los cuales el 90% se encontraban en la zona pampeana, transportaban hacia 1880 más de 3 millones de pasajeros y cerca de un millón de toneladas de carga, de los cuales el 90% de los pasajeros y el 80% del transporte de cargas pertenecían a las líneas trazadas en la región pampeana.

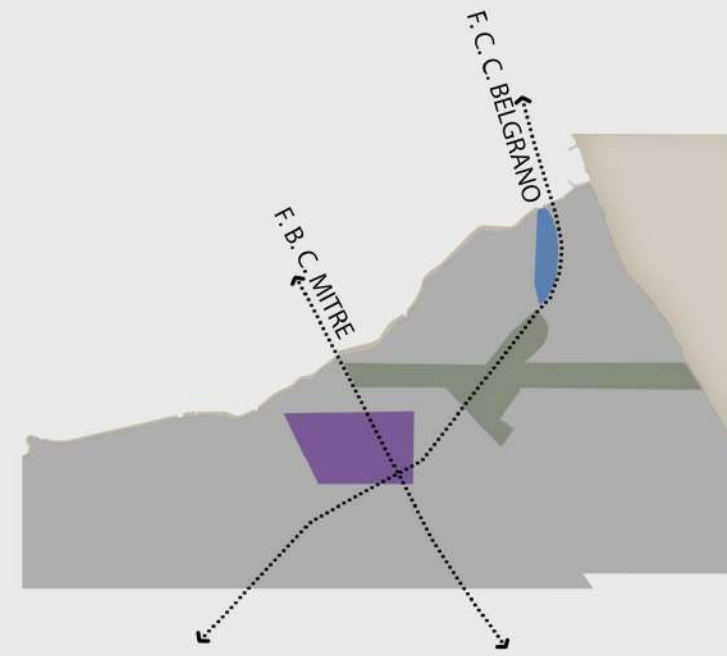
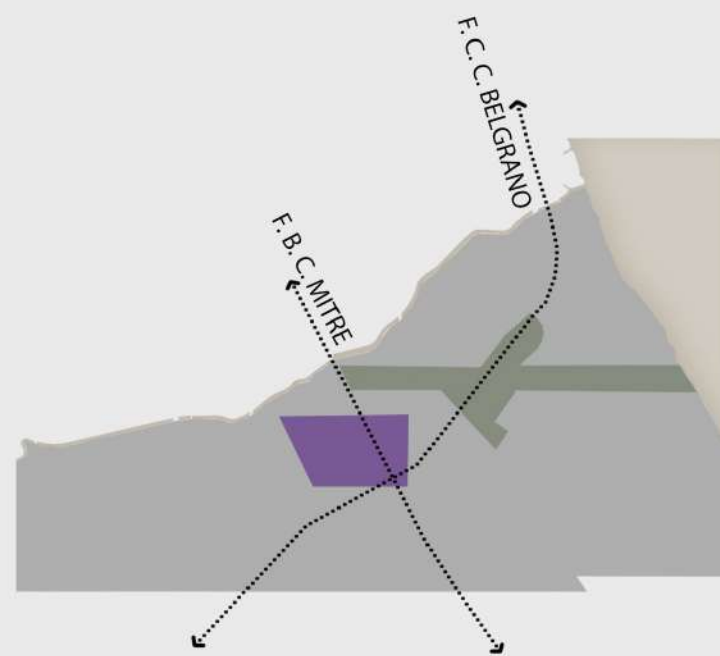
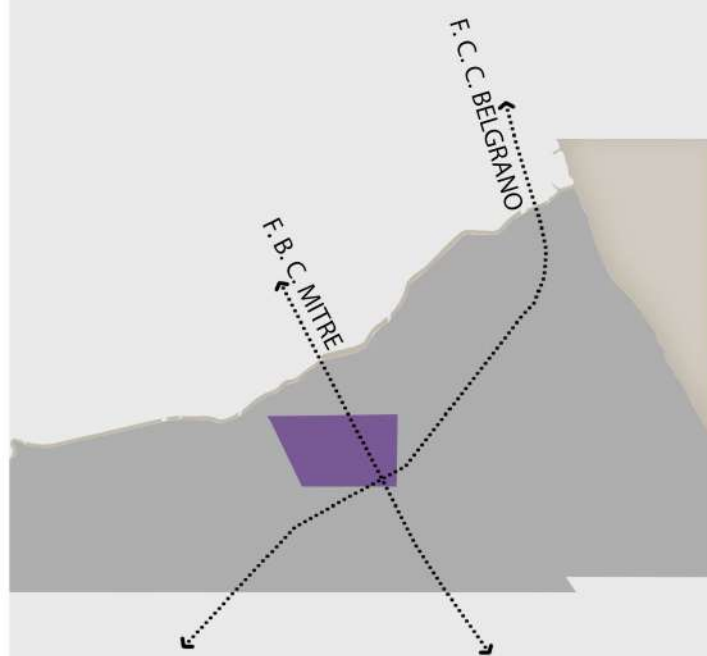
En la década del 80 atravesó un largo proceso de deterioro. Esto ocasionó la pérdida de gran parte de su tráfico, el deterioro de servicios de pasajeros, el levantamiento de vías, el cierre de ramales y talleres, y la clausura de estaciones. Esto llevó a la pérdida del 35% al 50% en el transporte de carga y pasajeros, provocando una profunda crisis. Las privatizaciones lejos de lograr sus objetivos, ocasionaron el despoblamiento de vastos sectores del territorio, la pérdida de puestos de trabajo, etc.

Luego de esta crisis, solo 18.000 km operativo de los cuales solo 4.000 km pertenecen a transporte de pasajeros, el resto es para tren de carga.

El ferrocarril fue desplazado por el ómnibus: desde el punto de vista de la economía global, el país se perjudicó porque un transporte más caro sustituyó a un transporte más económico. Esto ayudó a reemplazar una matriz energética por otra menos conveniente. Podemos dar un claro ejemplo, que de la carga procedente de 100 vagones de tren, se traslada en 200 camiones, generando así mayor circulación de transporte en la ruta.

Hoy en día el ferrocarril, a nivel internacional, constituye un medio de transporte fundamental para el traslado de mercancías pesadas en largas distancias. Además, el ferrocarril provoca menor contaminación ambiental, favorece el descongestionamiento automotor y posee escaso índice de accidentes con relación al automotor.

PROCESO DE CONSOLIDACIÓN VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ



■ 1888 - VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ

■ 1909 - VILLA DIEGO

■ 1924 - PUEBLO NUEVO

CONSOLIDACIÓN DE LA CIUDAD

La ciudad presenta un particular proceso de formación a partir del crecimiento de tres centros poblacionales diferenciados.

En 1888, alentado por la presencia de la traza del ferrocarril (el entonces F.C. Buenos Aires y después F.C.B. Mitre), se consolidaban las primeras manzanas entorno al ferrocarril Mitre. Así se fundó Villa Gobernador Gálvez y se construyó la estación a partir de la cual comienza a consolidarse el poblado.

En 1909, con la instalación de la estación y los talleres del ahora ex Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, se conformó Villa Diego; un barrio obrero que creció con la vertiginosa extensión de vías férreas en el país, con la pretensión de cubrir las demandas de su ingreso en los mercados internacionales.

En 1924, se instala el frigorífico Swift Armour Argentina S.A., en la desembocadura sur del Arroyo Saladillo en el Río Paraná, en el límite con la ciudad de Rosario.

En torno a esta instalación comenzó a asentarse el barrio de Pueblo Nuevo. A partir de la década del '40, comenzó a completarse la estructura económica de la zona con la instalación de numerosos establecimientos industriales, lo que multiplicó rápidamente el surgimiento de barrios obreros, con la población atraída por la actividad industrial de la zona.

Finalmente, en el año 1962, se unificaron los tres distritos – Villa Gobernador Gálvez, Villa Diego y Pueblo Nuevo –, bajo el nombre de Villa Gobernador Gálvez, que asumió la categoría de ciudad. Desde este momento, la localidad experimentó una gran expansión de áreas residenciales privadas ligada a fuertes intereses especulativos, con falta de planificación y, en muchos casos, carencia de servicios e infraestructura. En 1970, pasó a ocupar el tercer lugar de importancia entre las ciudades de mayor población de la provincia.

En la actualidad, Villa Gobernador Gálvez constituye un territorio físicamente fragmentado como consecuencia del atravesamiento de infraestructuras de carácter primario, viales y ferroviarias, y una configuración que no identifica puntos de centralidad. Esta condición, enfatiza la falta de pertenencia de la sociedad local a una ciudad cabalmente constituida y dificulta la construcción de una identidad colectiva.



TERRENOS DEL FFCC
AREA DE INTERVENCIÓN

Imagen Aérea VGG año 2014
Fuente: Plan Urbano Local VGG - 2030

AREA DE INTERVENCIÓN

Tiene una extensión territorial de 31 km² y su área residencial queda definida en una superficie aproximada de 11 km². Es, después de Rosario, el municipio más poblado del Área Metropolitana de Rosario.

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010 su población es de 80.769 habitantes presentando en los últimos periodos intercensales crecimientos del 18,4% (1991-2001) y del 10,81% (2001-2010).

Su identificación como ciudad de carácter principalmente industrial, junto a la comuna de Alvear, la distingue del conjunto de localidades en el corredor sur.

Su localización, contigua a la ciudad de Rosario, y con frente simultáneo al Arroyo Saladillo y al Río Paraná, le asigna condiciones favorables para la radicación de este tipo de actividades.

Se presenta como la conurbación sur de la ciudad de Rosario, cuya relación se da a partir de dos ejes: calle Ayacucho (en Rosario)/Av. San Martín (en VGG)/ Ruta provincial nº 21, y la calle San Martín (en Rosario)/Ruta provincial nº 22-s. La configuración de la planta urbana de Villa Gobernador Gálvez se explica por diversas razones. El gran impacto que producen las numerosas trazas viales y ferroviarias regionales de envergadura, que dan acceso a la ciudad de Rosario a través de la planta urbana de VGG.

En la década del '70, la ciudad crece significativamente a partir de la afluencia de migrantes atraídos por la oferta de trabajo producto de la radicación industrial. Se produce una demanda habitacional que provocó la expansión de la planta urbana bajo una lógica inmobiliaria, principalmente especulativa, en la transformación del suelo, lo cual dió lugar a un crecimiento desintegrado de la estructura urbana preexistente.

Estos conjuntos de situaciones originaron una trama con dificultades de articulación interna y una gran carencia en términos de centralidad.

Como podemos ver, el área de nuestra intervención se encuentra en el centro pero podemos considerarlo como una periferia interior (limite) dado que es un sector de total abandono.

Este terreno es parte de antiguos predios ferroviarios, cuanta con unos 46 hectáreas, de las cuales la mayoría se encuentra sin un uso específico e incluso llegan a ser sitios totalmente abandonados.



ANÁLISIS



PROBLEMÁTICAS

La condición de fragmentación en esta área de Villa Gobernador Gálvez, es uno de los principales problemas, generado a partir de la falta de planificación urbanística, ya que esta playa de maniobras para el transporte ferroviario de carga como también de paso de trenes de pasajeros, tiene una longitud de aproximadamente de 1700 metros, y cuenta solo con pasos a nivel vehiculares en sus extremos. Esto con lleva a que en su longitud no se permita atravesar ni vehicular ni peatonalmente, por esta razón los vecinos crearon su propio paso peatonalmente. En la foto número 3 se puede ver. Y los pasos a nivel que se encuentran son muy inseguros tanto para los vehículos como para los peatones ya que no se encuentran señalizados.

Otra problemática que acentúa la fragmentación, es que a lo largo de la mayoría de su perímetro se encuentra rodeado por imponentes muros para evitar la vista y el paso de las personas a la zona de trenes.

Otra problemática es la falta de saneamiento y contaminación que se da principalmente por la presencia de basurales en el perímetro, y adentro del terreno por parte de las empresas que allí trabajan, dejando los vagones en total abandono.

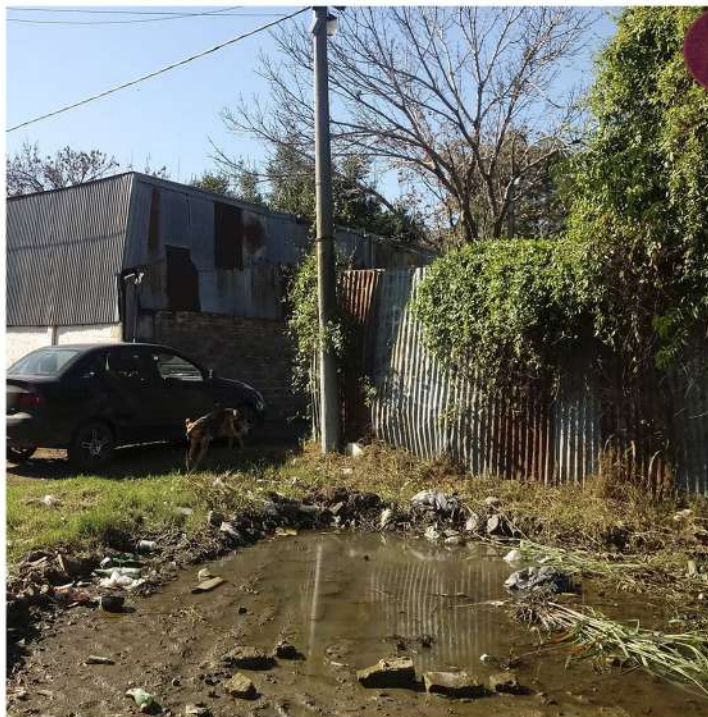
A de todo esto, entendemos que con las estrategias adecuadas, este sector puede dejar de ser una barrera y volverse parte de la ciudad en la que se encuentra.

1



FALTA DE ACCESIBILIDAD

2



FALTA DE MANTENIMIENTO

3



ACCESIBILIDAD RIESGOSA

4



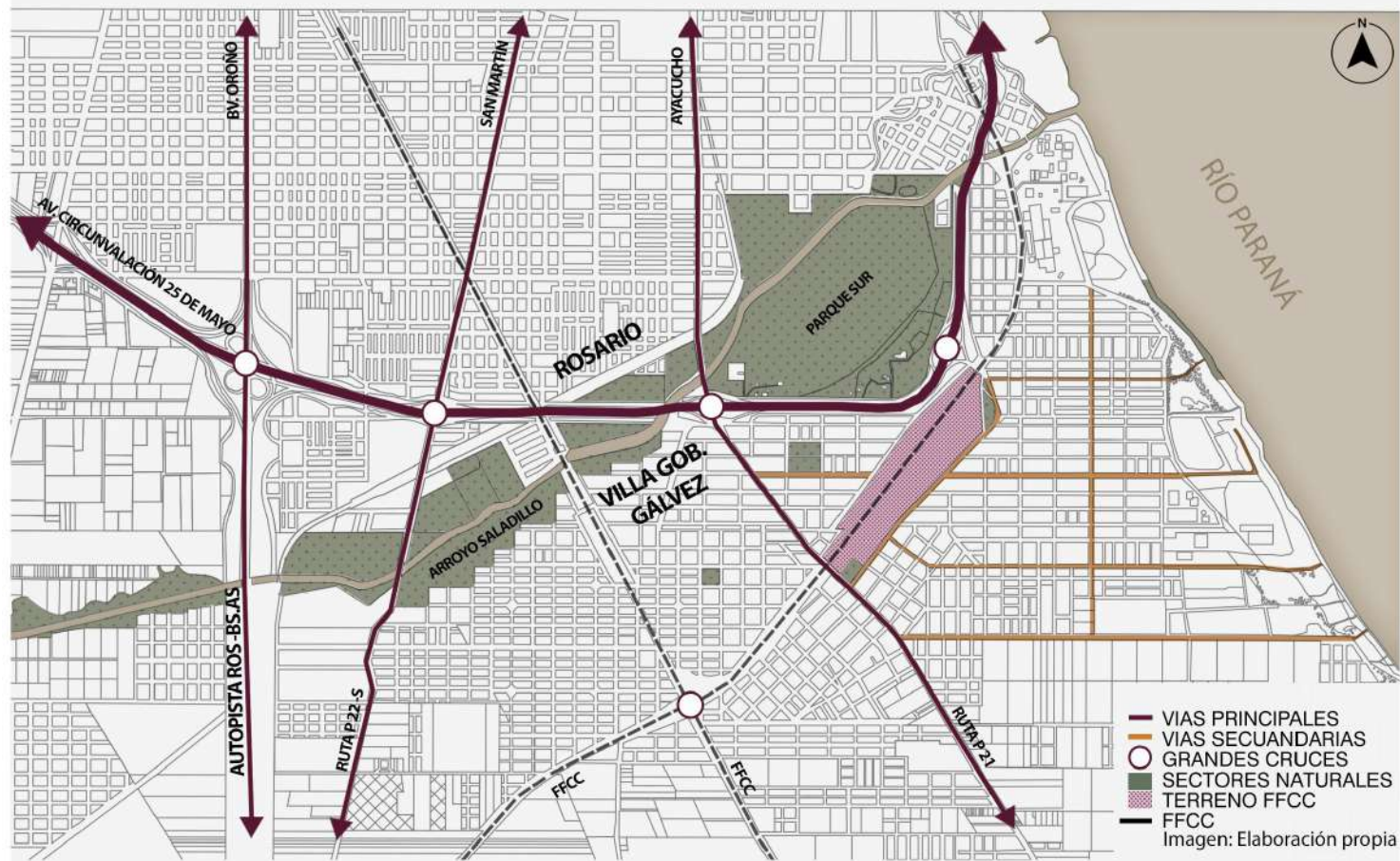
EXCLUSIÓN

5



INSEGURIDAD

LECTURA TERRITORIAL



SISTEMA VIAL

Villa gobernador Gálvez dispone de gran cantidad de extensiones hacia Rosario. Se encuentra atravesada por rutas de conexión territorial y una autopista, situación que si bien favorece su conectividad e integración con las localidades vecinas también provoca fragmentación en la planta urbana.

Podemos ver como el sistema primario contiene importantes trazas desarrolladas, fundamentalmente en el sentido Norte-Sur. Conformados por las siguientes rutas y avenida: la ruta 21 que se extiende a Rosario siendo Ayacucho, la ruta provincial 22 que se extiende siendo Av. San Martín y la autopista Buenos Aires-Rosario que se extiende siendo Bv. Oroño. Estas vías principales están unidas por Av. Circunvalación.

El sistema secundario conformado por calles y avenidas, son de Este-Oeste llegando hasta el río, pero se interrumpen en el centro de la ciudad por la presencia de la playa

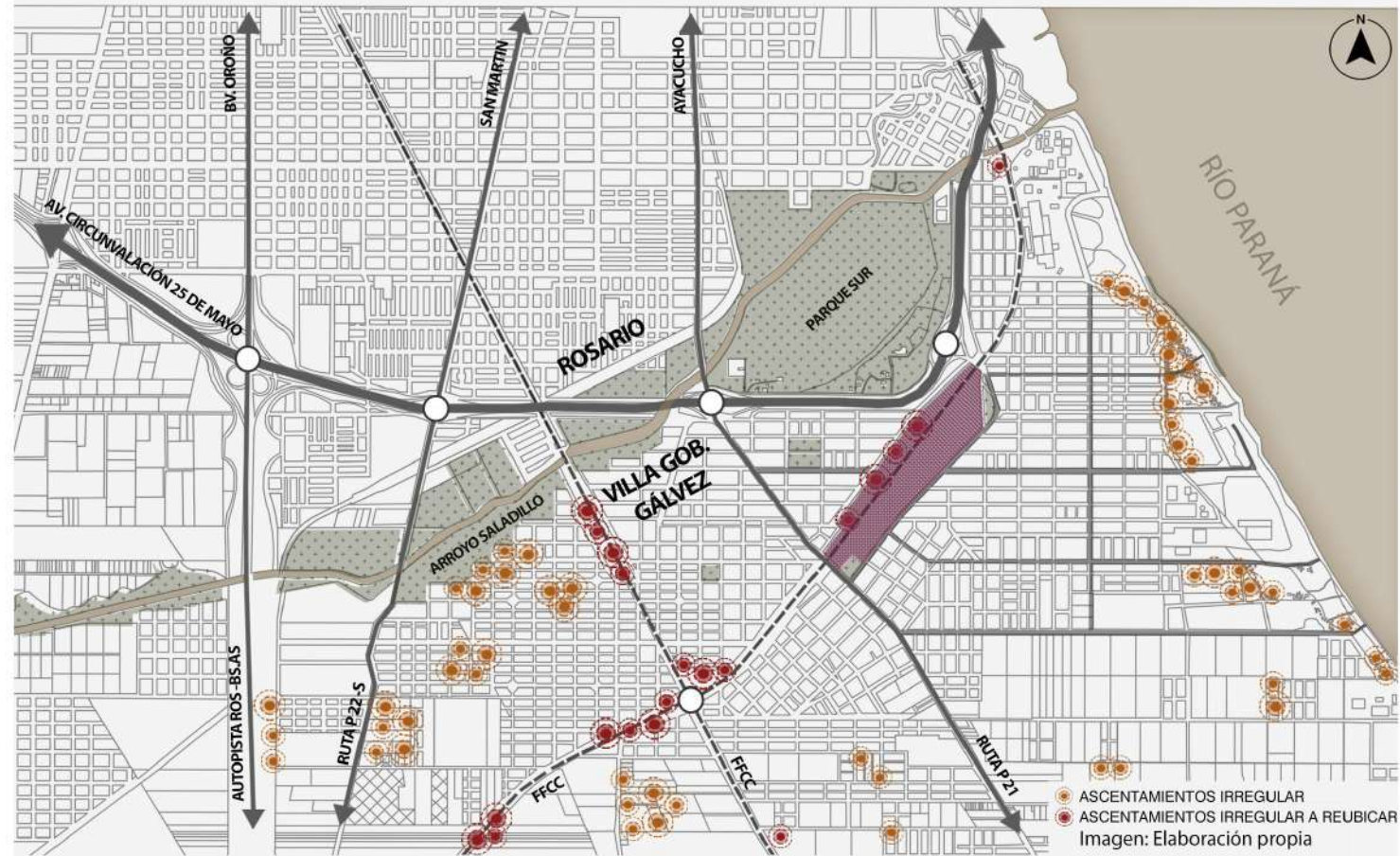
ASENTAMIENTOS IRREGULARES

En los últimos años, los asentamientos irregulares han tenido un crecimiento muy significativo, a la vez que se han generado nuevas radicaciones cuya aparición se verifica –en muchos casos– en forma repentina. Son el producto de la necesidad urgente de obtención de vivienda de las comunidades urbanas de escasos recursos económicos, en donde comprar o vender una vivienda resulta algo impensado.

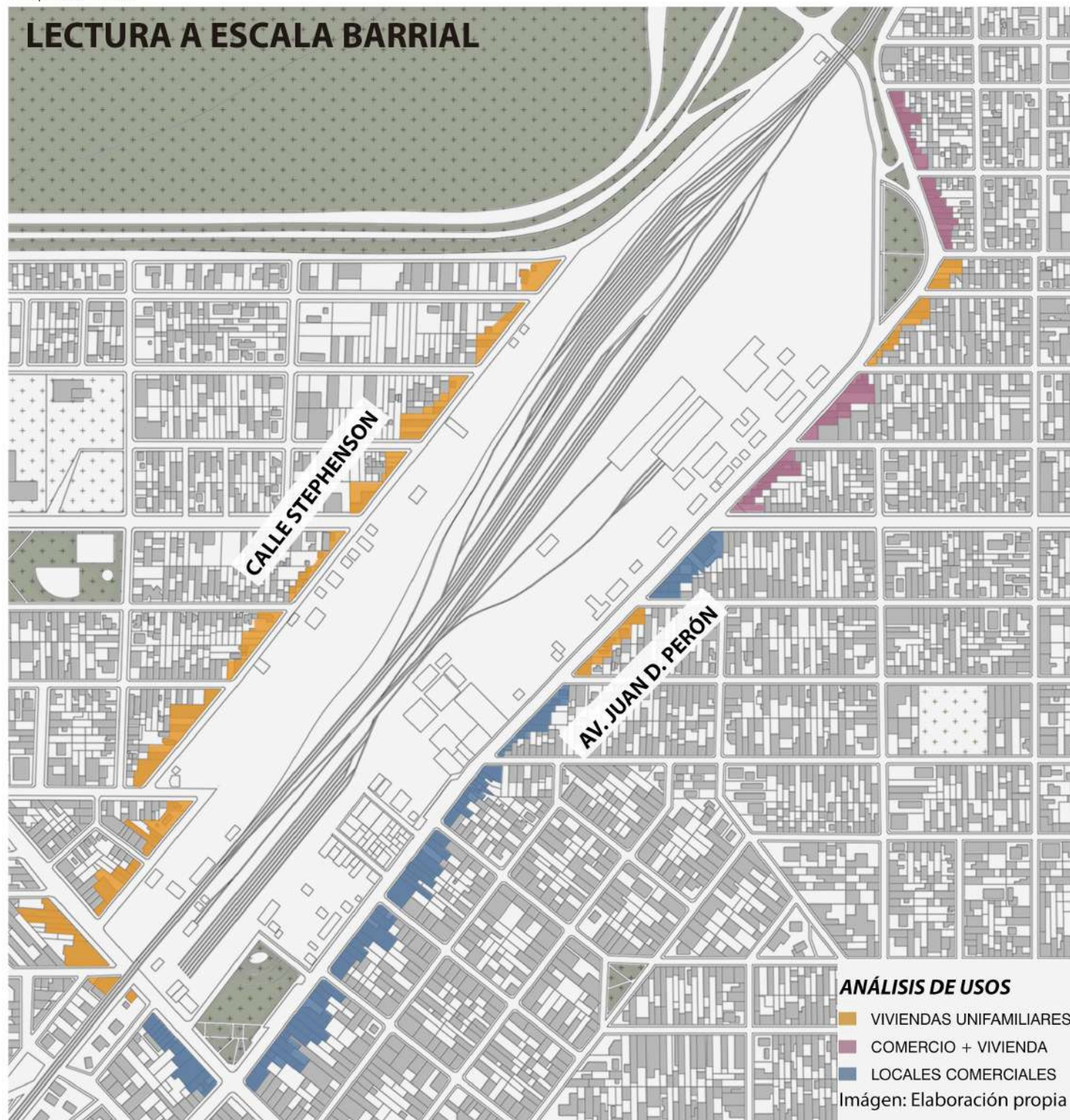
Junto a este proceso de generación de nuevas radicaciones, cabe señalar la notable densificación de las pre-existentes, fundamentalmente del asentamiento La Ribera norte y de los dos ubicados sobre las vías ferroviarias. No obstante, no se registra entre los planos catastrales 2004 y 2014, la existencia de nuevas urbanizaciones aprobadas formalmente.

Ya que uno de los asentamientos que más creció en estos últimos años fueron los asentamientos sobre las vías del ferrocarril y por el riesgo que corren, decidimos que estas van a ser las viviendas que más adelante procederemos a reubicar, siendo aproximadamente unas 120 familias. De estas, 40 pertenecen a la consolidación sobre la estación coronel Aguirre.

Contaremos en el sector con 186 nuevas viviendas, se prevé un margen para posibles familias que vayan a vivir dadas las fuentes de trabajo generadas por la reactivación del ferrocarril.



LECTURA A ESCALA BARRIAL



ANÁLISIS DE USOS

El atravesamiento de las vías del ferrocarril divide a la ciudad en dos, lo cual generó que los barrios no se comuniquen entre ellos, esto se ve reflejado en como cada uno se fue desarrollando. Para ver esto, procedimos a realizar un análisis a escala barrial en la zona. Se puede observar en el plano y las imágenes cómo, haciendo un foco en los usos, el frente que se desarrolla sobre Avenida Juan Domingo Perón es mayoritariamente comercial y el que se encuentra sobre calle Stephenson cuenta solo con viviendas unifamiliares, así es como se presentan dos frentes totalmente distintos entre sí.

- AVENIDA JUAN D. PERÓN:

60%
COMERCIOS

30%
MIXTOS

10%
VIVIENDAS

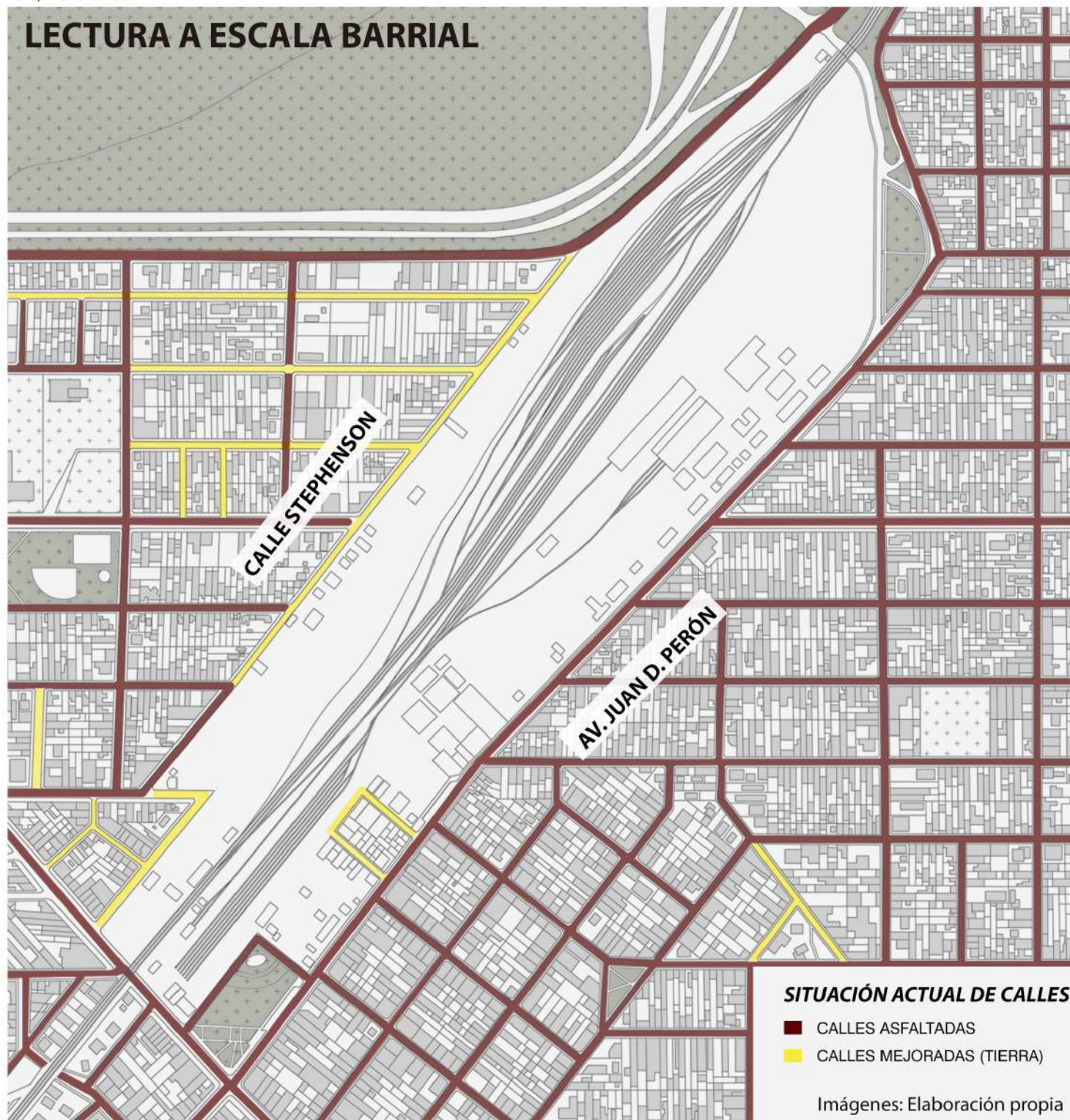


- CALLE STEPHENSON:

100%
VIVIENDAS



LECTURA A ESCALA BARRIAL



ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE CALLES

Analizando la situación actual de las calles podemos ver como se produce un contraste importante entre el trazado de ambos lados, si bien todas presentan un trazado regular, el cuidado puesto sobre estas es distinto y tiene una relación directa con el flujo de personas.

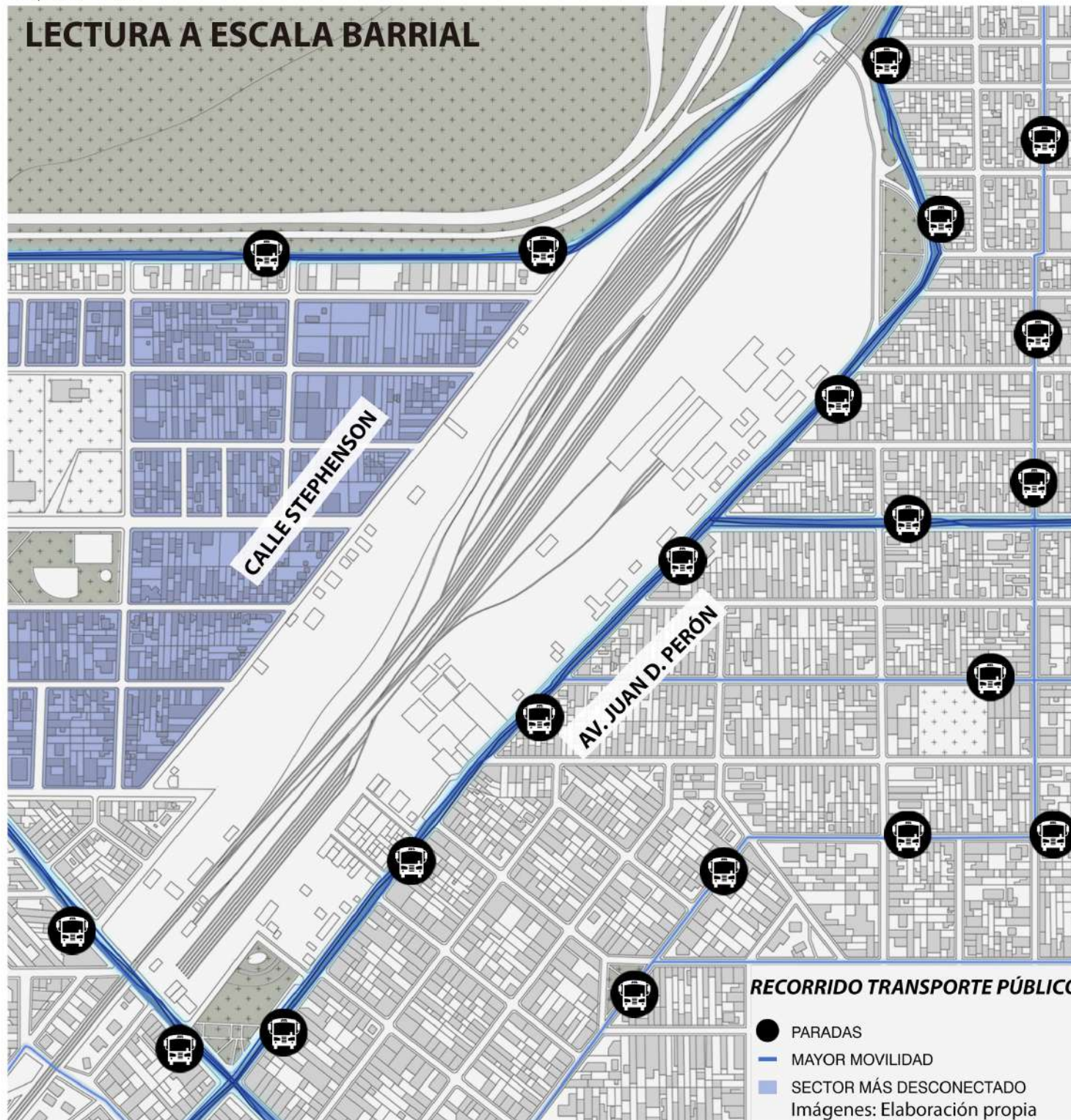
Se presenta una contraposición con el funcionamiento de las arterias en la ciudad donde las más consolidadas concentran los mayores flujos, mientras que por ejemplo el barrio sobre Stephenson tiene gran parte de sus calles sin asfaltar.

- VISTA DESDE AVENIDA **JUAN D. PERÓN**:



- VISTA DESDE CALLE **STEPHENSON**:





ANÁLISIS DE TRANSPORTE PÚBLICO

El mayor flujo se da sobre las arterias que unen a VGG con la ciudad de Rosario (Juan Domingo Perón, Avenida San Martín/Ruta N°21), esto también se ve reflejado en el recorrido del transporte público dónde algunos sectores de la ciudad no logran conectarse de manera adecuada. Podemos ver como el barrio que está del lado izquierdo de la playa de maniobras ferrocarril, donde se encuentra la calle Stephenson, este barrio está en el centro de la ciudad pero sin embargo está totalmente desconectado.

Cabe destacar que ninguna de las líneas de transporte urbano de pasajero que vinculan VGG son propias de la ciudad, sino que provienen de Rosario.

Otra cosa, que se pudo apreciar en la zona es la gran falta de señalización que indique donde para el transporte y refugios que sirvan de resguardo a los transeúntes que esperan abordar los colectivos, esto hace que en caso de ir a la ciudad y no conocerla sea muy difícil ubicarse.

Las principales líneas de transporte que circulan por la zona son: 35/9 negra – 35/9 roja – 142 roja – expreso verde.

ANÁLISIS DE ESPACIOS

El análisis de los llenos y vacíos, nos afirma el espacio de oportunidad que es la playa de maniobras del ferrocarril para una intervención, a la vez nos da cuenta de las condiciones de dichos espacios. Y también podemos notar la gran falta de espacios públicos para recreación.

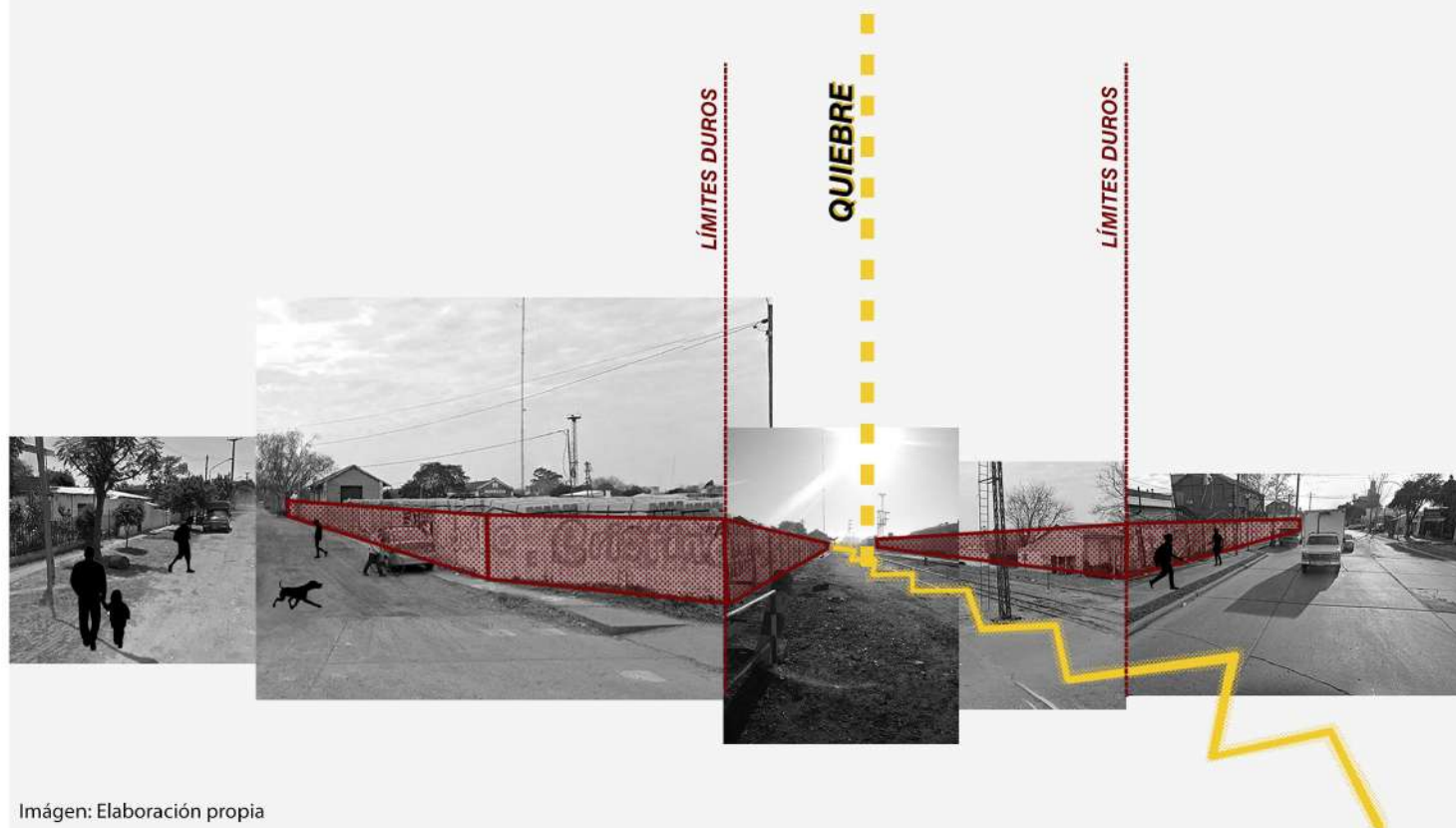
El parque Sur se encuentra en la cabecera como el espacio más grande con planificación, luego, se hace evidente la falta de plazas o parques ya que el espacio donde se encuentra la playa de maniobras ferroviaria resulta solo un sector residual, sin usos claros y que no permite a los vecinos disfrutar de este.

El terreno presenta varios de sus frentes cerrados por largos muros, con 2 metros de alto aproximadamente, lo que impide que los habitantes caminen seguros por el lugar e incluso muchos de ellos traten de evitarlo. Esto hace que consideremos el terreno como un sector de oportunidad para derribar estas barreras físicas y lograr integrarlo a los barrios, generando así un espacio para que los vecinos puedan disfrutar.

En el terreno se encuentran algunos asentamientos irregulares y galpones del ferrocarril en malas condiciones, que a futuro se reubicaran.



FRAGMENTACIÓN



DIAGNÓSTICO

El relevamiento nos permitió identificar un quiebre que se produce no solo físicamente a raíz de la playa de maniobras del ferrocarril sino también simbólicamente, ya que son dos barrios completamente aislados y distintos.

En los diagramas anteriormente analizados, se puede ver claramente como del lado de la Av. Juan de Perón es un barrio denso con mucho flujo de personas, ya que este tiene una planificación urbanística, tiene todas sus calles pavimentadas, pasan todas las líneas de colectivos y tiene una gran mayoría de equipamientos. El barrio del lado de la calle Stephenson todo lo contrario, por ende queda segregado de su entorno urbano y surgen problemas de inseguridad y contaminación que fomentan la marginalidad del mismo.

El proyecto intentará cambiar esta realidad y propondrá espacios que potencien “las redes de conexiones” utilizando la playa de maniobras del ferrocarril como engranaje de estos dos barrios.

Nosotras pensamos que:

“Con las estrategias adecuadas, este sector puede dejar de ser una **límite** y volverse **parte** de la ciudad en la que se encuentra...”

MARCO TEÓRICO

REFERENTES

PLAN MAESTRO

PRIMER LUGAR CONCURSO PLAN MAESTRO PLAYA FERROVIARIA DE LINIERS

El objeto del concurso es formular el Plan Maestro para la urbanización de la ex - Playa Ferroviaria de Liniers, Buenos Aires. La decisión de intervenir en esta área y la propuesta de crear un Nuevo Liniers en un sitio atravesado de significativas preexistencias revelan el interés de integrar fragmentos de tejido en un nuevo paisaje contemporáneo.

En el centro, sobre el lado sur del predio y paralela a las actuales vías del ferrocarril y al futuro Parque Lineal se ubica un sector de tejido longitudinal residencial y de servicios que incluye la mayor parte de los edificios patrimoniales. Este grupo residencial que estructura el espacio urbano del sitio está formado por un tejido espacialmente transparente que permite vincular el espacio de los dos parques en sentido transversal.

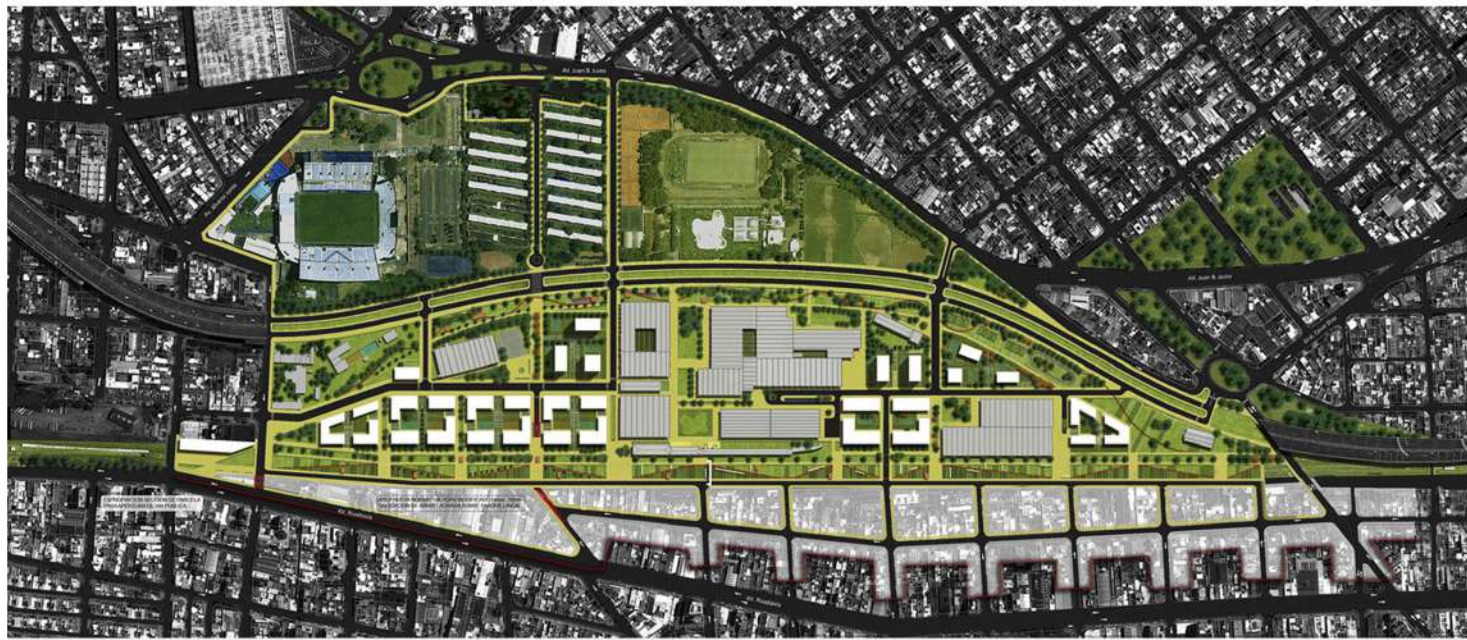
La articulación del tejido residencial permite la creación de nuevos espacios públicos anexos a la vivienda y al barrio, ramblas, paseos peatonales, plazas, calles y avenidas para uso de la nueva urbanización y de los habitantes del entorno urbano existente.

A través de los usos públicos incorporados en los edificios patrimoniales se le otorga una nueva centralidad barrial al conjunto. Esta nueva centralidad barrial es comparada con las manzanas aledañas.

Allí, en el nuevo espacio público y en los grandes Parques Públicos se producirá la integración urbana y social del nuevo fragmento de ciudad que lejos de permanecer aislado potenciará la relación Norte Sur.

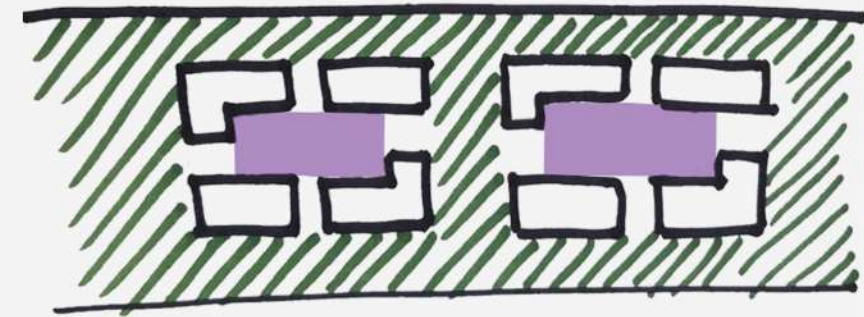
Un sistema de conexión transversal de calles y vías peatonales que sutura la malla circulatoria del tejido urbano permite el acceso a la nueva pieza urbana pero sin abrumar sus tejidos residenciales con el tráfico de paso. El sistema vial, peatonal y de transporte público permite el acceso al nuevo barrio desde los cuatro puntos cardinales.

Nuestro proyecto toma de referente los conjuntos de vivienda en forma de claustro, quedando un gran patio como centro de manzana, ya que al crear estos espacios de uso exclusivo para el complejo son anexos a las viviendas, estos conjuntos también se dotan de espacios de uso en común, contribuyendo a la interacción entre vecinos. A la vez el proyecto cuenta con un frente con posibilidad que sean comercios. Estos lindan con la calle peatonal que se plantea en el proyecto, creando así una nueva centralidad barrial.



CONCEPTOS INCONPORADOS:

- CONJUNTOS CON PATIOS INTERNOS.





CONCEPTOS INCONPORADOS:

- ACCESIBILIDAD VIAL Y PEATONAL

SEGUNDO LUGAR CONCURSO PLAN MAESTRO PLAYA

FERROVIARIA DE CABALLITOS

La propuesta es formular el plan maestro para la urbanización de la ex - playa de maniobras ferroviaria ubicada en Caballitos, Buenos Aires. La presente propuesta es el resultado del trabajo conjunto entre vecinos de los barrios de Caballito y Flores y este equipo técnico. La metodología participativa adoptada surge como estrategia útil, para abordar un proyecto que, a partir de su anuncio público, agudizó los preexistentes niveles de conflictividad sobre las condiciones de habitabilidad -densidad y espacios verdes- de una amplia zona circundante a la Playa Ferroviaria.

La propuesta de accesibilidad y conectividad vial y de usos, permite integrar con distintos instrumentos al Nuevo Caballito con el tejido barrial circundante. En esta operación se aporta más verde a un entorno, cuya tipología constructiva dominante es: entre medianeras.

El área de desarrollo urbano propuesto se articula mediante un jerarquizado puente-boulevard como par vial en dirección N-S, y en el sentido E-O con el trazado de una nueva calle que da continuidad a la trama circundante.

Sobre el lado sur del predio, entre la calle Yerbal y las vías ferroviarias, enfrentando al futuro parque lineal, se ubica el sector residencial y de servicios de mayor altura, con una densidad análoga a la existente inmediata. Completando en una acción de "infill" de este tejido, se localiza el equipamiento escolar, en el área de viviendas consolidadas, en cercanías de la calle Morelos.

De manera análoga, la nueva calle, como continuación de Bacacay y Bogotá, conforma un eje donde se localiza el tejido mixto de una altura menor: residencia, equipamiento, producción y servicios. Esta morfología es la que le otorga identidad al nuevo barrio, consolidando los bordes del parque mediante frentes urbanos perimetrales.

Nuestro proyecto toma de referente el sistema de conectividad, tanto peatonal como vial, ya uno de nuestros objetivos es conectar los dos barrios que se encuentran al rededor de la playa de maniobras del ferrocarril.

SEGUNDO LUGAR CONCURSO PLAN MAESTRO PLAYA FERROVIARIA DE LINIERS

El concurso para el Plan Maestro Playa Ferroviaria de Liniers en Buenos Aires pretende intervenir el área proponiendo un espacio más integrado con las preexistencias y el paisaje contemporáneo.

Una reconversión apropiada. La oportunidad histórica de poner en valor las playas ferroviarias, conjuga en sus proyectos la búsqueda de recursos genuinos con la optimización y equilibrio de dominios en estas últimas tierras disponibles al interior de la Ciudad.

Los impactos buscados en el proyecto son la generación de nuevos tejidos rentables en elaborada continuidad con los preexistentes, la mejora en las condiciones de flujos norte-sur, la implantación del nuevo Parque Urbano Liniers - de la Reconquista con la mayor superficie liberada a múltiples actividades, la influencia en áreas próximas para la resolución complementaria de antiguos problemas

El imaginario resultante es el de una nueva postal urbana, un parque tejido de verdes múltiples, enmarcado por una sucesión de edificios regulados pero diferentes entre sí, conjugados con un par vial en el que la redistribución del transporte público, genera condiciones aptas para la densificación y la aparición de nuevos usos.

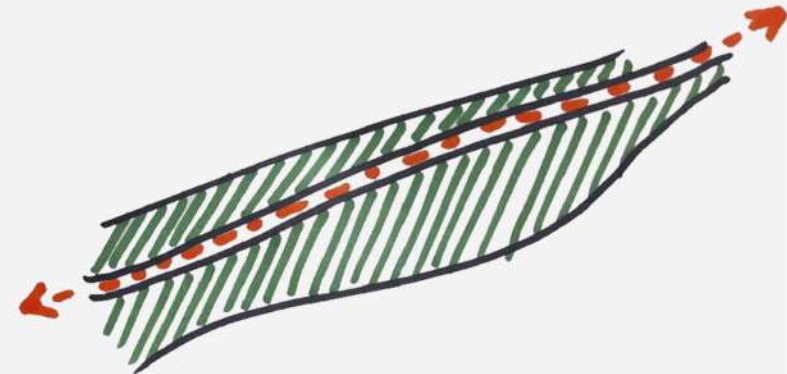
El Parque se define como un tejido vegetal, un parcelario verde que plantea a la vez un manto unificado a escala urbana, compuesto por recortes de apropiación específica.

Cada "lote" verde recibe diversas cualidades de césped, forestación en monte y plantines autóctonos, reproduciendo el concepto de tejido en una geometría común de materializaciones alternativas.



CONCEPTOS INCONPORADOS:

- PARQUE LINEAL



REFERENTES PROYECTO ARQUITECTÓNICO

ODHAM'S WALK

- Lugar: Londres, Reino Unido.
- Año: 1977
- Arquitectos: Greater London Council

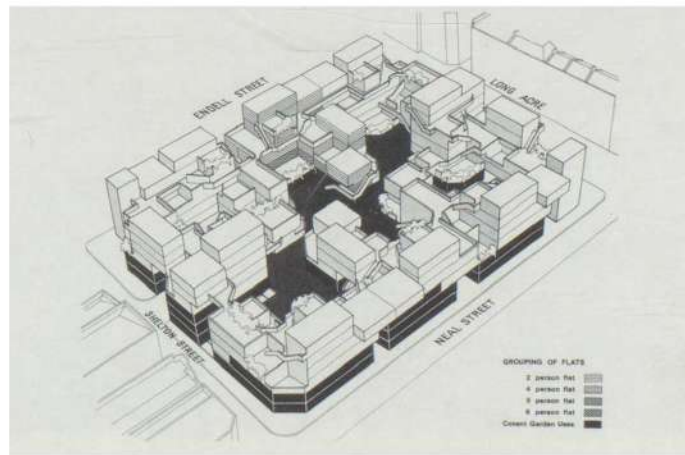
Situado a cinco minutos de la estación del antiguo mercado de flores de Covent Garden, es el resultado de un plan de mejora del área de Covent Garden y el Greater London Council como promotor del proyecto.

La vivienda social después de la posguerra (sobre todo los de alta densidad en altura) había generado cierta desconfianza en la población. Esto unido a su estética completamente alejada del imaginario urbano inglés no hizo más que acrecentar dicho malestar, dificultando la construcción del proyecto.

Odham's Walk se presenta como un volumen compacto, el edificio se cierra, se niega, huyendo del ritmo frenético, lo que acontece en el exterior. Y al entrar se produce un silencio encapsulado entre los muros. El vacío aparece como herramienta principal del proyecto dando como resultado un interior escultórico.

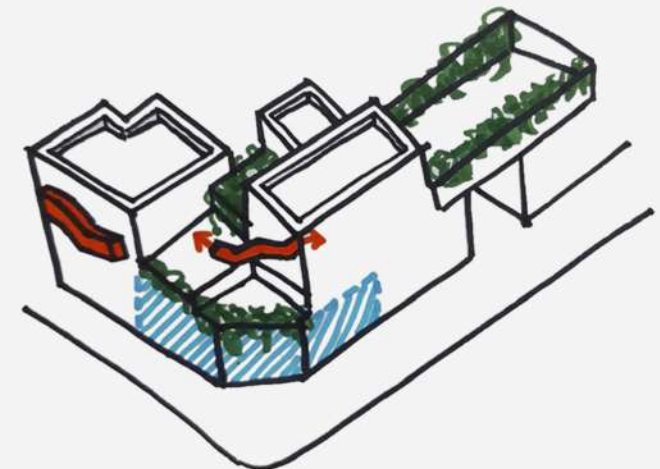
Es la combinación de piezas sencillas lo que crea un patrón denso y complejo que huye del bloque de manzana cerrada. Las piezas se apilan en apariencia desordenada provocando escaleras y jardines, lo que permite tener diversas orientaciones independientemente de su ubicación. El arquitecto consigue darle de nuevo ese aire de compacidad, como unas murallas habitadas protegiendo del ruido y el caos de la ciudad. Para ello hace uso de uno de los conceptos visuales más antiguos que se conocen, la simetría.

Fue un gran referente en lo que respecta al juego de volúmenes volando, su multiplicidad de usos (incluyendo viviendas, espacios de usos comunes y comercios), circulaciones exteriores para acceder a viviendas, eso con lleva a independizar ingresos y así poder tener viviendas más flexibles, y jardines colgando de las terrazas, también generando ciertos vacíos. A medida que vamos subiendo al complejo, la densidad va disminuyendo permitiendo la entrada de luz a las distintas plantas y aligerar visualmente el conjunto.



CONCEPTOS INCONPORADOS:

- ACCESIBILIDAD VIAL Y PEATONAL





CONCURSO INTERNACIONAL IBEROAMERICANO DE VIVIENDA BIAU

- Lugar: Rosario, Argentina.
- Año: 2014
- Arquitecto: Diego Jobell

Es una intervención en un sector de completamiento, dentro de un barrio residencial consolidado de escala media, como tantos de la ciudad de Rosario en la calle Santa Fe, específicamente en la manzana conformada por las vías Campbell, San Lorenzo y Cullen, distrito Noroeste de la ciudad.

La idea del proyecto intenta generar conceptos de viviendas que contemplen la diversidad, flexibilidad y transformaciones familiares, apelando a una arquitectura con materialidades que reflejen su identidad y regionalismo.

En su estructura, el conjunto integra parte de la complejidad funcional de una ciudad, es decir, no solo albergan viviendas, sino también servicios de equipamientos como recreación y guardería, servicios que incorporan mejoras al entorno inmediato y al barrio, haciéndolo partícipe de las vivencias cotidianas.

Tomamos de este referente las células habitacionales, generando distintas tipologías para distintos tipos de familias, proponiendo también una desjerarquización del complejo donde enfocamos las zonas sociales abriéndose hacia el patio central donde se puede ver el movimiento cotidiano de los vecinos en sus residencias.

A través de este proyecto pudimos ver como se generan dos edificios de baja altura, con su juego de volúmenes, dejando un patio central para establecer una convivencia entre lo residencial y lo público, mejorando así las relaciones entre los vecinos.



CONCEPTOS INCONPORADOS:

- CÉLULAS HABITACIONALES.
- JUEGOS DE VOLÚMEN.

NEW HOUSING EN BIESESTRABE

- Lugar: Alemania
- Año: 2017
- Arquitectos: EM2N

Este edificio aumenta la densidad del sitio y une las dos escalas y tipologías diferentes, la losa y el patio, que dominan su entorno. La geometría del lugar propone con su patio central crear un espacio al aire libre de considerable calidad.

Las funciones propuestas para la planta baja, como una cafetería con asientos al aire libre en Kienitzer Straße y estudios de tamaño flexible a lo largo de Briesestraße, activan el espacio urbano.

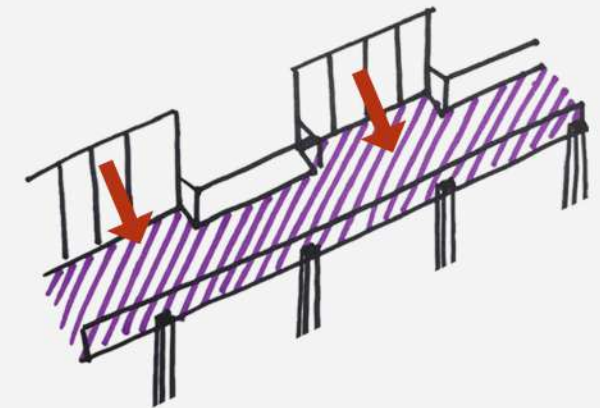
Los apartamentos crearon el rango de tamaño de 1 a 4 habitaciones y también hay apartamentos tipo estudio y apartamentos más grandes con áreas comunes adicionales. Dentro del "estante" flexible, la mezcla de apartamentos podría adaptarse con poco esfuerzo o gasto. El patio interior de generosas dimensiones se convierte en el centro social de la urbanización.

Este referente nos permitió ver cómo podemos generar un patio central en el cual se den todas las relaciones sociales entre los vecinos. También pensamos en utilizar las pasarelas que llevan a las viviendas (con su estructura modulada y balcón) para generar sectores con potencial de ser apropiado por la comunidad.



CONCEPTOS INCONPORADOS:

- PATIO CENTRAL.
- CIRCULACIÓN.



EL LADRILLO

LA EVOLUCIÓN DEL LADRILLO EN ARGENTINA

El ladrillo es uno de los inventos que más contribuyó al desarrollo de las culturas. La historia del ladrillo constituye uno de los capítulos fundamentales de la construcción. A lo largo de unos 11.000 años, desde su invención hasta nuestros días, ha ido evolucionando según el desarrollo de las distintas culturas.

Los primeros ladrillos fueron de arcilla secada al sol, llamados "adobe". Una de sus principales características era su fácil manejabilidad ya que podían colocarse con una sola mano. Al comienzo se fabricaban extrayendo barro del suelo, después lo mezclaban con agua y más tarde lo amasaban hasta darle una forma rectangular para luego secarlo al sol. Con el paso del tiempo esto fue cambiando, se empezaron a cocer y se pudo ver que se conseguía una resistencia parecida a la piedra, con la ventaja de que al ladrillo se le podía dar forma antes de cocerlo. El ladrillo cocido pasó a ser un producto muypreciado.

La evolución material a través del tiempo como elemento constructivo ha permitido su progresiva tecnificación, mejorando sus capacidades físicas y ambientales. A diferencia de lo que ha sucedido con muchos otros materiales, el desarrollo y modernización de sus cualidades no ha significado una pérdida en sus capacidades expresivas, sino que, por el contrario, las ha potenciado manteniendo sus valores identitarios y comunicacionales tradicionales y encontrando nuevas y diversas formas de aplicación dentro del universo arquitectónico. El ladrillo aparece aquí como un recurso versátil y los ejemplos seleccionados son un claro reflejo de la heterogeneidad de su aplicación.

Mucho de los edificios construidos en el país demarcan los orígenes en la aplicación de esta técnica tales como las usinas, las fábricas y los edificios de almacenaje, donde la aplicación del ladrillo empezó a consolidar un lenguaje propio. Posteriormente, la arquitectura ferroviaria, con sus pequeñas estaciones suburbanas y el equipamiento doméstico destinado al personal marcó un rol fundamental en la utilización de este material en su expresión vista. Ejemplo de esto es el Barrio inglés de la ciudad de Rosario que se construyó con la llegada del tren. En otra instancia, la fabricación industrializada y la incorporación de los ladrillos huecos y bloques cerámicos potenciaron la amplia difusión de esta tecnología en el campo de la vivienda autogestionada en las áreas suburbanas de clases medias bajas.

Barrio Inglés
1889/90



Estación Villa Diego
1909



Casa Alorda - Scrimaglio
1968/73



Casa Joven - 226 Arquitectos
2013



“Una de las principales características de la nueva utilización de este material es la posibilidad de encontrar en su geometría y en su técnica la habilidad de no solo generar tabiques y muros, sino de generar también pieles y tamices.”

Prefacio, Poética del Mampuesto P. 08 - Arquitecturas Argentinas con ladrillo

CO-HOUSING

¿QUÉ ES EL COHOUSING?

El Cohousing es un término desconocido para muchos, pero que se está llevando a cabo cada vez más en varios puntos del mundo y del que cada vez más se habla. Sus orígenes se sitúan en la década de los 70 cuando comenzó a desarrollarse este concepto de vivienda colaborativa. Este fenómeno también comenzó a darse en Estados Unidos sobre los años ochenta y a día de hoy es un modelo de vivienda totalmente implantado en su sociedad.

Consiste en un modelo de vivienda comunitaria basada en el concepto de consumo colaborativo. Es decir, para llevar a cabo esto, un grupo de personas que tienen unos valores afines y una forma de vivir similar, deciden diseñar una casa o complejo comunitario a su medida.

Este es un proyecto que necesita de la colaboración de todos los miembros de esa comunidad que posteriormente convivirá en la misma vivienda. Desde un principio, los miembros de la comunidad tendrán que definir claramente sus necesidades, ya que el diseño de la casa se basará en el ahorro energético y cuidado del entorno, por lo que estará hecho a medida para los que serán sus habitantes.

La vivienda como tal, suele ser un edificio o cualquier otro modelo de conjunto de varias viviendas unipersonales. Cada una de estas viviendas estará adaptada a la persona o a la familia que la ocupará y será diseñada por sus dueños. La diferencia será que dentro del recinto residencial existirán lugares comunes que serán compartidos por todos los miembros de la comunidad, en este caso: guardería, comedor, gimnasio o espacios como bibliotecas o sectores de trabajo.

Al elegir el Cohousing muchas personas consiguen salir de una vida solitaria y encuentran en ese hogar una familia y una mayor calidad de vida.

Su origen se remonta a los años 70 en Dinamarca, donde surge el modelo Andel, una comunidad de individuos que convive en un conjunto residencial bajo la fórmula de cooperativa. Desde aquí se extendió a los países del norte de Europa para llegar en los años 80 a Estados Unidos, donde junto con Canadá son los países donde más se ha desarrollado el Cohousing como fórmula residencial. Con el paso del tiempo este modelo de fue distribuyendo por todo el mundo.

¿CÓMO FUNCIONA EL COHOUSING?

El Cohousing funciona como una cooperativa basada en un régimen de cesión de derecho de uso de la vivienda. Los miembros de la cooperativa participan en la planificación y diseño de las viviendas y de los servicios comunes. Funciona bajo un régimen de autogestión, en el que cada socio tiene un voto y participa en las decisiones. Normalmente, el conjunto residencial se articula en viviendas unifamiliares agrupadas en una calle o un terreno o en pisos de un edificio donde los vecinos comparten zonas y servicios que han sido definidos previamente.

Las viviendas que conforman los proyectos de Cohousing son privadas y cuentan con la infraestructura básica (dormitorios, baño, salón y cocina), mientras que en las áreas comunes se incluyen salas comunitarias para hacer comidas o reuniones, salas de juego, lavandería, biblioteca, jardines, talleres ...

Estos servicios comunes tienen la finalidad de facilitar la interacción y las relaciones entre los residentes, y están organizados según la forma de vida definida por ellos. Así, puede haber servicios para el cuidado de los niños, atención médica para los mayores, limpieza o actividades culturales, etc.

El Cohousing exige un fuerte sentido comunitario, por eso suelen crearse estos proyectos entre personas afines que comparten la misma filosofía de vida. Entre las ventajas que tiene el cohousing destacan las siguientes:

1. Co-desarrollado, co-diseñado, y co-organizado con el grupo. Proceso de participación genuino y auténtico.
2. Amplias instalaciones comunes que complementan y facilitan la vida diaria. Las instalaciones comunes se perciben como una extensión de la propia casa privada de cada hogar.
3. Diseñado para facilitar las interacciones de la comunidad.
4. Completamente gestionado por sus residentes.
5. Sin jerarquía en la toma de decisiones.
6. Sin economía compartida.

Con los desafíos actuales que enfrenta nuestra sociedad hoy en día (y aquellos de los que a menudo escuchamos hablar en todo el mundo) en torno a mejores alternativas a una población que envejece, el Cohousing para personas mayores ha demostrado ser una forma de vida para que las personas mayores ocupen sus hogares por más tiempo, con el apoyo de la comunidad en la que vive.

A lo largo de todo el trabajo estuvimos estudiando algunos referentes como, por ejemplo: Edificio 111 (Flores & Prats), La Borda (Lacol) y Las Carolinas (Entrepatis).

EDIFICIO 111

Flores & Prats



LA BORDA - Lacol

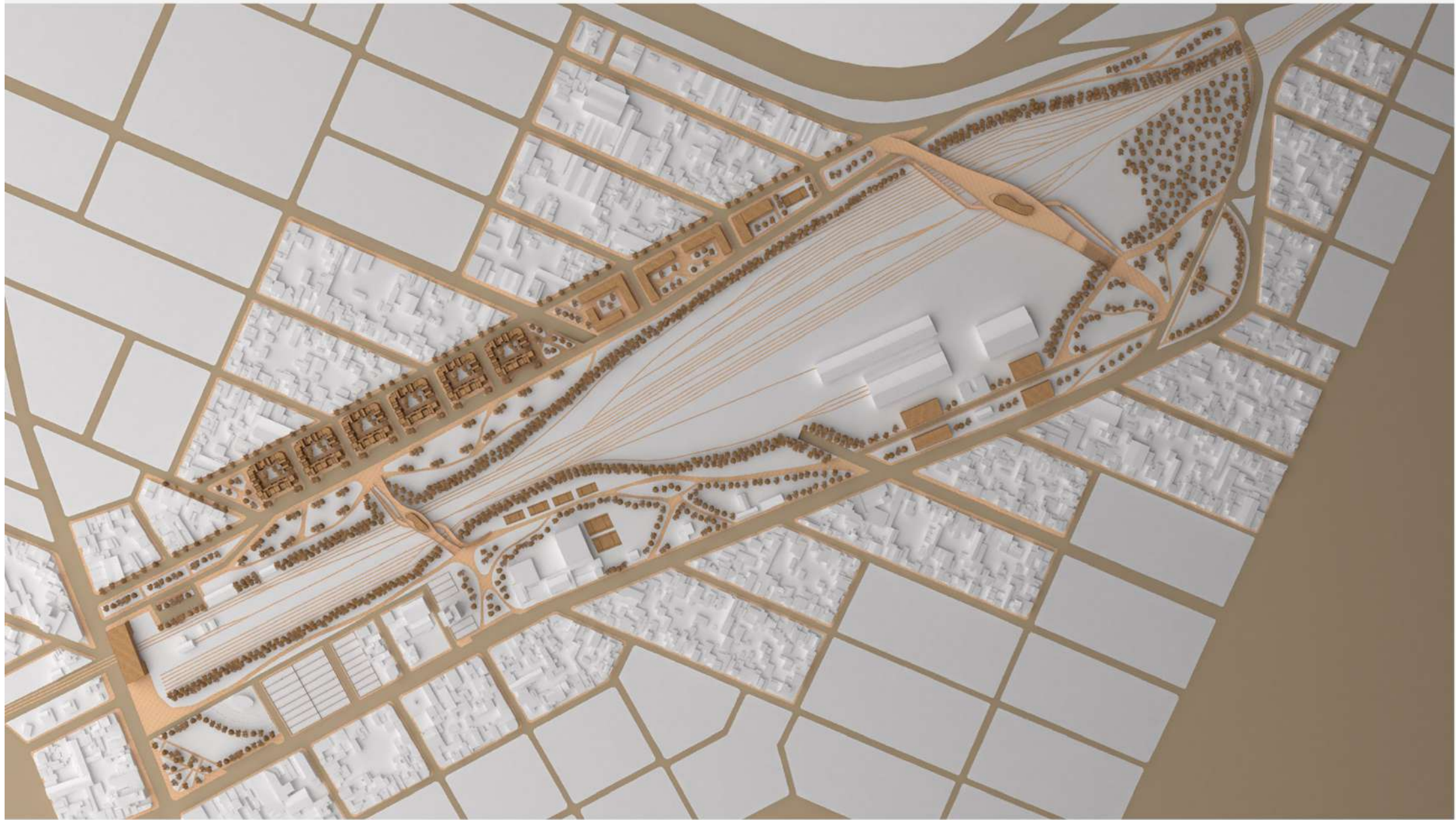





LAS CAROLINAS - Entrepatis









PROYECTO

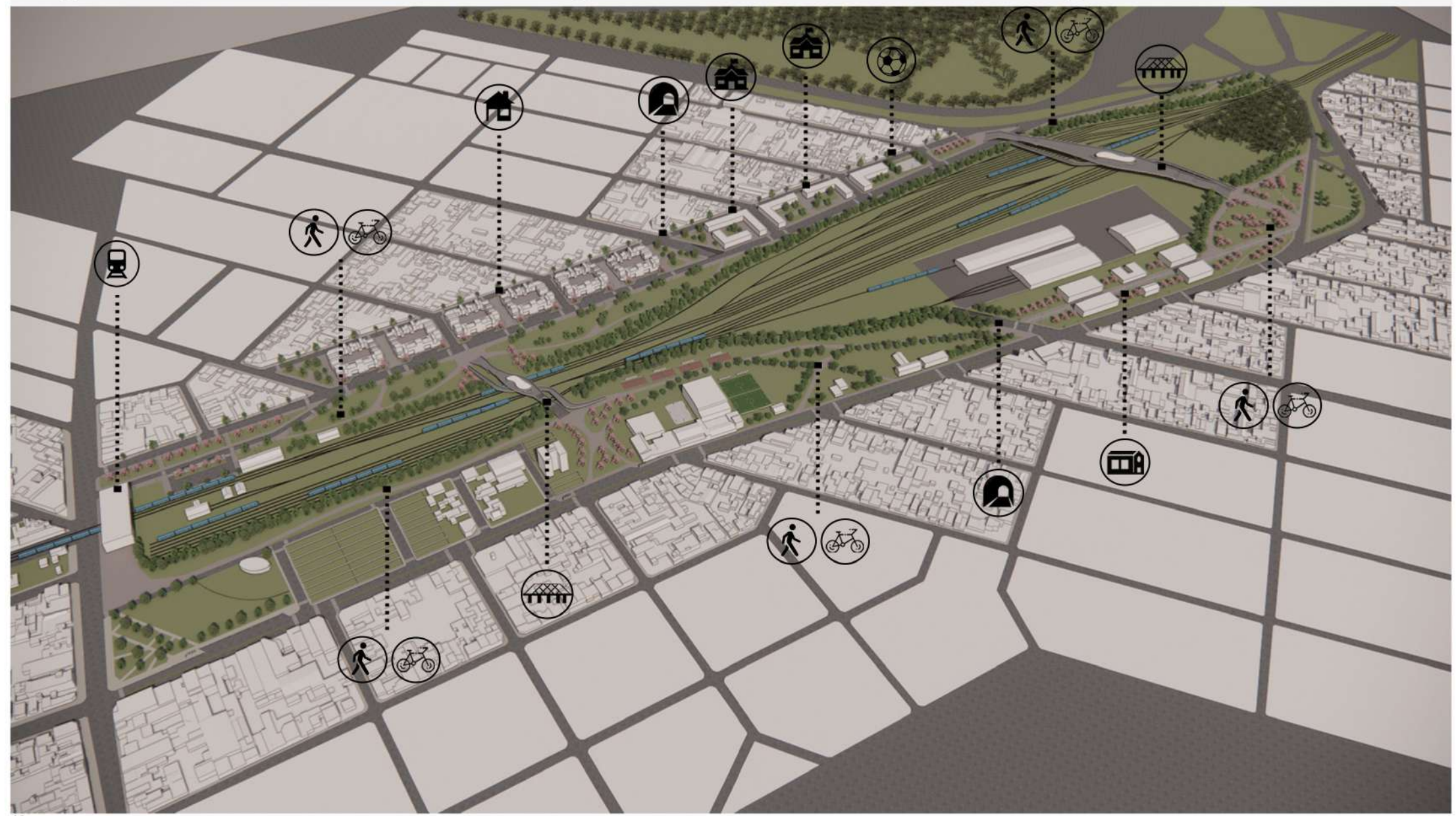
PLAN MAESTRO



-  Escuela pública/ Talleres
-  Senderos peatonales
-  Bicisendas

-  Nueva estación de tren
-  Nuevos conjuntos de viviendas
-  Renovación galpones

-  Club deportivo
-  Cruces sobre nivel peatonal
-  Paso bajo nivel vehicular



GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD Y EN MEJORAS LAS CONEXIONES

En la actualidad, la falta de vitalidad, la falta de diversidad de usos en la calle y la baja calidad del espacio público, contribuyen a una mayor percepción de inseguridad para los peatones debido a la falta de vigilancia informal y de "ojos" que miren hacia la calle. Por eso en la nueva urbanización, para garantizar la accesibilidad se tiene que trabajar para favorecer los desplazamientos tanto a pie como en vehículo, hoy en día no se garantizan ninguno de los dos. También se tiene que trabajar en espacios públicos organizados. Los entornos próximos debe ser activos y estar bien equipados con iluminación para garantizar la percepción de seguridad de todas las personas. Es necesario para poder realizar las actividades cotidianas de manera efectiva, combinando la esfera personal, productiva, reproductiva y comunitaria.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

En base a lo analizado, obtuvimos un diagnóstico. Se propone realizar un proyecto MULTIESCALAR, que atraviese la ESCALA URBANA – PROYECTO ARQUITECTÓNICO – DISEÑO INTERIOR.

Lineamientos estratégicos:

- Garantizar la accesibilidad y la mejora de las conexiones.
- Favorecer los espacios donde predomine la multiplicidad de usos y personas.
- Fortalecer el sentido de pertenencia y comunidad.
- Plan de inclusión social

FAVORECER LA MULTIPLICIDAD DE USOS

La inclusión de otros usos que permitan el desarrollo de la vida cotidiana es, sin duda, una necesidad primordial para mejorar la misma. La mixtura social, física y funcional que permite la variedad de personas, actividades y usos respondiendo a las diferentes necesidades. El hecho de no incluirla provoca la aparición de espacios en los que solo se considera un tipo de persona usuaria.

La mezcla física y social implica incorporar al tejido de las urbanizaciones una variedad de modelos residenciales, para permitir que no importe cómo está conformada la familia ni tampoco importa las generaciones sino que se sienta identificada en las viviendas nuevas, así como favorecer la mezcla de usos.

FORTALECER DE PERTENENCIA Y COMUNIDAD

Cuando el vecino percibe el reconocimiento y visibilidad real y simbólica de toda la comunidad de modo que se valore la memoria, el patrimonio cultural y social. Es necesario incidir tanto en la mejora de los aspectos físicos que dotan al espacio público de carácter, como en la fomentación de la participación ciudadana para promover una actitud proactiva entre las personas que viven en las urbanizaciones. Para lograr esto los conjuntos de viviendas, van a contar con espacios en común que los vecinos podrán debatir cuales son las necesidades que tienen y así asignar un uso a estos espacios. Nosotras proponemos lavandería, guardería, sala de lectura/trabajo, espacio deportivo, comedor...

PLAN DE VIVIENDA ACCESIBLE

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes. La existencia de asentamientos irregulares localizados sobre La Ribera, en los valles de inundación del Río Paraná y el Arroyo Saladillo, y en inmediación de las vías del ferrocarril requiere una particular atención como política de nuestro plan.

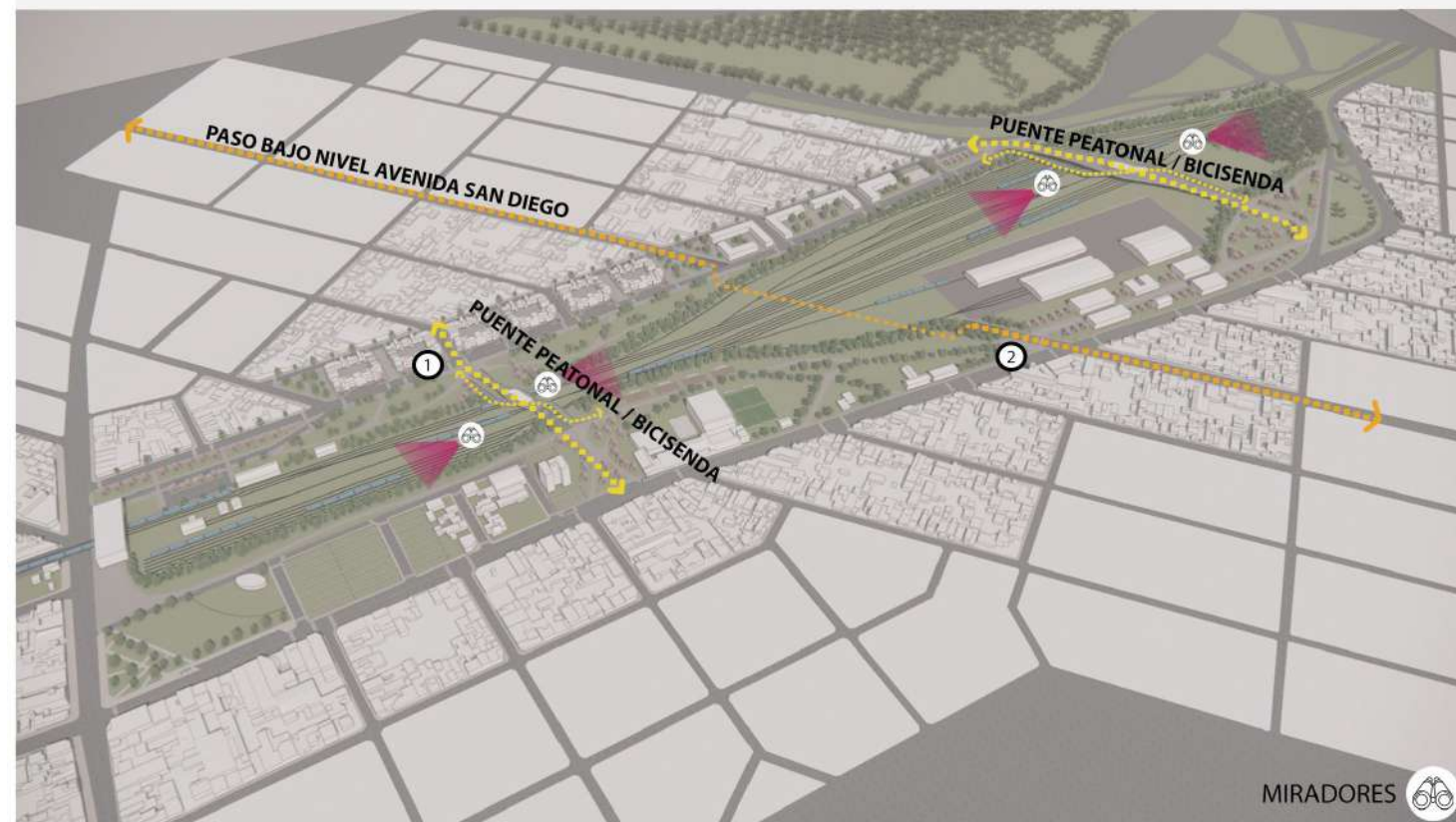
En la zona hay gran déficit de vivienda y cobra mucha importancia el cuidado del suelo no ocupado, que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de las ciudades. Para estos desarrollaremos viviendas que permitan tener un hogar digno a los vecinos que lo necesiten y también que sirvan a las personas que vengán a trabajar a la zona.

ACCESIBILIDAD

Para lograr la conexión de ambos lados del terreno se procederá a realizar la construcción de dos puentes peatonales, este contará con una bicisenda también, y un paso bajo nivel vehicular.

Los puentes (el más pequeño de 120 metros de longitud y el más grande de 300 metros) serán los encargados de generar el atravesamiento del sector, en lo alto contarán con un bar, estos permiten que los transeúntes puedan tener una vista clara de los talleres y vías del tren. A la par de estos se diseñan puentes para los ciclistas así, en caso de no poder dejarla, se logra cruzar al otro lado sin ningún problema.

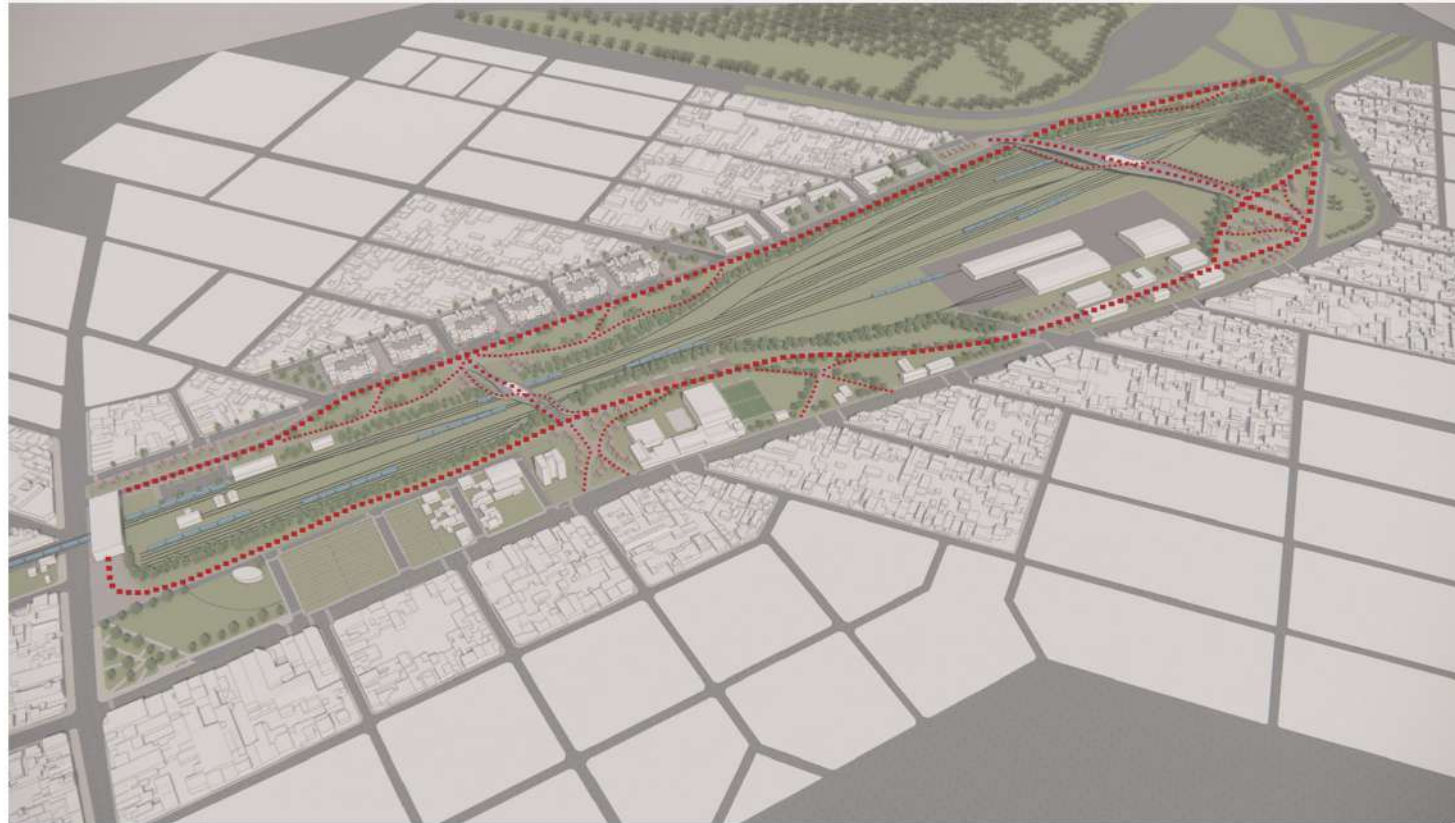
Con respecto al paso bajo nivel, este será el encargado de unir ambos lados de la Avenida San Diego, de modo que se genere un mejor flujo y descongestiónamiento en la zona. De este modo también se logrará conectar el centro de la ciudad con el río a través de la misma y poder llegar de un lugar a otro sin dificultades.



ESPACIO PÚBLICO

Los espacios verdes públicos constituyen uno de los principales articuladores de la vida social. Son lugares de encuentro, de integración y de intercambio, promueven la diversidad cultural y generan valor simbólico, sentido de pertenencia e identidad.

Reconocemos que en VGG no cuentan con espacios de recreación de calidad ni en cantidad. Tanto a escala barrial como a escala ciudad. Se propone la creación de un parque lineal que les dé a los vecinos un frente para recreación. Para esto se llevará a cabo la creación de senderos que recorrerán el terreno en toda su extensión siendo aproximadamente 5 km su longitud total, estos tendrán un ancho importante dado que serán aptos tanto para peatones como para ciclistas. De este modo se busca incentivar la movilidad a través de este medio por todo el barrio.



**FRESNO**

Alto: 15 - 20 Mts

**PALO BORRACHO**

Alto: 15 - 20 Mts

**TIPA**

Alto: 18 Mts

**LAPACHO**

Alto: 15 - 30 Mts

VEGETACIÓN

En cuanto a lo paisajístico, se decidió colocar árboles nativos en todo el sector, para que su crecimiento y mantenimiento este asegurado y que no altere la biodiversidad de la zona.

Los puntos más importantes se resaltarán con lapachos de color rosado y lo que es barreras sobre las vías del tren será completado con palos borrachos, fresnos y tipas. Estos son árboles que poseen una altura media de 20 metros, dan abundante sombra para poder disfrutarla y que florecen durante distintas épocas del año, lo que permite que el follaje de la zona vaya cambiando.

Características de cada especie.

- "Fresno" (Fraxinus) – Hoja caduca.

Altura: 15 – 20 metros.

De tronco recto y cilíndrico, con amplia copa da muy buena sombra. En el invierno pierde todas sus hojas, luego en primavera vuelven a aparecer.

- "Palo borracho" (Ceiba Speciosa) – Hoja caduca.

Altura: 15 – 20 metros.

Es resistente a sequía y al frío moderado. Crece rápido cuando no le falta agua. Florece de enero (de color rosa con el centro amarillo) a mayo. Está protegido por gruesos agujones cónicos.

- "Tipa" (Tipuana Tipu) – Hoja caduca.

Altura: 18 metros.

Es un árbol de rápido crecimiento, corpulento, con el tronco cilíndrico con la corteza agrietada de color gris oscuro, con la copa muy aparasolada y muy ramificada con ramas que se extienden. Las flores son amarillas.

- "Lapachos rosados" (Handroanthus impetiginosus) – Hoja caduca.

Altura: 15 -30 metros

Distintivo por sus vistosas flores rosadas, estas aparecen cuando aún se encuentra desprovisto de follaje, a finales del invierno. Esta especie se desarrolla exclusivamente a plena exposición solar, en climas cálidos y templados, sobre suelos fértiles, porosos y de buen drenaje.



EQUIPAMIENTOS

El uso es determinante en la percepción de seguridad del espacio, por lo tanto es fundamental lograr que el espacio urbano sea concurrido y animado. Para ello es necesario fomentar la mixtura de usos incorporando equipamientos de uso comunitario que complementen al uso residencial.

Estos espacios tienen en cuenta las necesidades de la vida cotidiana y generan comunidad propiciando el cuidado propio y de los demás, los intercambios y la ayuda mutua.

Se prevé en el sector espacios para ubicar futuros equipamientos como: un club barrial donde los chicos puedan realizar sus actividades, una escuela primaria y secundaria que garantice la educación en la zona, talleres de formación para quienes quieran aprender nuevos oficios, la renovación de los antiguos galpones del tren en un sector de feria/ventas donde la gente del barrio y sus alrededores puedan vender objetos de elaboración propia, y una nueva estación en la cabecera para cuando en un futuro se reactivar los trenes de pasajeros. Estos irán a concurso para su licitación por parte de la municipalidad de VGG.



SECTOR PROYECTO ARQUITECTÓNICO





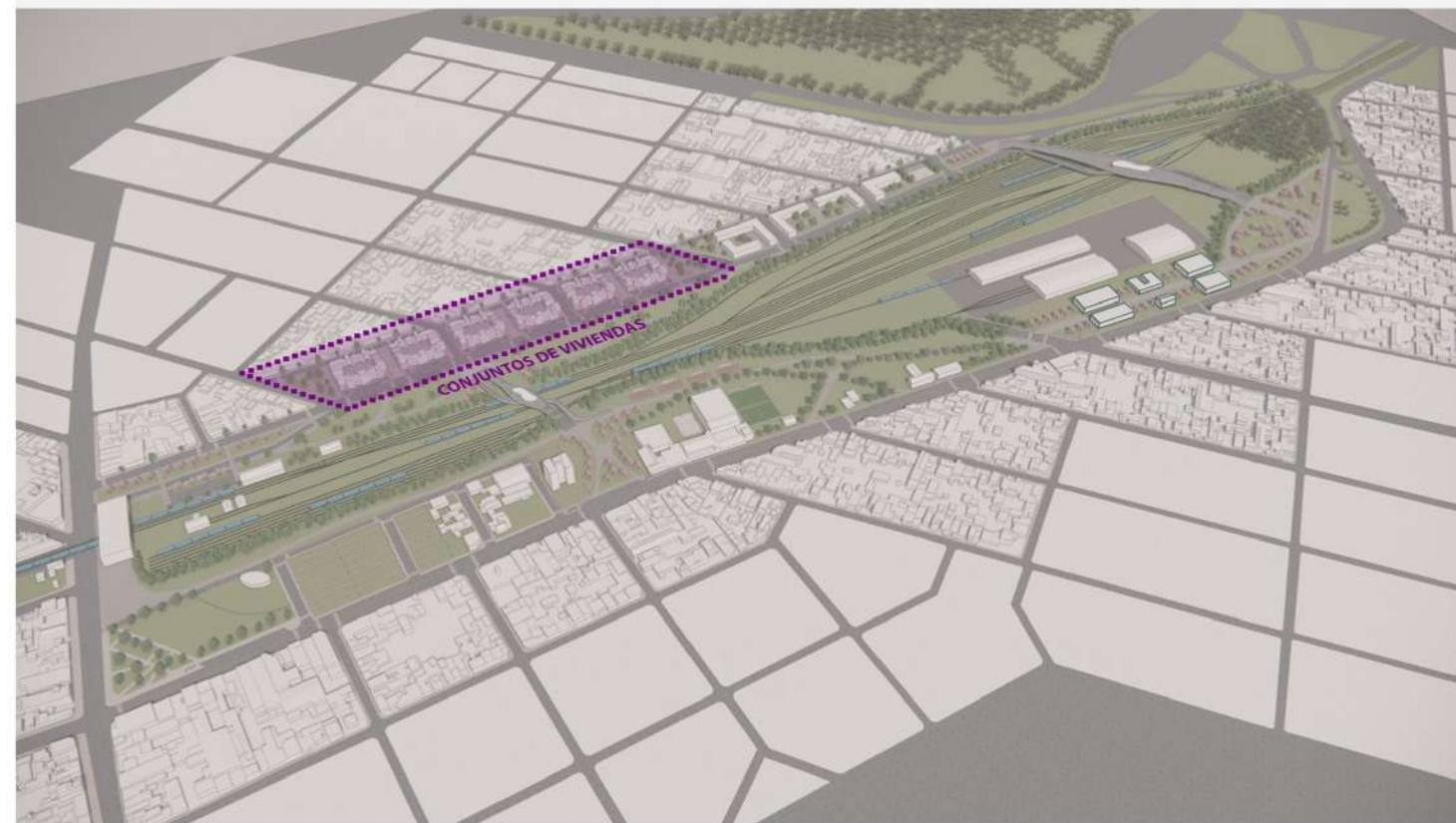
INTERVENCIÓN PROYECTO ARQUITECTÓNICO

Consideramos necesario intervenir en este sector, ya que con el análisis que realizamos pudimos ver como este lado de la playa de maniobras, es decir el lado que corresponde a calle Stephenson, lo elegimos para hacer la intervención de viviendas ya que es el lado más relegado, con mayor desconexión y menos desarrollado, en comparación con el frente consolidado de Avenida Juan D. Perón.





Se proponen apertura de nuevas calles como así también la recualificación de las existentes, dotándolas de infraestructuras necesarias. En la nueva avenida, se propone una bisenda. Y en los lados de los conjuntos que proyectamos comercios se realizara calles peatonales.

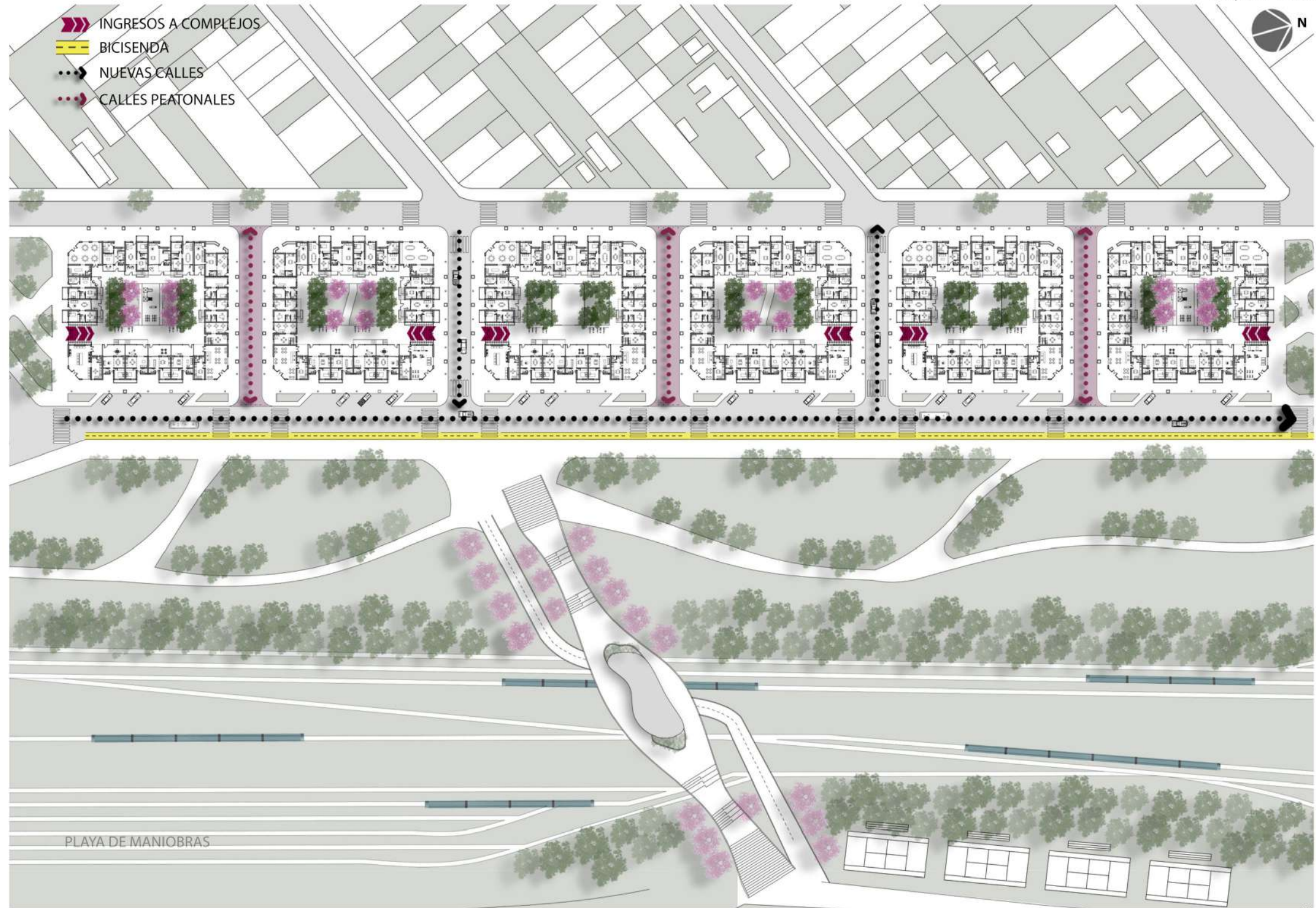
Nuestro proyecto está compuesto de 6 claustros, conjuntos de viviendas, un total de 186 viviendas nuevas, 12 locales comerciales y 12 equipamientos de uso común.

Los ingresos a los complejos se dan por las calles contrarias a las peatonales a modo de garantizar un flujo constante en ambas. A través de estos se accede al patio central de cada uno.





-  INGRESOS A COMPLEJOS
-  BICISENDA
-  NUEVAS CALLES
-  CALLES PEATONALES



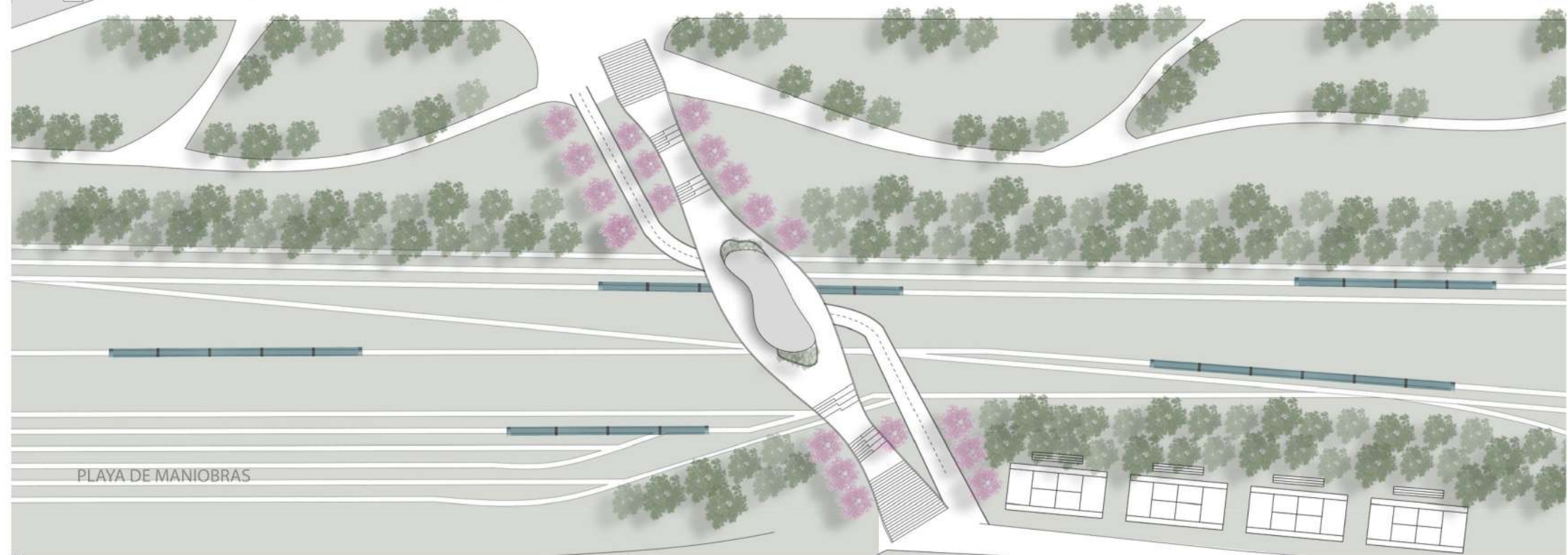
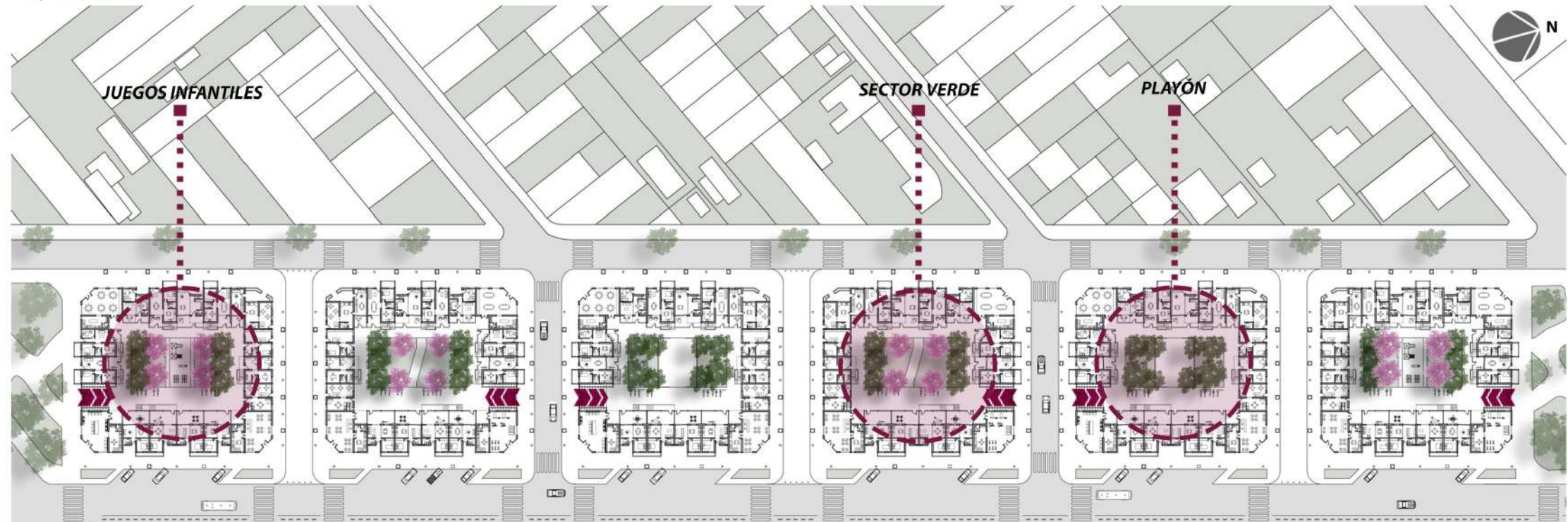
PLAYA DE MANIOBRAS



JUEGOS INFANTILES

SECTOR VERDE

PLAYÓN



PLAYA DE MANIOBRAS

PATIO CENTRAL

Los centros de manzanas de cada uno de los complejos pueden variar según las necesidades de los vecinos, nosotras proponemos tres patios centrales diferentes. Uno con juegos infantiles, otro que sea sector verde de esparcimiento y otro un sector con playón donde se pueda jugar o patinar.

JUEGOS INFANTILES

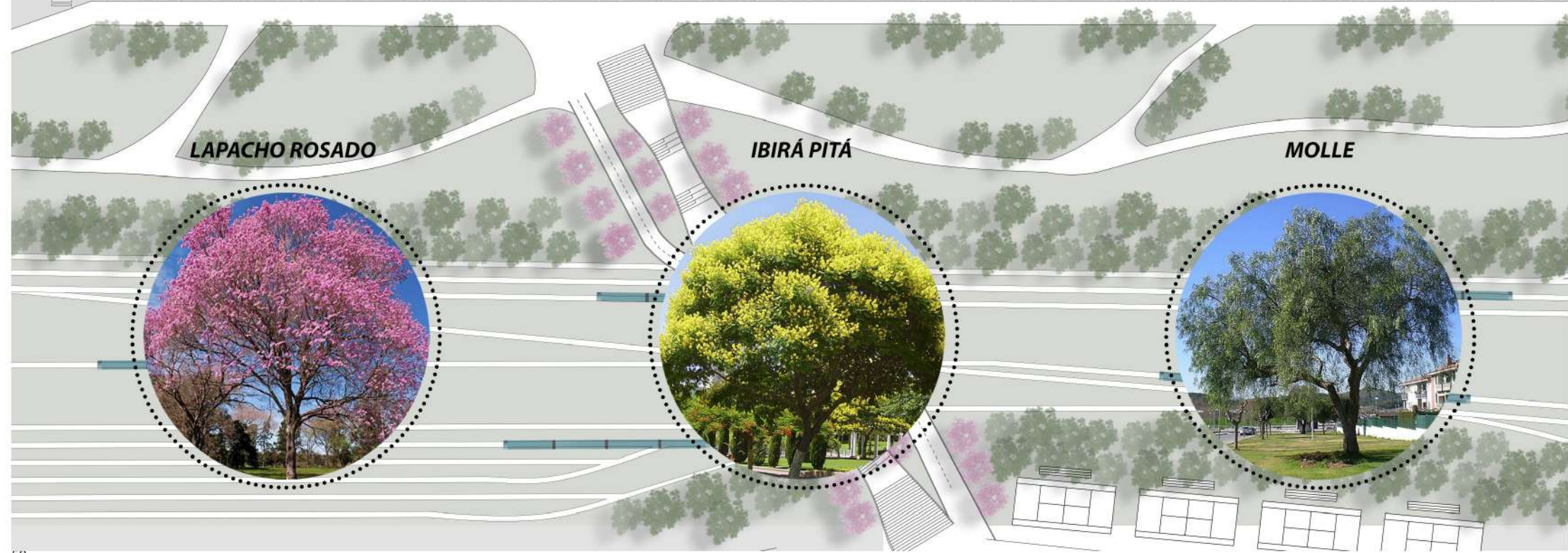


SECTOR VERDE



PLAYÓN





VEGETACIÓN

Para las manzanas, se pensó la utilización de arboles de la zona para que cumplan distintas funciones, por ejemplo para las fachadas Norte/Oeste se colocarán arboles "Ibirá pitá" los cuales pierden sus hojas en el invierno y ayuda a que en esta época del año el sol ingrese a las viviendas para un mejor confort; sobre la fachada Este se ponen "Lapachos" de color rosa que además de ser de hoja caduca y permitir el ingreso del sol, le dan un toque de color a la nueva calle abierta frente a las vías del tren generando un frente visual atractivo; por último el árbol "Molle" será el encargado de ubicarse sobre las fachadas que dan al Sur para impedir que las inclemencias del tiempo afecten demasiado a las viviendas que dan hacia ella, estos árboles son de hoja perenne.

Fachada ESTE:

- "Lapachos rosados" (*Handroanthus impetiginosus*) – Hoja caduca.

Altura: 15 -30 metros

Distintivo por sus vistosas flores rosadas, que aparecen cuando aún se encuentra desprovisto de follaje, a finales del invierno. Su madera se aprovecha en construcción, y a la infusión de su corteza se le atribuyen propiedades medicinales. Esta especie se desarrolla exclusivamente a plena exposición solar, en climas cálidos y templados, sobre suelos fértiles, porosos y de buen drenaje.



Fachada SUR:

- "Molle"(*Schinus Molle*) – Hoja perenne, copa con forma pendular.

Altura: 6 – 10 metros Frutos: color rojo, para infusiones.

Especie tolerante a la sequía y a las altas temperaturas. Es longeva, resistente y perenne, no aguanta bien las heladas. Se lo planta en parques, paseos y avenidas, en las provincias más cálidas.



Fachada NORTE/OESTE:

- "Ibirá pitá" (*Peltophorum dubium*) – Hoja caduca.

Altura: 20 - 30 metros

Es inerte, de follaje caedizo, fuste más o menos recto, y notable floración estival amarilla. Florece en verano y principios de otoño.



PROYECTO ARQUITECTÓNICO

DESCRIPCIÓN PROYECTO

ARQUITECTÓNICO

Cada bloque contará con 31 viviendas a modo de garantizar que nadie permanezca anónimo dentro del complejo, habrá distintas tipologías (en este caso 9).

En la planta baja de los complejos además de haber viviendas, sobre dos esquinas se colocarán áreas de uso común que podrán ser elegidas por los residentes según sus necesidades, por ejemplo: guardería, comedor, lavadero, espacio de coworking, gimnasio, etc. Para evitar que el complejo se cierre a sí mismo, estas instalaciones se colocan a nivel de la calle, con fachadas vidriadas y con doble ingreso (uno desde el interior y otro desde la calle). Esto contribuye a abrir el complejo para que los vecinos de la zona que no cuenten con los recursos necesarios, puedan utilizar estos servicios durante el transcurso del día.

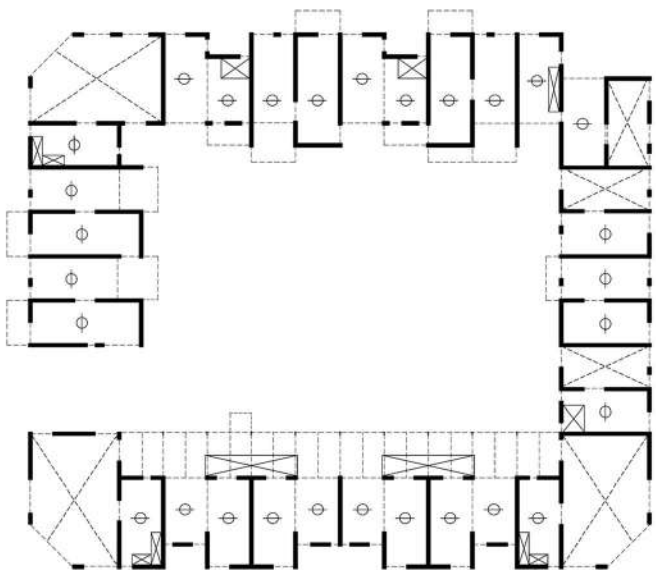
Sobre la fachada que da al frente peatonal estarán colocadas las viviendas con posibilidad de locales comerciales, son espacios en doble altura, que en caso de no ser utilizados para comercios pueden formar parte de la misma convirtiéndose en living-comedor.

En fachadas orientadas hacia el Oeste y el Sur, realizamos una serie de espacios verdes a modo de garantizar la privacidad de las habitaciones que dan al frente, estos poseen una reja con plantas trepadoras para que actúe como protección de solar en las distintas épocas del año y contra las inclemencias del tiempo.

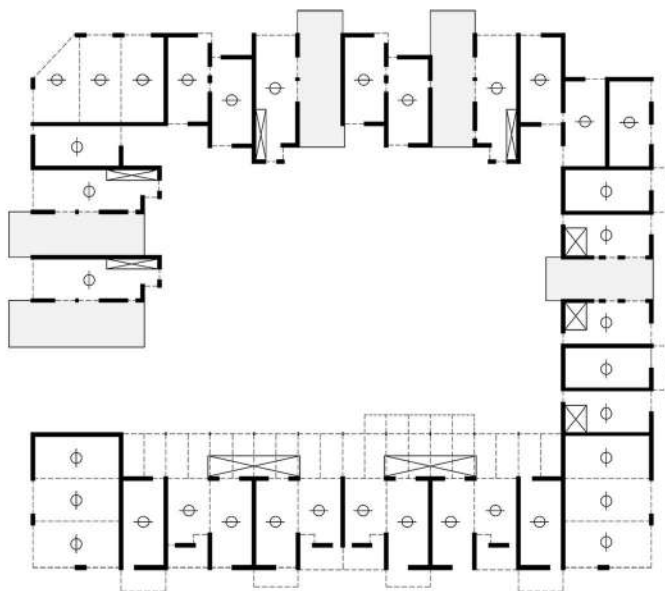
Entrando en el complejo, el patio central donde irán los juegos, espacios verdes o playón para que sirvan de recreación, y patios más pequeños y de carácter privado en las viviendas en planta baja, desde estos se puede acceder al patio central. Por este patio central se accede mediante escaleras exteriores a los dúplex que se encuentran en el primer piso, los cuales cuentan con grandes terrazas que actúan de jardines colgantes con sus plantas. Y también por una escalera exterior se accede a las viviendas del bloque más alto. En este bloque, las viviendas se desarrollan en torno a la circulación horizontal (una pasarela metálica con escalera exterior) y orientadas al patio central, estas tienen el sector más social (living-comedor) que da hacia la misma con grandes aberturas para que los vecinos puedan apropiarse de los espacios y se relacionen más entre ellos mismos, disfrutando de reuniones.



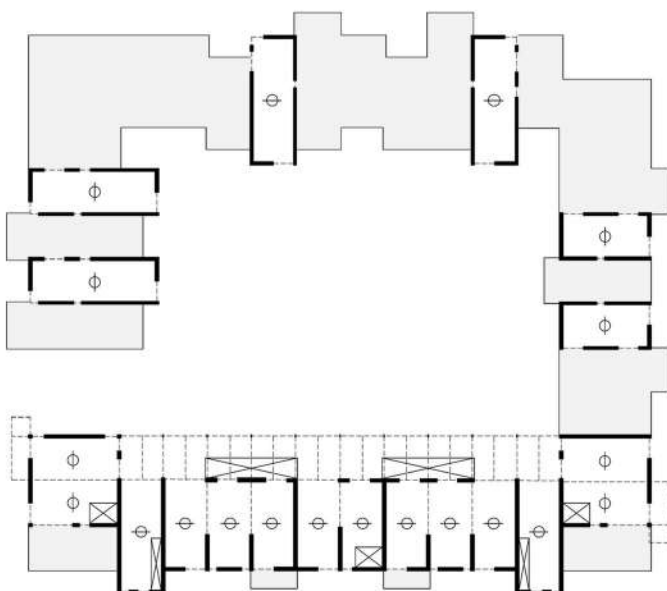
DIAGRAMA ESTRUCTURAL



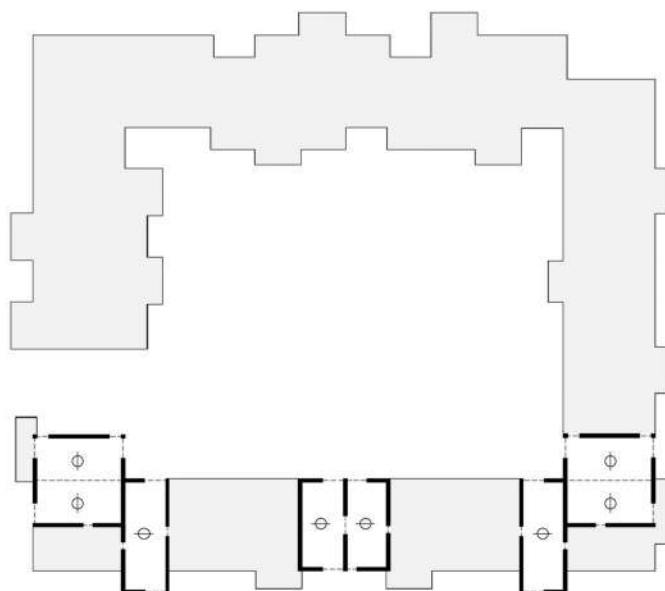
SOBRE PLANTA BAJA



SOBRE 1° PISO



SOBRE 2° PISO



SOBRE 3° PISO

La estructura del complejo será mixta, de muros portantes de ladrillo común, vigas de hormigón para salvar las grandes distancias y una pasarela de hierro y metal, todos ellos materiales que nos recuerdan a la industria ferroviaria que lo rodea.

Si bien se utilizan distintos tipos de materiales el ladrillo será el protagonista, escondiendo las vigas de hormigón bajo un revestimiento, de este modo logramos que los volúmenes se perciban macizos y sin ninguna interrupción en las fachadas.

Los muros serán dobles de ladrillo macizo de 15 cm cada uno y en su interior contará con una aislación de 2,5cm, planchas de poliuretano (PUR) para garantizar un buen confort en la vivienda. Entre las principales características del PUR se destacan: su alta resistencia térmica, que permite utilizar espesores menores de panel aislante, su rigidez y su ligereza que facilitan la manipulación y puesta en obra. También considerando que estamos frente a las vías del tren este logra mejor aislación de los ruidos.

Las losas serán realizadas con viguetas de hormigón pretensadas, con ladrillos de poliestireno expandido de fácil y rápida colocación y una capa de compresión de 4cm de hormigón. Esta hace que el peso no sea tanto sobre los muros y como el resto del edificio es un trabajo bastante artesanal se acelera un poco el tiempo de ejecución en esta etapa.

Las vigas de hormigón que irán en los sectores que sobresalen en fachadas irán para sostener las viguetas y tendrán una dimensión de 30x15 cm, quedarán revestidas por ladrillos de revestimiento de 24x5x2,5 cm en parte frontal para que no se rompa el lenguaje que buscamos para el complejo.

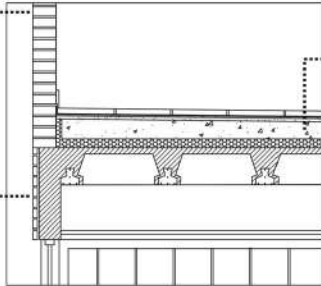
Los tabiques interiores serán de ladrillos cerámicos no portantes 8x18x33 revocados en ambas caras de los mismos. Las vigas que irán sobre las grandes aberturas van sobre la cara interior del muro de 15cm, recubiertas por la otra capa de ladrillos de 15cm.

La pasarela del edificio mas alto será hecha con perfiles IPN: las columnas con una dimensión de IPN de 200mm al igual que la viga y las vigas más pequeñas que soportan el metal irán empotrados en los muros y serán de IPN de 100mm.

La escalera será liviana de metal desplegado, material de gran resistencia, y las pasarelas llevarán planchas galvanizadas totalmente lisa, material ideal para realizar obras tanto en el interior como exterior. Es una lámina metálica se protegera con zinc por ambas caras lo que previene la corrosión y la oxidación.

DETALLES

BARANDA REALIZADA CON TRAMA DE LADRILLOS COMUNES

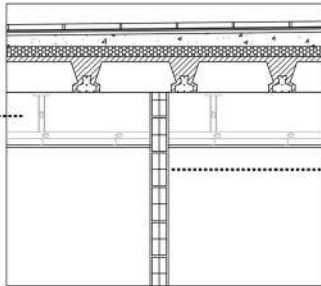


- COMPOSICIÓN CUBIERTA:
- CERÁMICOS 30X30CM
 - ADHESIVO
 - MEMBRANA ASFÁLTICA + IMPRIMACIÓN
 - CARPETA CEMENTO
 - HORMIGÓN DE PENDIENTE
 - AISLACIÓN POLIURETANO RÍGIDO
 - FILM DE POLIETILENO
 - HORMIGÓN DE COMPRESIÓN
 - VIGUETAS PRETENSADAS
 - LADRILLONES EPS

REVESTIMIENTO DE LADRILLOS VISTOS CON ADHESIVO CEMENTICIO SOBRE VIGA DE CIERRE

CUBIERTA TRANSITABLE

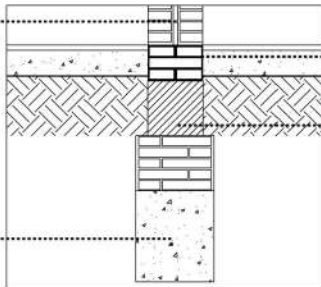
CIELORRASO SUSPENDIDO



- COMPOSICIÓN TABIQUE DIVISORIO DE 10 CM:
- REVOQUE FINO
 - REVOQUE GRUESO
 - LADRILLOS CERÁMICO DE 8 CM

TABIQUE INTERNO

MURO DOBLE DE 15 CM CADA UNO DE LADRILLO COMÚN CON AISLACIÓN DE POLIURETANO EN EL INTERIOR



- CAPAS AISLADORAS HORIZONTAL/VERTICAL
- ENCADENADO PERIMETRAL DE HORMIGÓN

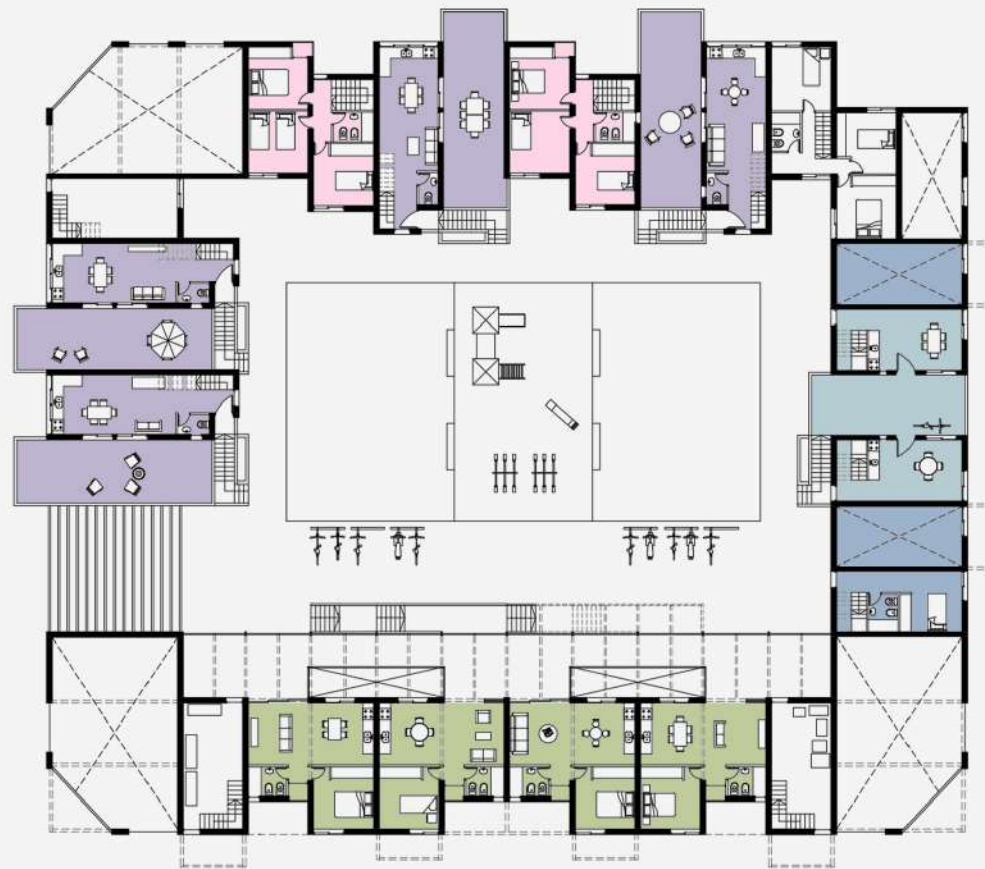
BANQUINA DE HORMIGÓN

CIMIENTO



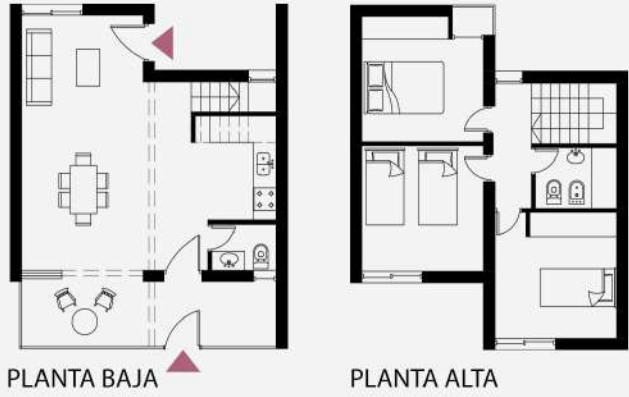


PLANTA BAJA



PLANTA 1° PISO

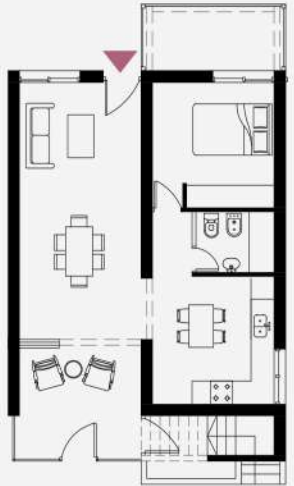
VIVIENDA DUPLEX
3 HABITACIONES



VIVIENDA PLANTA
SIMPLE - 1 HABIT.



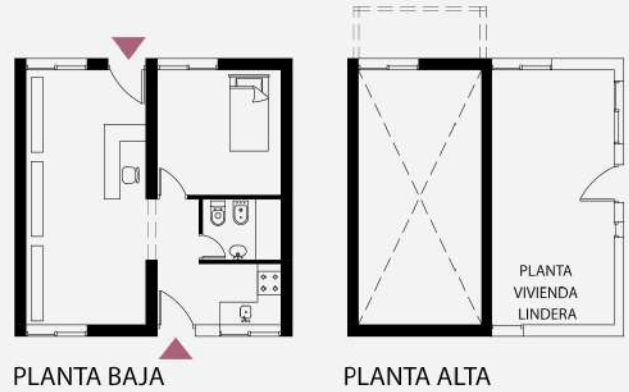
VIVIENDA PLANTA
SIMPLE - 1 HABIT.



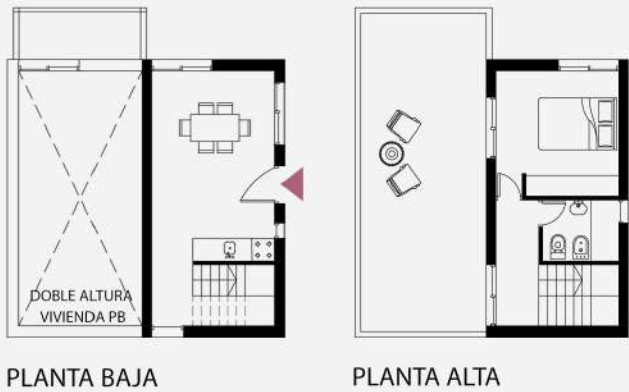
VIVIENDA DUPLEX
2 HABITACIONES.



VIVIENDA POSIBILIDAD
LOCAL COMERCIAL.



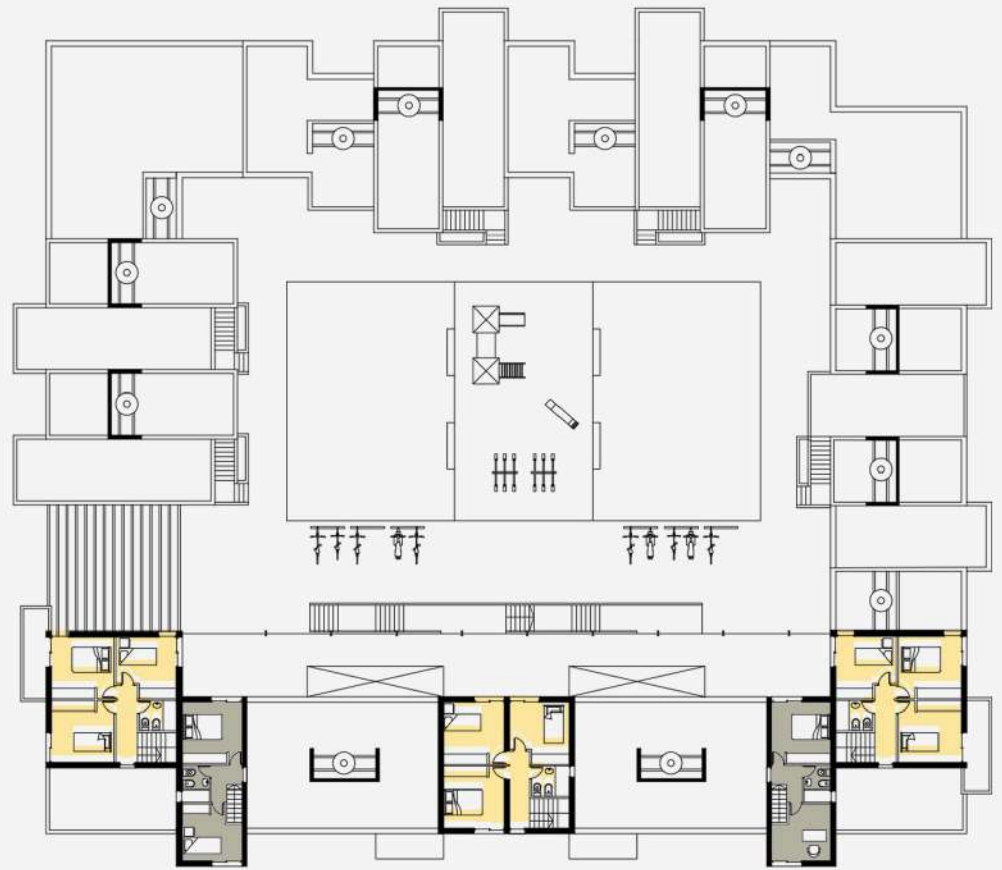
VIVIENDA DUPLEX
1 HABITACIÓN.



ESCALA REPRESENTATIVA 1:200

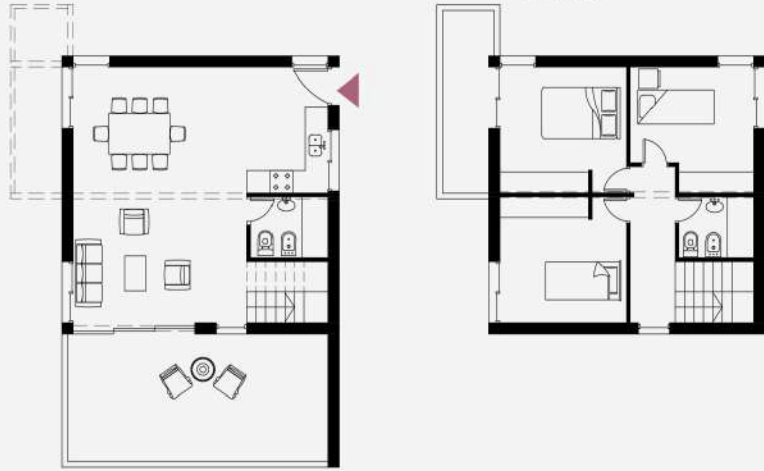


PLANTA 2° PISO



PLANTA 3° PISO

VIVIENDA DUPLEX
3 HABITACIONES.



PLANTA BAJA

PLANTA ALTA

VIVIENDA DUPLEX
2 HABITACIONES.



PLANTA BAJA

PLANTA ALTA

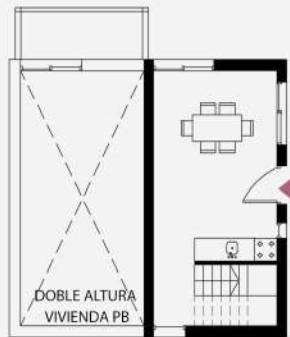
VIVIENDA DUPLEX
2 HABITACIONES.



PLANTA BAJA

PLANTA ALTA

VIVIENDA DUPLEX
1 HABITACIÓN.



PLANTA BAJA

PLANTA ALTA

VIVIENDA PLANTA
SIMPLE - 2 HABIT.



ESCALA REPRESENTATIVA 1:200







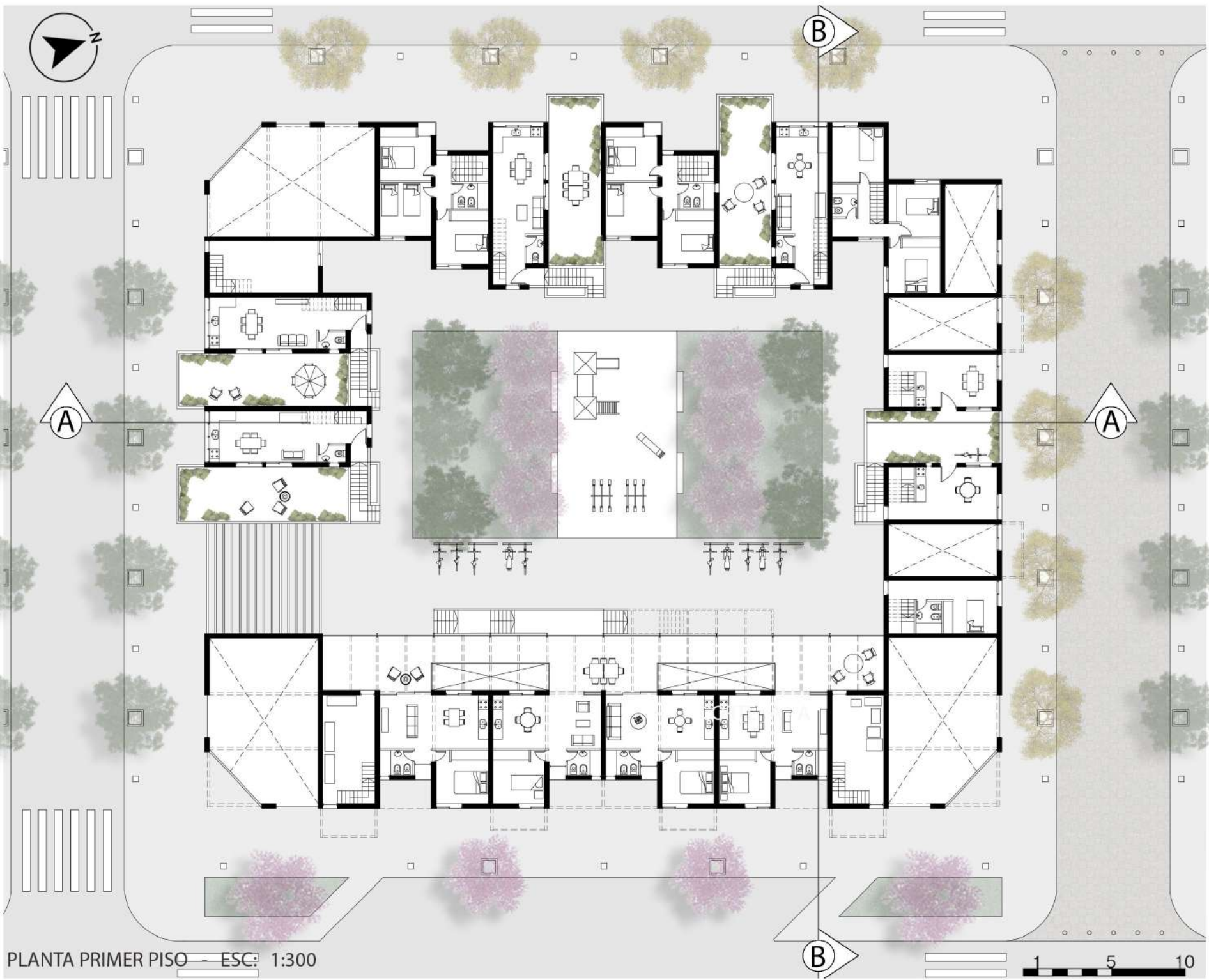
PLANTA BAJA - ESC. 1:300



FACHADA OESTE - ESC: 1:300



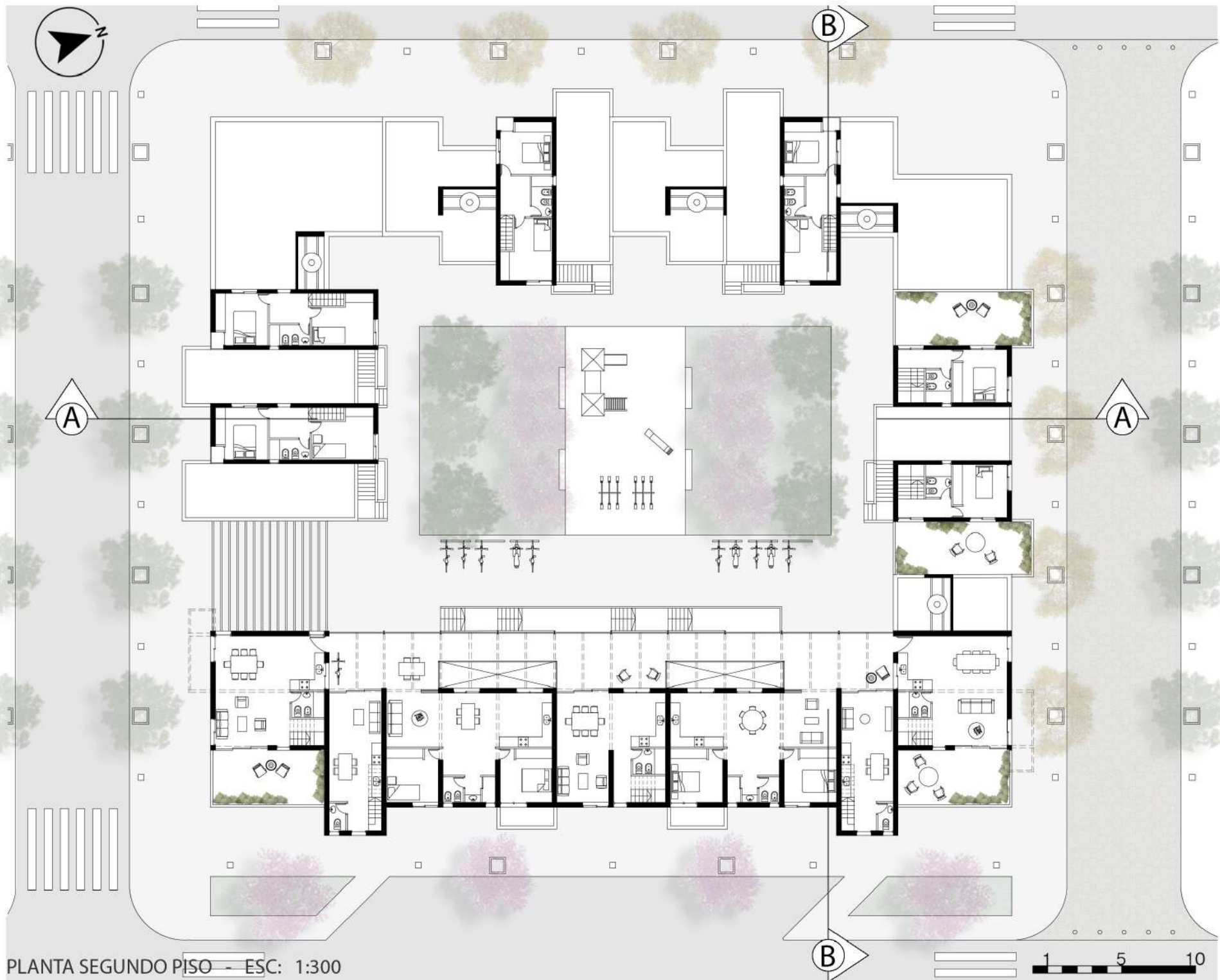




PLANTA PRIMER PISO — ESC: 1:300



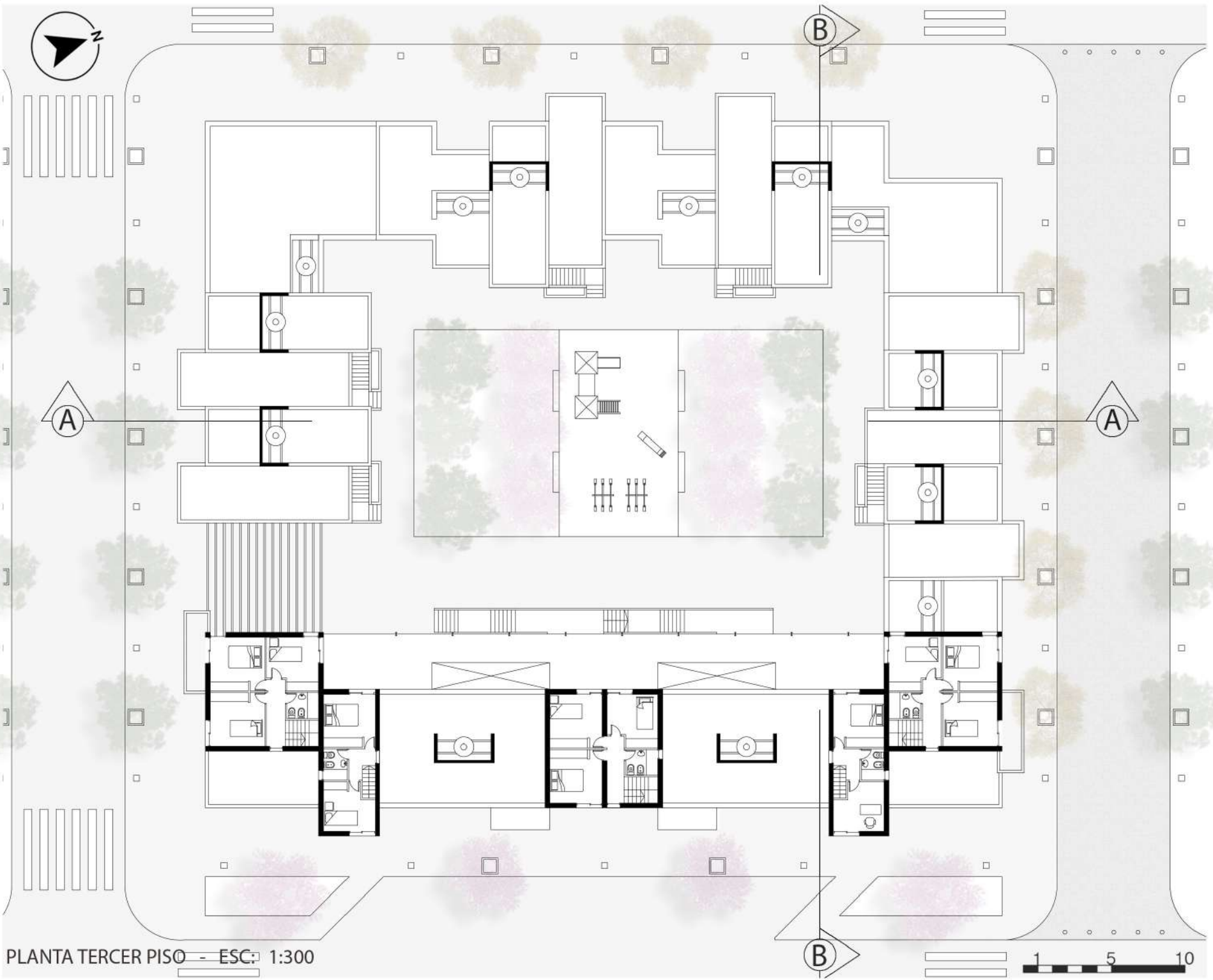
CORTE A - A - ESC: 1:300



PLANTA SEGUNDO PISO - ESC: 1:300



CORTE B-B - ESC: 1:300



PLANTA TERCER PISO - ESC: 1:300

1 5 10



FACHADA ESTE - ESC: 1:300





REFLEXIÓN

Esta tesis nos llevó a profundizar nuestro entendimiento sobre el alcance que tiene la arquitectura en nuestra sociedad. Creemos que esta no solo sirve como puente al unir espacios aislados, sino que además, a través de ella podemos generar, sistemas infraestructurales, equipamientos y espacios públicos, donde fomentar el encuentro y que se refuerce el contacto entre vecinos, se logra una ciudad más inclusiva y de calidad, en especial en tiempos postpandemia que nos desafía a todos a repensar los espacios.

La arquitectura no solo representa a los sectores más vulnerables al darle una vivienda digna, sino que, además, funciona como estímulo para el crecimiento social y cultural de la población en general.

Por todo esto, creemos que la función de la arquitectura es la de generar una ciudad que nos incluya a todos, sin olvidarnos nunca del lugar que nos rodea y de su historia.

BIBLIOGRAFÍA

- Plan Urbano Local -Villa Gobernador Gálvez 2030. Municipalidad de Villa Gobernador Gálvez.
- Javier Del Monte Diego. "Cohousing: Modelo residencial colaborativo y capacitante para un envejecimiento feliz." Franziska Ullmann. (2016) "Thematic and Co-Housing in Vienna." Barcelona.
- Entrevista "Voces femeninas": Zaida Muxí. "La familia nuclear es una invención del Siglo XIX" - HIC-AL/Grupo de trabajo de PSH. (2017) "Utopías en construcción. Experiencias latinoamericanas de producción social del hábitat."
- Jordi Borja. (2014) Prólogo libro "Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas."
- Josep María Montaner y Zaida Muxí - "Habitar el presente".
- "El derecho a la ciudad, según Henri Lefebvre. Del libro al movimiento" (2016) Vivienda y Ciudad. Volumen 3.
- Adriana Ciocoletto. Col.Lectiu Punt 6. "Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género".
- Gonzalo Prieto. Blog: Geografía infinita. El ascenso y ocaso de la red ferroviaria Argentina.
- (re) URBANIZANDO. Bases Proyectuales para una Urbanización Inclusiva. ARQA / AR.
- Revista vial. Texto: "El sistema ferroviario en Argentina y la comparación con Estados Unidos y Brasil" 25DIC2016
- El mostrador. Texto: "El regreso de los trenes es ineludible" 15ABR2018

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradecemos a la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario, que durante estos años se convirtió en una casa donde elegimos formarnos para esta profesión, a todos los docentes que formaron parte de nuestra formación durante estos años de estudio, de los cuales hemos aprendido tanto académicamente como humanamente. Especialmente a los docentes de la Cátedra, en donde hemos cursado Proyecto Final de Carrera, y particularmente a nuestro tutor Arq. Daniel Viú, que con su experiencia y predisposición, nos acompañó en cada instancia de aprendizaje para hoy lograr nuestro objetivo de ser arquitectas.

Como también a cada una de las personas que nos brindó sus conocimientos para afrontar este desafío.

A nuestras familias y amigos, que sin el apoyo incondicional de ellos, hoy no podríamos estar donde estamos.

Por último, hacemos una mención especial a la Universidad Nacional de Rosario, institución pública de prestigio de la cual estamos profundamente orgullosas de haber formado parte.



FAPyD Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.