



UNR Universidad
Nacional de Rosario

FAPYD - Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño

PROYECTO FINAL DE CARRERA

2020



AUTORES

Clara Griot, Florencia Palmisano

CÁTEDRA

Arq. Alejandro Beltramone

TUTOR

Arq. Guillermo Castiglioni





Índice

INTRODUCCIÓN 1

Movilidad

MARCO TEÓRICO 2

Escala territorial

Escala metropolitana

Contexto

ANÁLISIS 3

Situación actual

Problemas y potencialidades

Visión

5 Miradas

Espacio público

Interfaz urbana

INTERVENCIÓN URBANA 4

Master plan

Etapabilidad

Circuitos

ESTRATEGIA PROYECTUAL 5

El arte de volar

Límite

Recorridos

Programa

Referentes

Espacio para la emoción

Zoom in

Estrategias de infraestructura

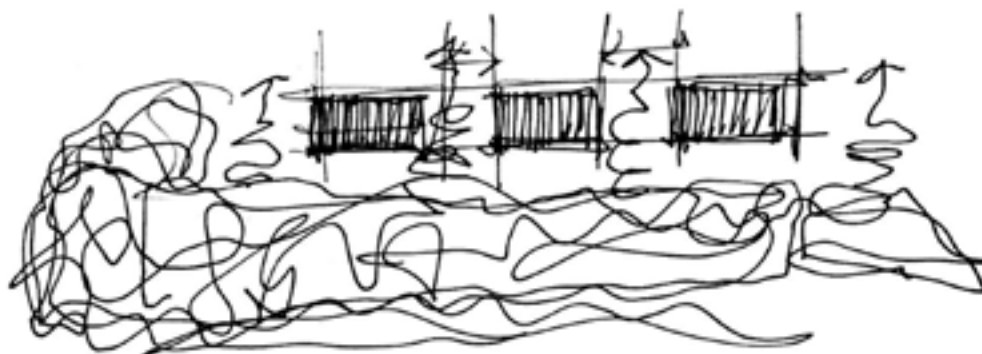
ANEXO 6

Pandemia

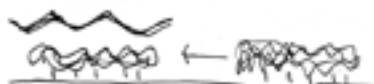
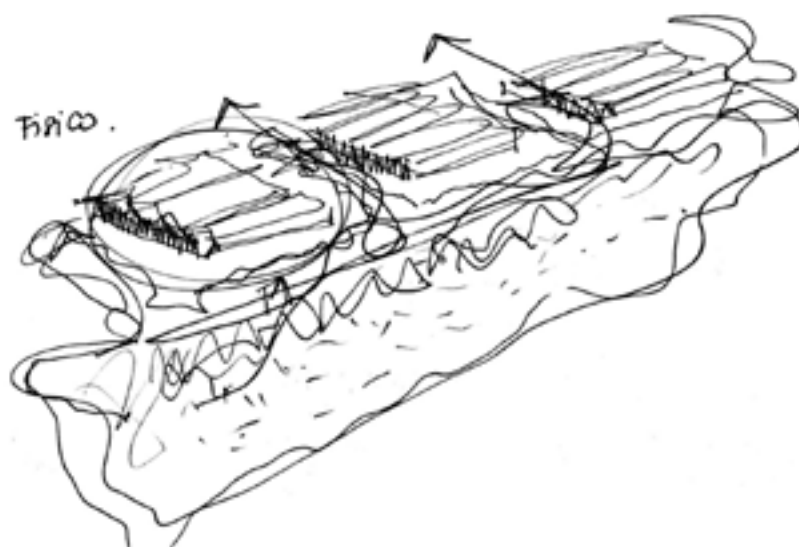
Terminal de carga

Entrevistas

Conclusión



- ✓ gran cubierta
- ✓ parque n parte.
- ✓ disolución del límite físico.
- ✓ unión conceptual.





EL PRIMER Y ÚLTIMO
GRAN ESPACIO PÚBLICO
PARA LA *región*
Y LOS *viajeros*





Prólogo

Esta publicación es la culminación de los años de aprendizaje dentro de la Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño [FAPyD] de la Universidad Nacional de Rosario [UNR]. La misma se enmarca dentro del proyecto final de carrera, el cual se presenta como un cierre para nuestro paso dentro de la universidad.

A lo largo de estos siete años, se nos fueron presentando interrogantes de diferentes índoles a los cuales debíamos darle respuestas a través de la arquitectura. Este camino, largo pero muy provechoso, lo transitamos junto a la actual cátedra del Arq. Alejandro Beltramone.

Si bien creemos que dentro de la facultad aprendimos conceptos sumamente importantes, estamos convencidas de que nuestro paso por la carrera fue altamente enriquecido por las diversas experiencias que, alentadas por la cátedra, tuvimos la oportunidad de realizar. Nuestra participación en workshops, charlas y hasta incluso ayudantías de cátedra, contribuyó en formar nuestra manera de ver la vida y la arquitectura.

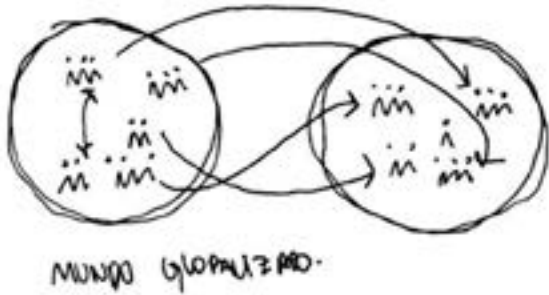
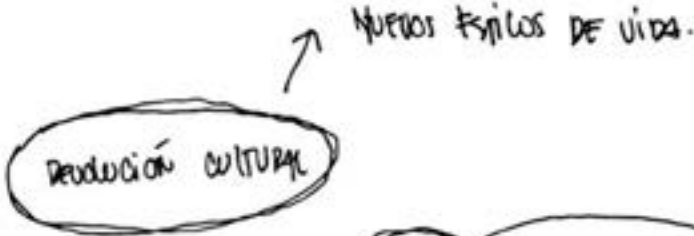
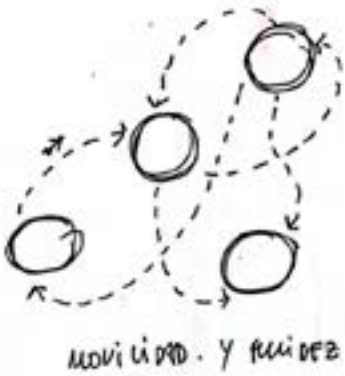
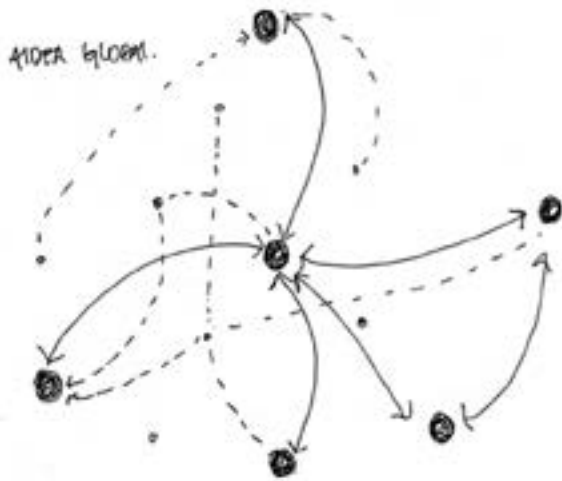
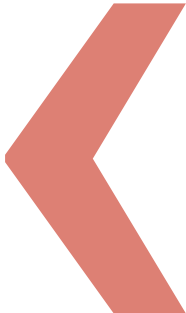
En el año 2019 cursamos la Asignatura de Proyecto Final de carrera en la que debíamos elegir uno de los programas presentados por la Cátedra. El sector elegido fue el del predio del actual Aeropuerto Internacional de Rosario. A lo largo de la carrera, habíamos tenido la oportunidad de trabajar en proyectos de toda índole, incursionando en la arquitectura residencial, hospitalaria, cultural, deportiva y comercial; sin embargo nunca habíamos podido trabajar en la **infraestructura de transporte**, considerando en el desarrollo de un edificio para la movilidad, una oportunidad exploratoria tanto a escala global como local. En el sector elegido, propusimos una nueva terminal para el AIR con vistas a una expansión a lo largo del tiempo, junto con un

La **etapabilidad**, **flexibilidad** y la **atmósfera** fueron conceptos que nos acompañaron durante todo este proceso. Si bien el proyecto no es más que una aproximación a un futuro viable para el sector en cuestión, creemos que los resultados cumplen con los objetivos propuestos por la cátedra, y los propios, para poder culminar nuestro paso por la Universidad Pública, de la mejor manera posible.

1

Introducción

Movilidad



Movilidad

Sin dudas, la infraestructura de **movilidad** es una oportunidad para el desarrollo de la ciudad, es una parte fundamental en la estructuración del territorio y debemos ser conscientes de ello.

Pero lo que es cierto es que la palabra movilidad ha ido desplazando a la palabra transporte, no por motivos coyunturales sino porque realmente son conceptos de diferente alcance.

Cuando hablamos de movilidad, inmediatamente pensamos en nuestra sociedad contemporánea y las distintas velocidades que pautan nuestra vida moderna. Las ciudades se mueven y todo se mueve en las ciudades. La idea de movimiento flota en el aire y el concepto de movilidad está íntimamente vinculado con la **globalización**. Vivimos en un mundo en el que todo es flujo, red, interfaz y comunicación.

Sin embargo, hoy en día, los espacios para la movilidad están sufriendo un cambio de paradigma. Estos que solían pensarse como **‘no lugares’** son hoy, más bien **‘hiperlugares’**. Espacios donde acontecen transferencias cotidianas, lugares de interconexión, dejando de ser estrictamente funcionales para empezar a favorecer a la calidad de vida urbana.

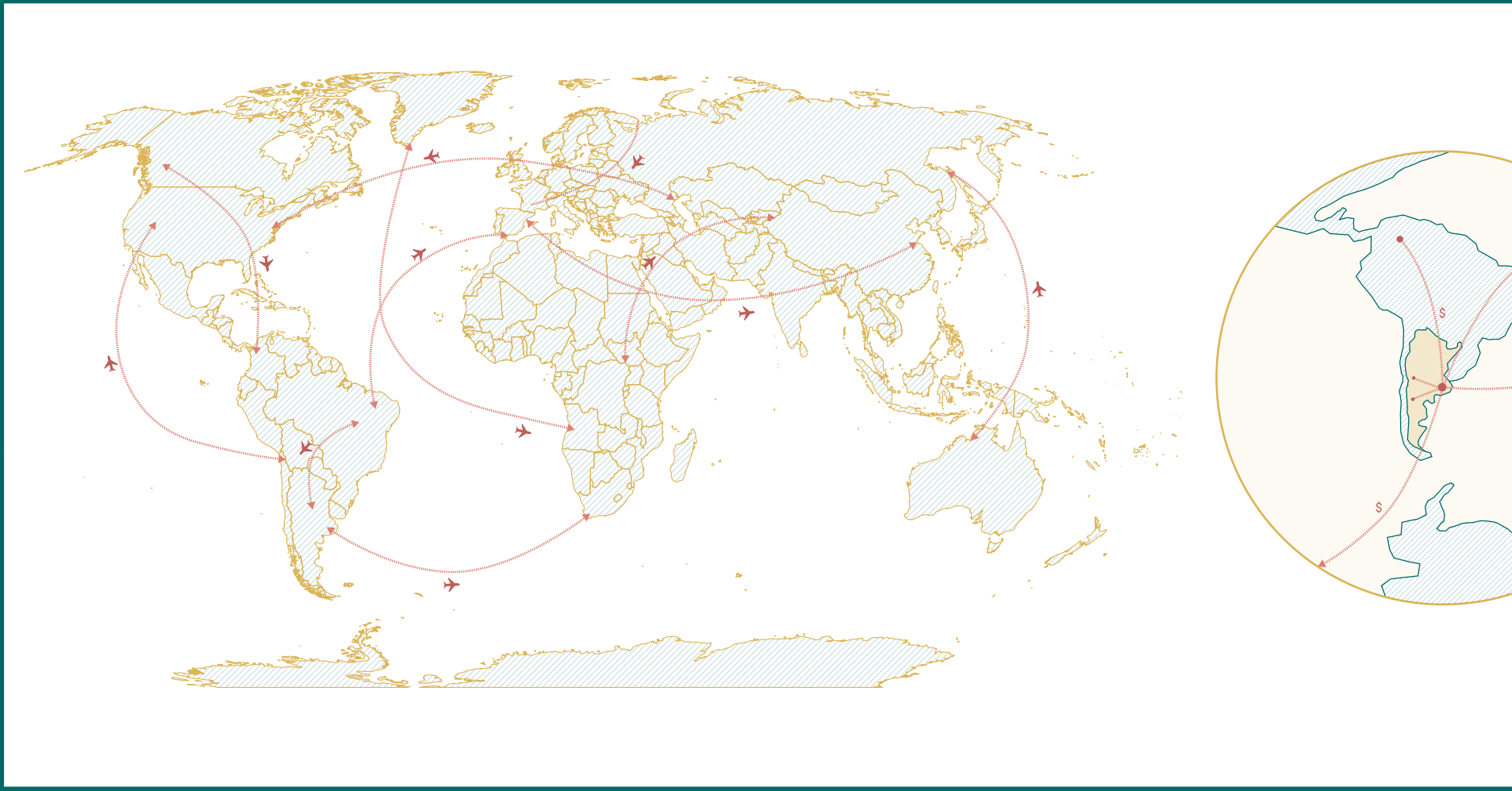
Los **aeropuertos** están considerados como los lugares más emocionantes de la tierra, y mientras que nos han ofrecido las primeras y últimas impresiones de las

naciones mismas a las que sirven, los viajes aéreos han diversificado ampliamente nuestra experiencia acerca de lugar, tiempo y geografía. El aeropuerto, como infraestructura de frontera, constituye un límite territorial. Así, se da una situación ambigua dentro del edificio, en el que existe una frontera materializada, un trámite administrativo que da cuenta de que, en cierta forma, ya no estamos en nuestro territorio. Desde la terminal, podemos ver el **horizonte**.

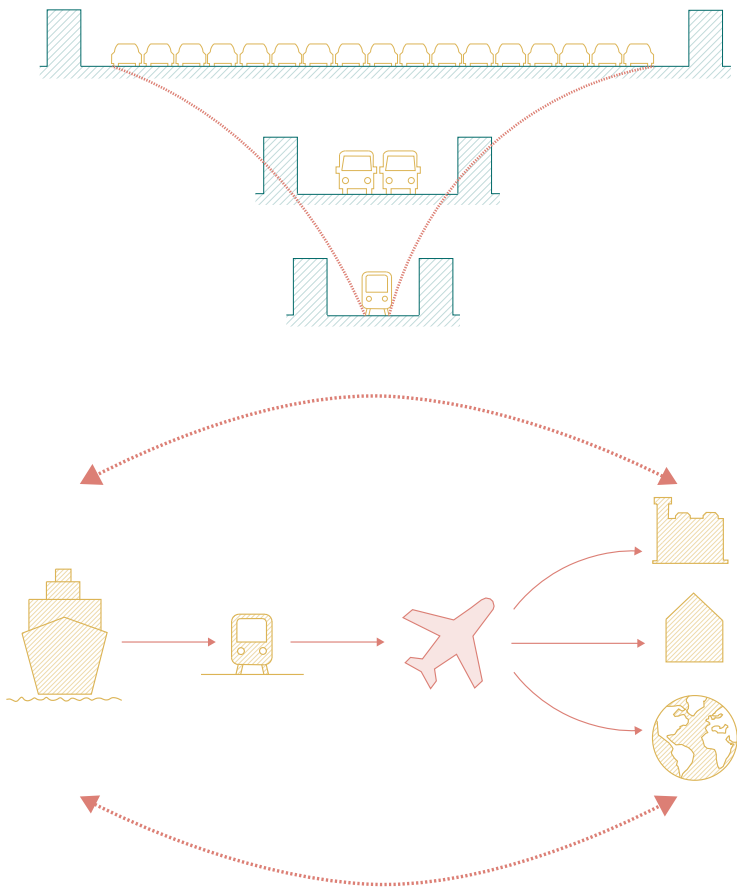
Estos se han convertido en nodos existenciales, estructuras de prestigio que simbolizan una vida entre partida y llegada, donde cada vez más están desarrollando una **vida propia**.

Existen pocas infraestructuras que tengan una vinculación tan fuerte con el paisaje; pueden verse desde el aire y a kilómetros de distancia en el medio de la llanura. Y si bien por un lado representa un **límite** físico, ese límite es también intangible, ya que divide ciudades que no se tocan, planteándose entonces, un campo abierto de fuerzas en el que se manifiestan los encuentros entre cielo y suelo. Se constituye así, la **interfaz** entre dos formas de transporte: mientras los automóviles se desplazan sobre un plano, las aeronaves agregan un tercer eje de coordenadas a su sistema de navegación. La velocidad, las distancias y los paisajes son otros.





ROSARIO COMO CENTRO DE CONEXIONES ESTRATÉGICO FRENTE AL MUNDO





“PENSAMOS EN LA NATURALEZA PÚBLICA DEL
PROYECTO Y CÓMO SE PUEDE MEJORAR; CÓMO
LOS ESPACIOS QUE CREAMOS PUEDEN ANIMAR
LA *experiencia* DE ESTAR ALLÍ”

-RICHARD MEIER-

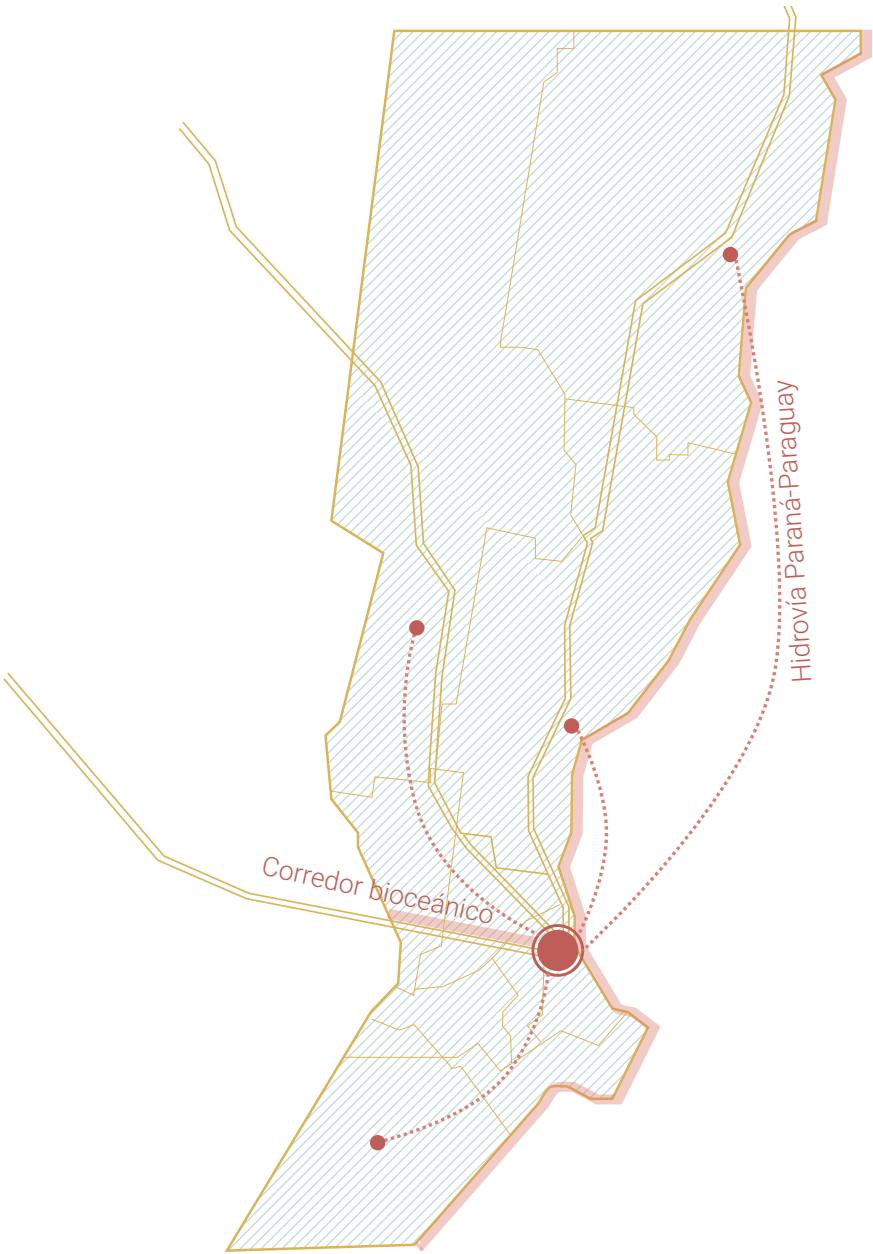


2

Marco Teórico



Escala territorial
Escala metropolitana
Contexto



Escala Territorial

El **Gran Rosario**, es un importante polo de desarrollo regional dentro de la Argentina. Con más de un millón de habitantes, configura un centro industrial, comercial y financiero asentado en el corazón mismo de la región productiva agrícola-ganadera más importante del país. Es el punto de **intersección** de los dos corredores principales de transporte que tienden a desarrollarse plenamente y con carácter multimodal a partir del MERCOSUR. El **corredor bioceánico y la Hidrovía Paraguay – Paraná**, que conectan su importante puerto con el litoral argentino y lo proyectan, a través de la ruta oceánica, con el resto del mundo.

Vinculado además con el centro y norte del país por medio de excelentes conexiones terrestres, como autopistas Rosario-Cordoba, Autopista Rosario-Santa Fe, ruta nacional nº9, ruta nacional nº11 y el puente Rosario victoria, ofreciendo una elevada potencialidad para absorber los tráficos de comercio exterior tanto del país como del Mercosur. Estas características distintivas le dan a Rosario las ventajas competitivas que la convierten en el **centro estratégico** de negocios del Mercosur, con posibilidades de su utilización como base de operaciones para toda la región.



Escala Metropolitana

Rosario se constituye como **cabecera** de un conjunto de comunas y municipios que conforman una realidad urbano-rural con múltiples independencias. Hoy, sin dejar de lado su perfil portuario e industrial se ha ido transformado además en un foco turístico, cultural, cada vez más creciente, de alcance internacional.

El territorio de Rosario, se caracteriza a su vez por presentar una situación de borde urbano hacia el oeste de la ciudad, donde se da el límite territorial entre dos ciudades, pero de centralidad al mismo tiempo, al estar en una zona de interfaz urbana con alcance internacional, regional y local, impulsando de esta manera a generar una **Nueva Centralidad** a escala ampliada.

De esta forma se destaca la progresiva consolidación de nuevos patrones de localización de las actividades de carácter urbano-regional basadas sobre todo en la localización y el desarrollo de la movilidad, la logística y el transporte, cercanos a **nodos infraestructurales** importantes y a las principales autopistas de la región. La consolidación de dicha **Nueva Centralidad Metropolitana**, entendida como articulación de nodos potenciados por la intermodalidad, la logística, la recreación, los servicios especializados y la vivienda, presenta como eje central al **Aeropuerto**.

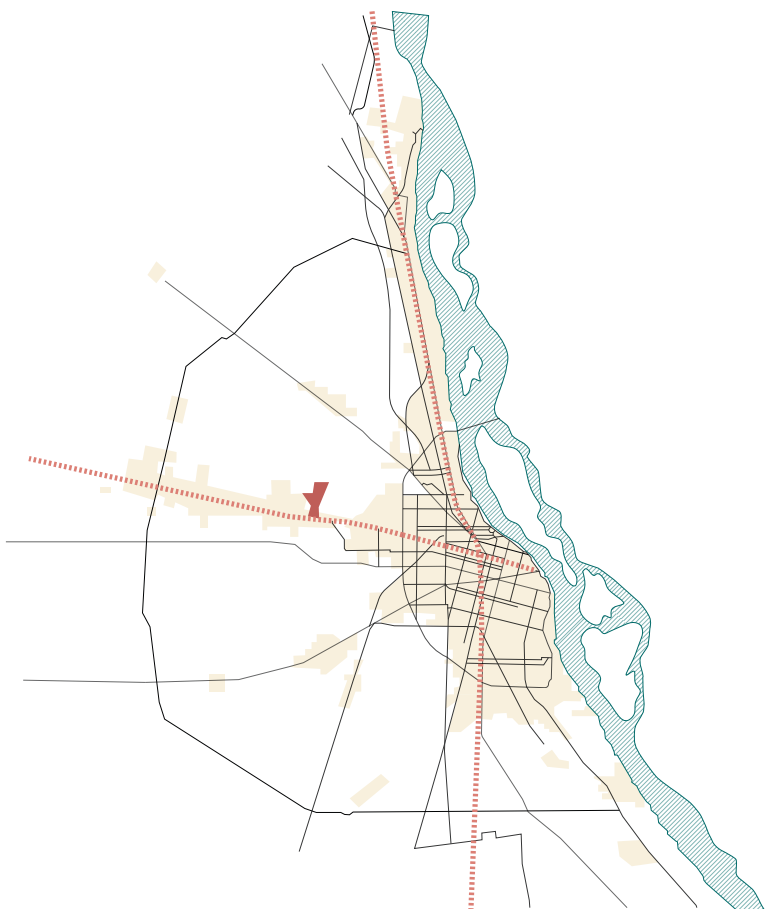
El Aeropuerto de Rosario -Islas Malvinas-, involucra directamente a las ciudades de Rosario y Funes, e indirectamente, a través de la Avenida **Segunda Ronda**, a las localidades de Pérez, Soldini, Ibarlucea y al Parque de la Cabecera, ubicado en los municipios de Rosario y Granadero Baigorria.

En la actualidad, la velocidad, accesibilidad y movilidad son la nueva moneda, y el aeropuerto proporciona la forma más directa de acceder a un flujo global de comercio, que lo convierte en el cimiento perfecto para gestar una **nueva urbe**.



VIALIDAD

ÁREA METROPOLITANA DE ROSARIO



INTERCONEXIONES FERROVIARIAS



NODOS LOGÍSTICOS Y ÁREAS PRODUCTIVAS



Contexto

El **Aeropuerto Internacional de Rosario** «Islas Malvinas» (AIR), ubicado al oeste del Municipio de Rosario y al Este del Municipio de Funes e integrado al Sistema Nacional de Aeropuertos, constituye una pieza clave para el desarrollo de Rosario y la región. Su papel dentro del sistema de transporte de pasajeros y de cargas es fundamental para las actividades productivas y comerciales.

La **accesibilidad** regional al aeropuerto se presenta por la Ruta Nacional N° 9, ingresando por una arteria urbana cuya traza resulta sinuosa y de difícil legibilidad. Desde el sector norte se registra un acceso mejor constituido por la Av. Jorge Newbery que la conecta a la Av. Circunvalación de Rosario y desde allí se enlaza al sistema vial regional. En el 2008, se habilitó el primer tramo de la Av. Segunda Ronda desde la Av. Jorge Newbery hasta la rotonda de acceso al aeropuerto, y actualmente se encuentra en construcción la continuidad de esta avenida hasta su empalme con la autopista Rosario-Córdoba, cuya concreación brindará una accesibilidad vial adecuada a nivel local y regional.

Con respecto a los servicios públicos, además del servicio de remises y taxis, el transporte urbano de pasajeros cuenta con un enlace noroeste, que conecta al aeropuerto con el servicio de transporte urbano.

Como centro de las conexiones aéreas de la región, el Aeropuerto Internacional Rosario (AIR) debe proponerse generar una demanda mayor para que las empresas aéreas justifiquen nuevas operaciones en la terminal. El desarrollo como aeropuerto de cargas parece ser más favorable, dada la ventajosa ubicación de la ciudad dentro de la red viaria nacional, con fáciles y adecuadas conexiones viales con el resto del país.

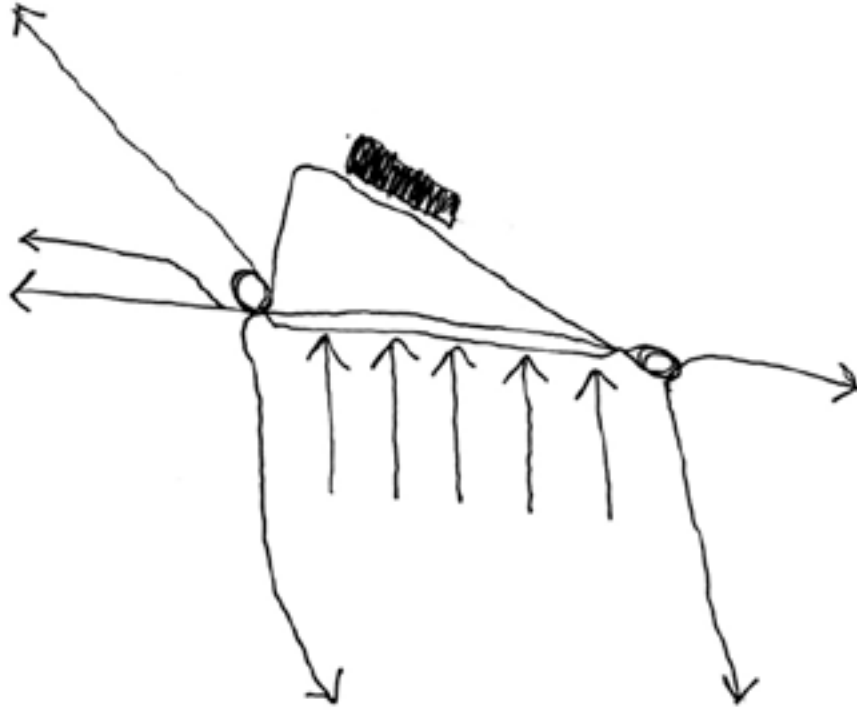
Dicho proceso de expansión acelerado y difuso, requiere de un imperante cambio de escala en la infraestructura de transporte aéreo, ya que la imagen de una población se ve reflejada en el diseño de los aeropuertos, considerados como **‘las puertas’ al mundo**.

3

Análisis



Situación Actual
Problemas y Potencialidades
Visión
5 Miradas
Espacio Público
Interfaz Urbana



- ✓ sistema de colectores y/
descongestionar.
- ✓ Conexión de calles internas.
- ✓ Diferenciar acceso y salidas del Ar.

Situación Actual

La concreción del proyecto aeroportuario se considera un elemento clave en la **planificación territorial** del área metropolitana de Rosario, dejando en evidencia la necesidad de consolidar un Master Plan para el Aeropuerto Internacional de Rosario, acorde a las necesidades que este demande.

Entendiendo que el plan aeroportuario debiera lograr una transformación física tanto de la ciudad como del territorio, se requería tener en cuenta el emplazamiento dentro de la trama urbana asumiendo factores elementales, que hoy están en falta, de cuidado del medio ambiente, sustentabilidad y preservación de los recursos, para ser disfrutados en la actualidad y el futuro.

En tanto, producto de la clara falta de accesibilidad que requiere un aeropuerto de categoría internacional, se reconoce no solo un problema vial, sino también una clara discontinuidad en los parques, con un master plan completamente fragmentado, escasa infraestructura urbana tanto pública como vial, la presencia de un shopping encerrado en sí mismo, y de la estación de energía de la EPE y de las líneas del ferrocarril como elementos inamovibles, también condicionantes de los límites físicos del terreno. En relación al ordenamiento del uso del suelo, el AIR, define un área de seguridad amplia denominada «Superficie limitadora de obstáculos» y otra de mayores restricciones denominada «Área de aproximación y despegue». Las urbanizaciones se han extendido frente a los límites de la aero-estación sin controles adecuados, generando una situación de alto riesgo.

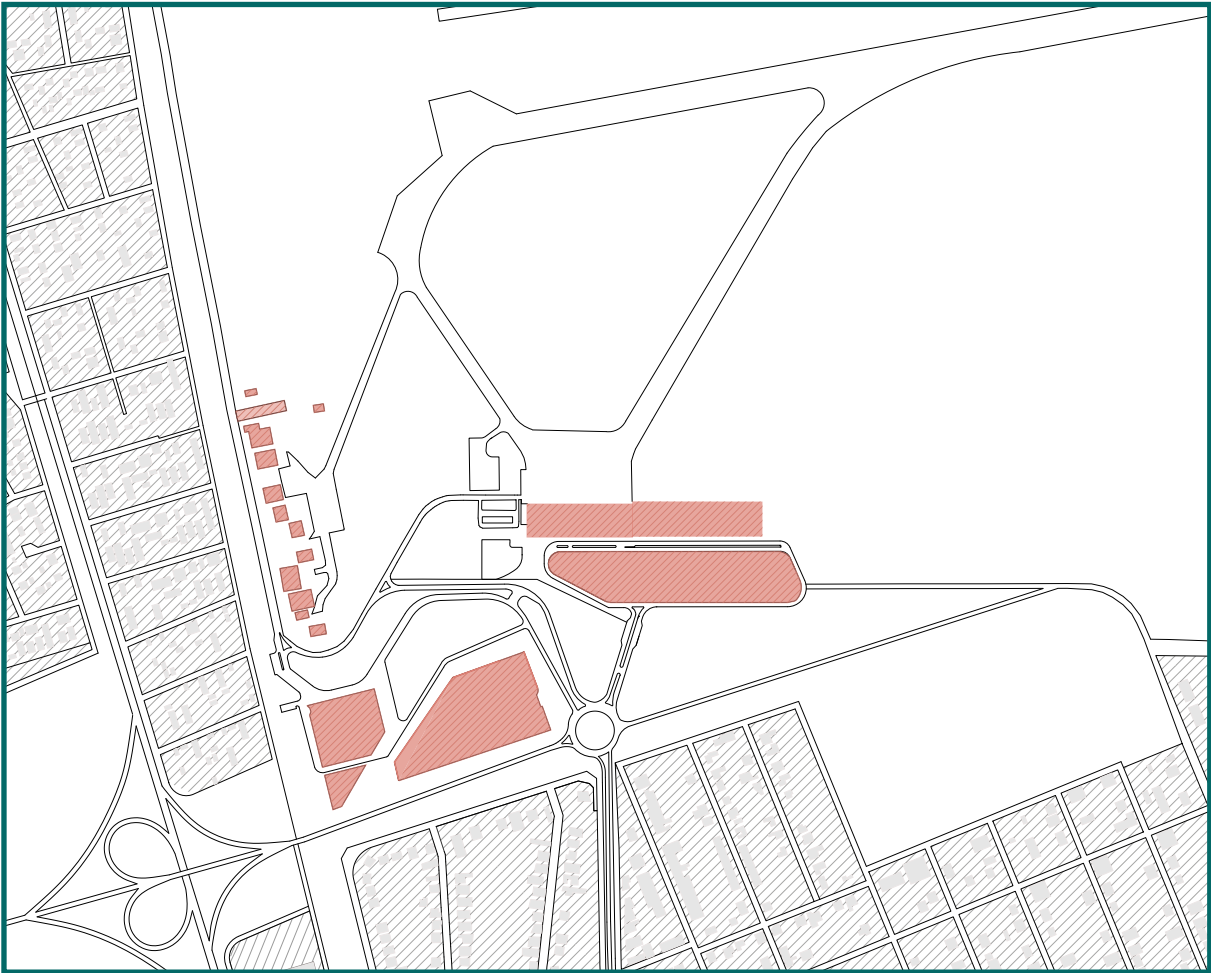
Es por ello que la consolidación de la **nueva 'puerta' de entrada y salida a la ciudad**, genera un nuevo entorno urbano que articula el programa público y privado conjuntamente a través de nuevos espacios que desdibujan dichos límites, y que logran una cohesión física y 'teórica' de programas tradicionalmente opuestos, mediante la continuidad de un gran espacio común - **el parque**- que genera atravesamientos peatonales, y la incorporación de nuevos accesos viales que mejoran la accesibilidad y conectividad del lugar, así como también de la nueva terminal aeroportuaria.

En base a lo dicho, es que nos resulta imperioso un cambio de **escala** en la infraestructura del Aeropuerto, tanto en espacialidad, como en jerarquía y funcionalidad, reorganizando programáticamente dicha terminal, a través de un nuevo edificio que nos pueda elevar el proyecto a la altura y los requerimientos pretendidos para un proyecto de tal magnitud.

Problemas y

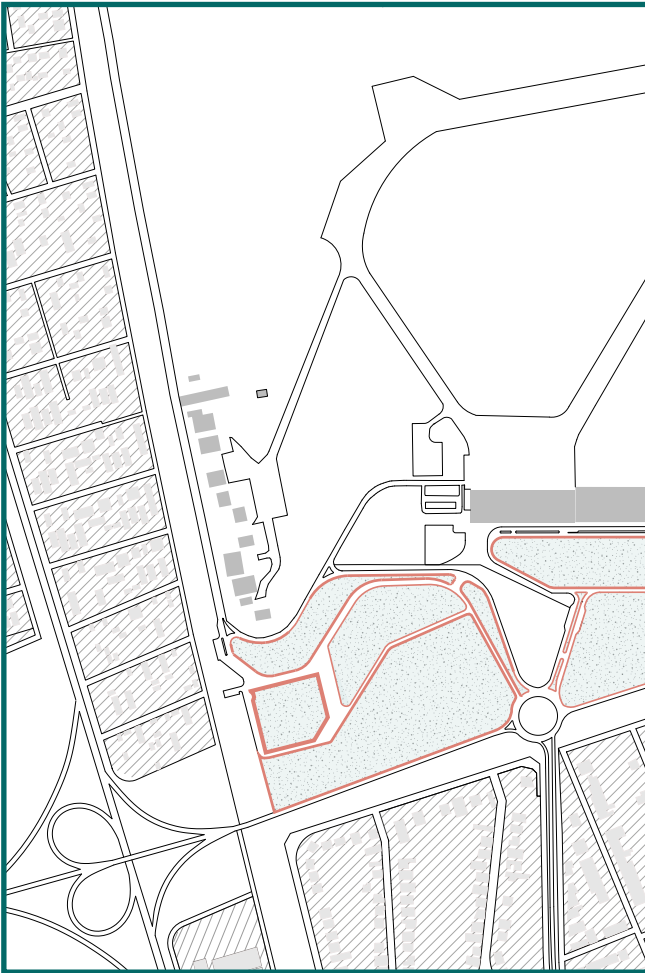


ESTADO ACTUAL



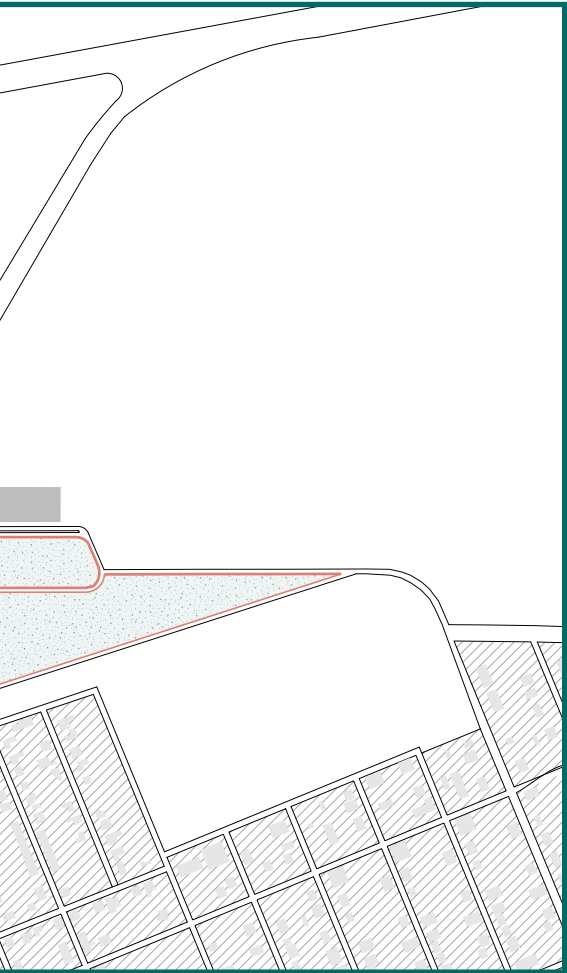
INFRAESTRUCTURA

EQUIPAMIENTO DISGREGADO Y
POCO FUNCIONAL AL SECTOR



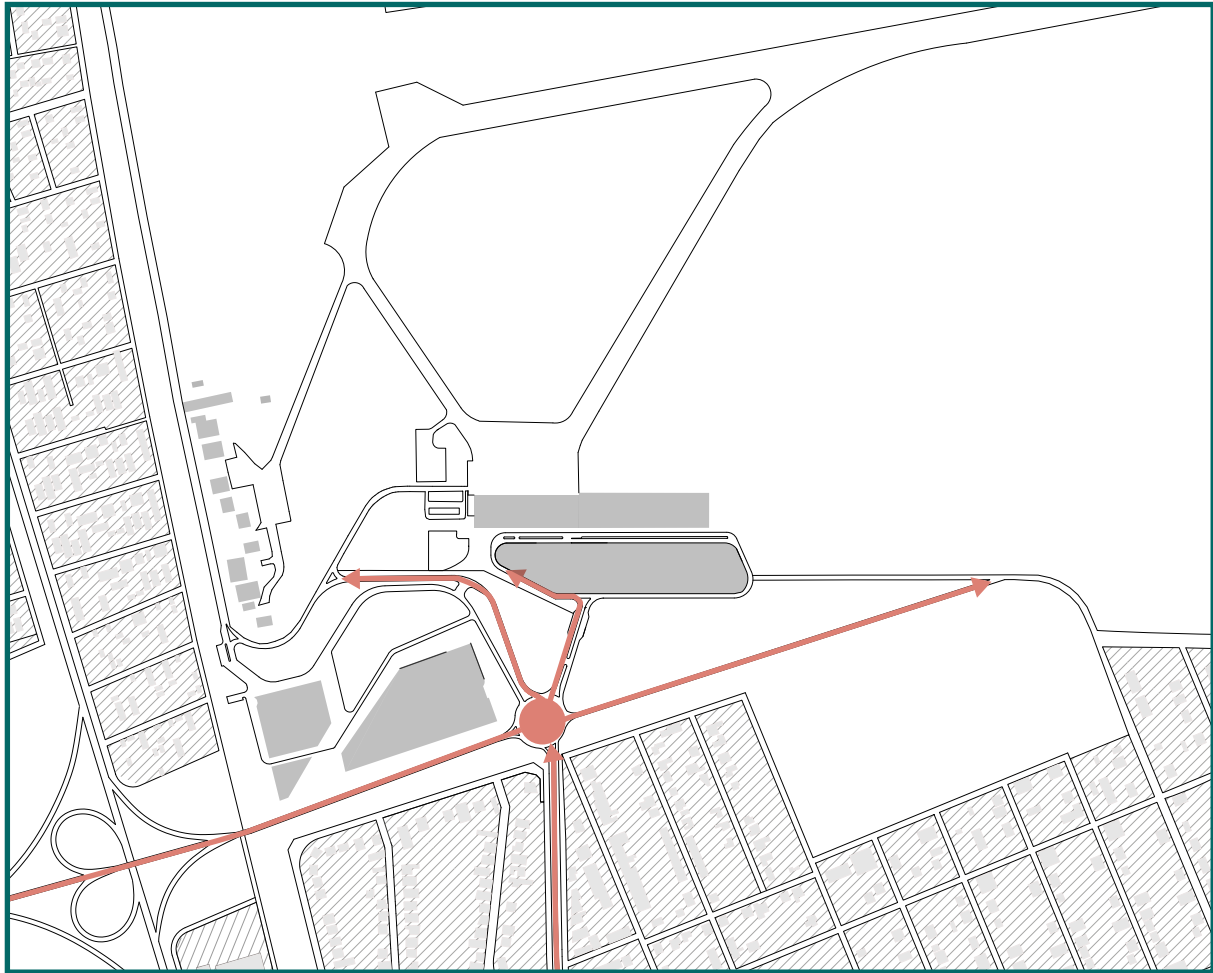
ESPACIOS

SISTEMA DE
DISCONT



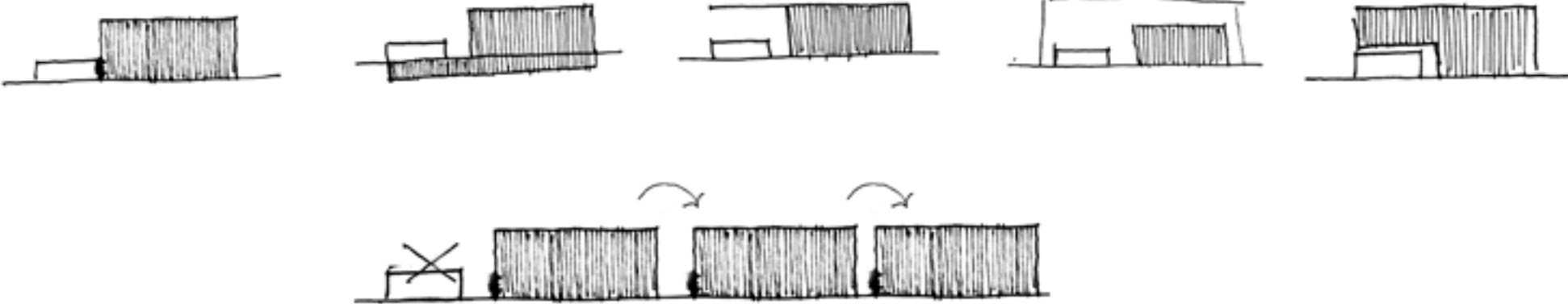
S VERDES

E PARQUES
TINUOS



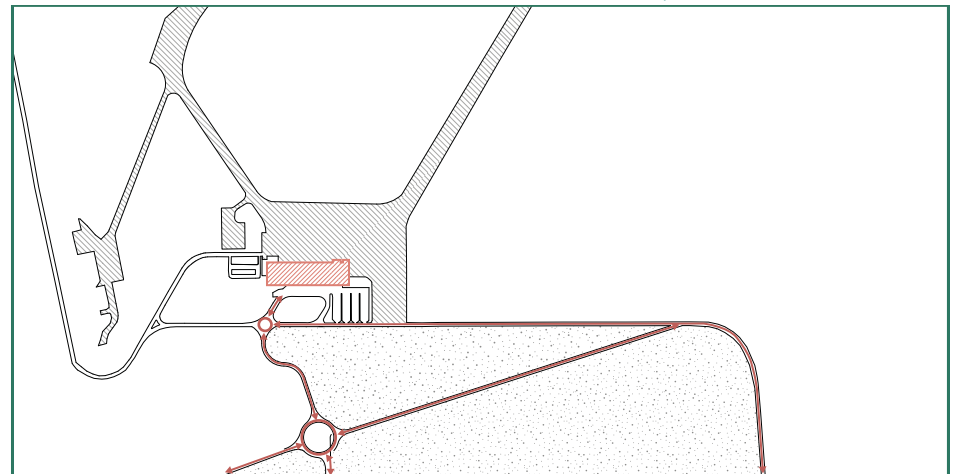
VIALIDAD

FALLAS EN LOS
SISTEMAS DE
CONECTIVIDAD

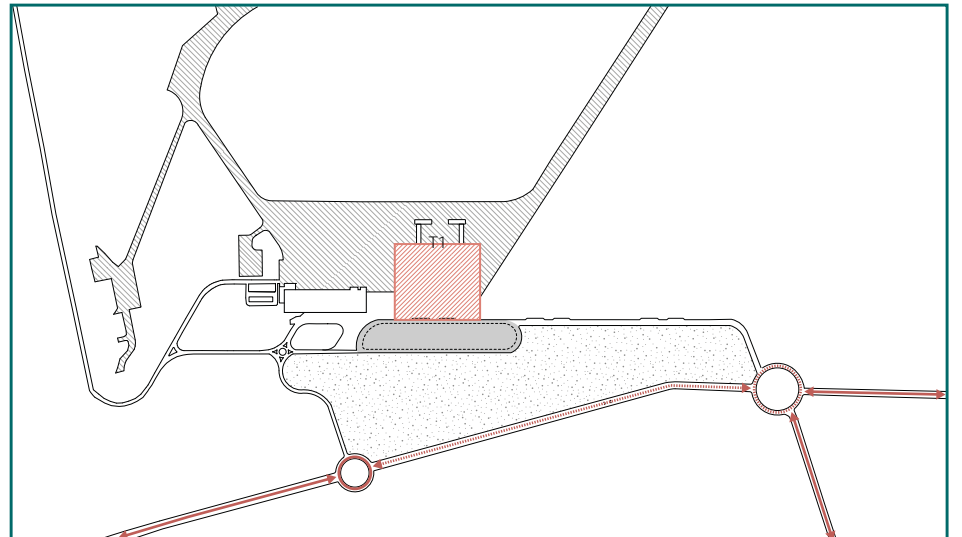


TRANSICIÓN ESCALAR

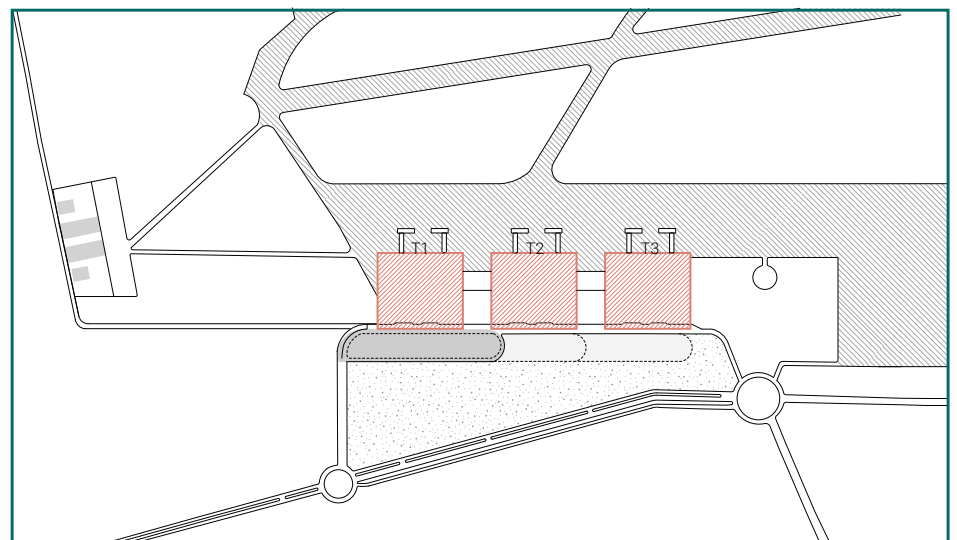
Etapabilidad



ESTADO ACTUAL



PRIMER ETAPA



INTERVENCIÓN FINAL

En el contexto de un mundo globalizado donde la información se encuentra al alcance de todos de manera instantánea, así como la velocidad de transporte aumenta, entender que la movilidad es una condición natural del hombre contemporáneo y que la infraestructura de transporte en todas sus escalas son exigencias básicas para lograr posicionar a Rosario en la órbita de las ciudades globales; conectándose de manera directa con los centros urbanos favorecidos por la velocidad de transporte y la multiplicidad de los mismos.

En los últimos años, el viaje se ha vuelto más rápido, el fenómeno del transporte masivo ha provocado la aparición de nuevas normas, de las cuales los aeropuertos internacionales son un claro ejemplo. Edificios más grandes para un movimiento más rápido, nuevas técnicas de construcción que han impulsado el proceso evolutivo hacia una nueva especie de construcción donde el salto de escala es imperioso, para poder estar a la altura de las exigencias que estos nuevos viajes requieren.



Abordar la relación entre transporte aéreo y el territorio, es fundamental para poder dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aerocomercial y aeroportuaria generan en su **área de influencia**.

El transporte es una actividad primordial dentro del proceso de producción y reproducción de la vida material y cultural de las sociedades; prácticamente ninguna actividad humana puede ser concebida sin la concurrencia de desplazamientos de personas u objetos, porque todo ocurre en el **espacio**, y no en un único lugar.

El **transporte aéreo** es un factor modelador de las estructuras económicas metropolitanas y regionales, permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, estimula economías de escala e impacta en los patrones de crecimiento de las ciudades. A su vez, las particularidades del territorio en el cual se sitúa el aeropuerto influyen y condicionan la actividad aérea.

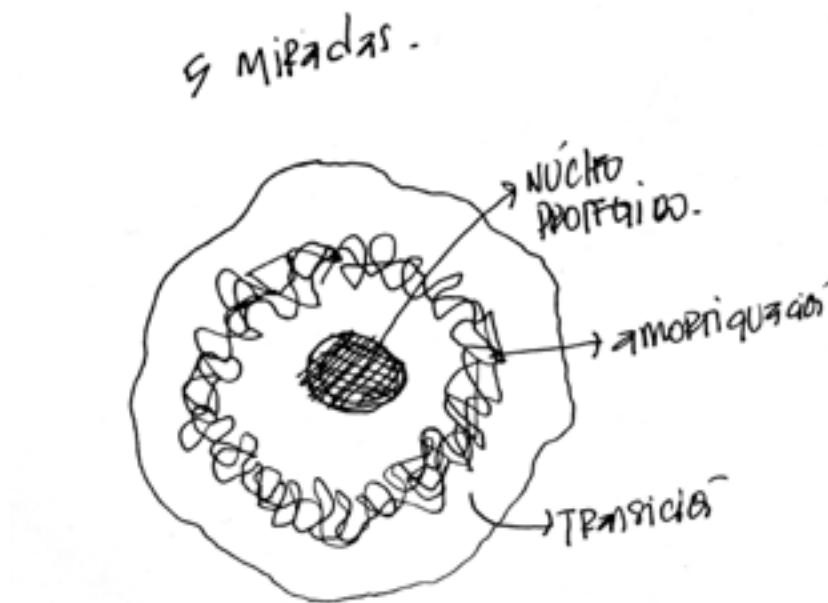
Por esta razón, es fundamental definir el área de influencia del aeropuerto, las características socio-demográficas de la población que allí reside y el perfil económico-productivo de la región





PARQUE METROPOLITANO DE LAS 5 MIRADAS

5 Miradas



Al estudiar el terreno en cuestión, nos propusimos investigar un poco acerca de las propuestas inmobiliarias y de desarrollo paisajístico que se plantearon en el sector, y con ello nos pusimos a indagar sobre la propuesta ganadora de las **5 miradas**, cuyo parque se presenta tan próximo a nuestro terreno en cuestión.

Con motivo de constituir un ámbito reflexivo de los procesos de urbanización del Área Metropolitana de Rosario (AMR), el gobierno de la provincia de Santa Fe y el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario, convocaron al Concurso Iberoamericano de Ideas: "5 Miradas Estratégicas para el Área Metropolitana de Rosario".

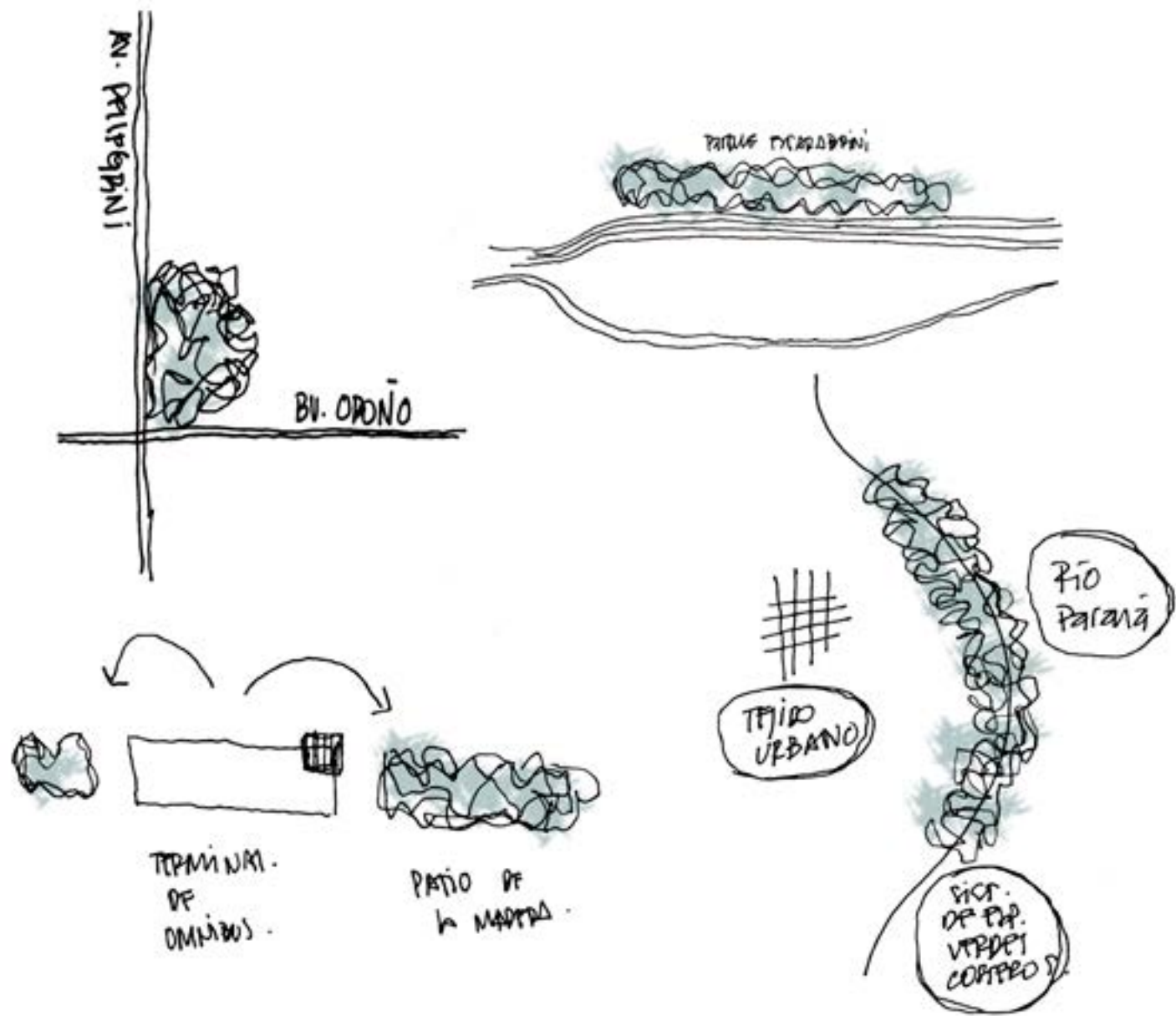
En un área vacante de aproximadamente 500 hectáreas, el equipo ganador busca la posibilidad de desarrollar en el lugar, con mínimas intervenciones, un complejo parque público, de muy bajo mantenimiento, alto valor paisajístico, funcional, urbano, didáctico ambiental y de conservación para la biodiversidad.

La propuesta busca ser clara y contundente en su respuesta a estos procesos, proponiendo la construcción de una **Nueva Centralidad cuyo corazón es un enorme espacio público** (La Reserva Natural Urbana y Jardín Botánico Húmedales y Lagunas del Ludueña) a la vez que se restaura funciones ambientales.

Al analizar la intervención sugerida por el equipo ganador, entendimos que conceptualmente, la organización espacial de la propuesta urbana de las 5 miradas responde a una estrategia de **anillos concéntricos** que se organizan mediante gradientes/filtros o tamices y se sintetizan en:

Transición, Amortiguación, Núcleo Protegido.

Así, el programa se organizaba en calles circulatorias que posibilitaban el recorrido, luego se producía un sector de amortiguación, generado por el espacio público, y el humedal como núcleo a proteger.



ESPACIOS VERDES
como amortiguadores urbanos

Espacio Público

En base a lo analizado en dicho proyecto, nos pusimos a observar que este factor de utilizar el **espacio público** como elemento **amortiguador**, se consideraba recurrente en distintas situaciones a lo largo de la ciudad.

Al estudiarla empezamos a analizar qué particularidades caracterizaban a Rosario, del resto de las ciudades del mundo, y de la Argentina. Como primera medida, reconocimos el Río Paraná.

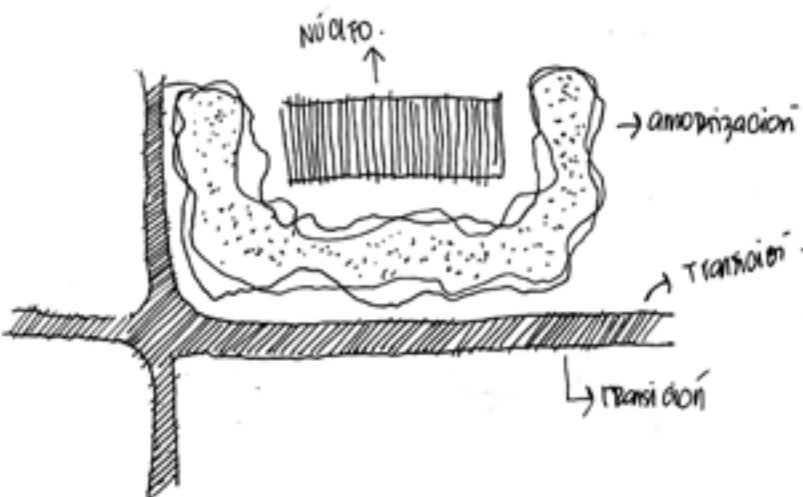
Entendiendo a Rosario como una ciudad portuaria que creció a partir de un límite físico natural, que delimitó a la misma en todo su recorrido desde la región Norte a la Sur. Pero a su vez, reconocimos que en torno a dicho Río, se resaltaba un gran espacio verde y sistema de parques que lo acompañaba.

Es así como, notamos que el espacio público empezaba a ser un elemento predominante en la ciudad de Rosario, entendiéndose como elemento **estructurador, vinculante y amortiguador**. Con ello observamos que en muchas de las grandes infraestructuras de la ciudad tales como *la terminal de ómnibus, el ferrocarril del patio cadenas, el encuentro entre Bv. Oroño y Av. Pellegrini, el Puente Rosario Victoria* y demás nodos infraestructurales importantes de la misma, aparecía el **verde como elemento de contención**.

Comprendimos entonces, que el **sistema de espacios públicos abiertos** desempeña una función estructural en la organización espacial de la ciudad. Los mismos poseen un carácter distintivo, tanto por sus dimensiones, morfología, condiciones paisajísticas y utilización, como por su disposición en la planta urbana.

El espacio público ciudadano no es un espacio residual entre calles y edificios, tampoco es un espacio vacío considerado público simplemente por razones jurídicas; ni un espacio especializado para una tarea en particular. Estos espacios citados son más bien, **espacios públicos potenciales**, un hecho material productor de sentido, es decir, son los elementos determinantes de la forma de la ciudad y poseen el **rol ordenador del urbanismo y la trama urbana**.

En este sentido, el funcionamiento eficaz y democrático de la ciudad se mide por la **dialéctica entre movilidades y centralidades**, entendiendo que esta contribuirá más a la ciudadanía cuanto más **polivalente** sea funcionalmente y más favorezca al intercambio. Es decir, generar una diversidad de usos lo suficientemente eficaz como para atraer una secuencia de **múltiples usuarios diferentes**, que permita la refuncionalización del equipamiento urbano en pos de las necesidades de los mismos.



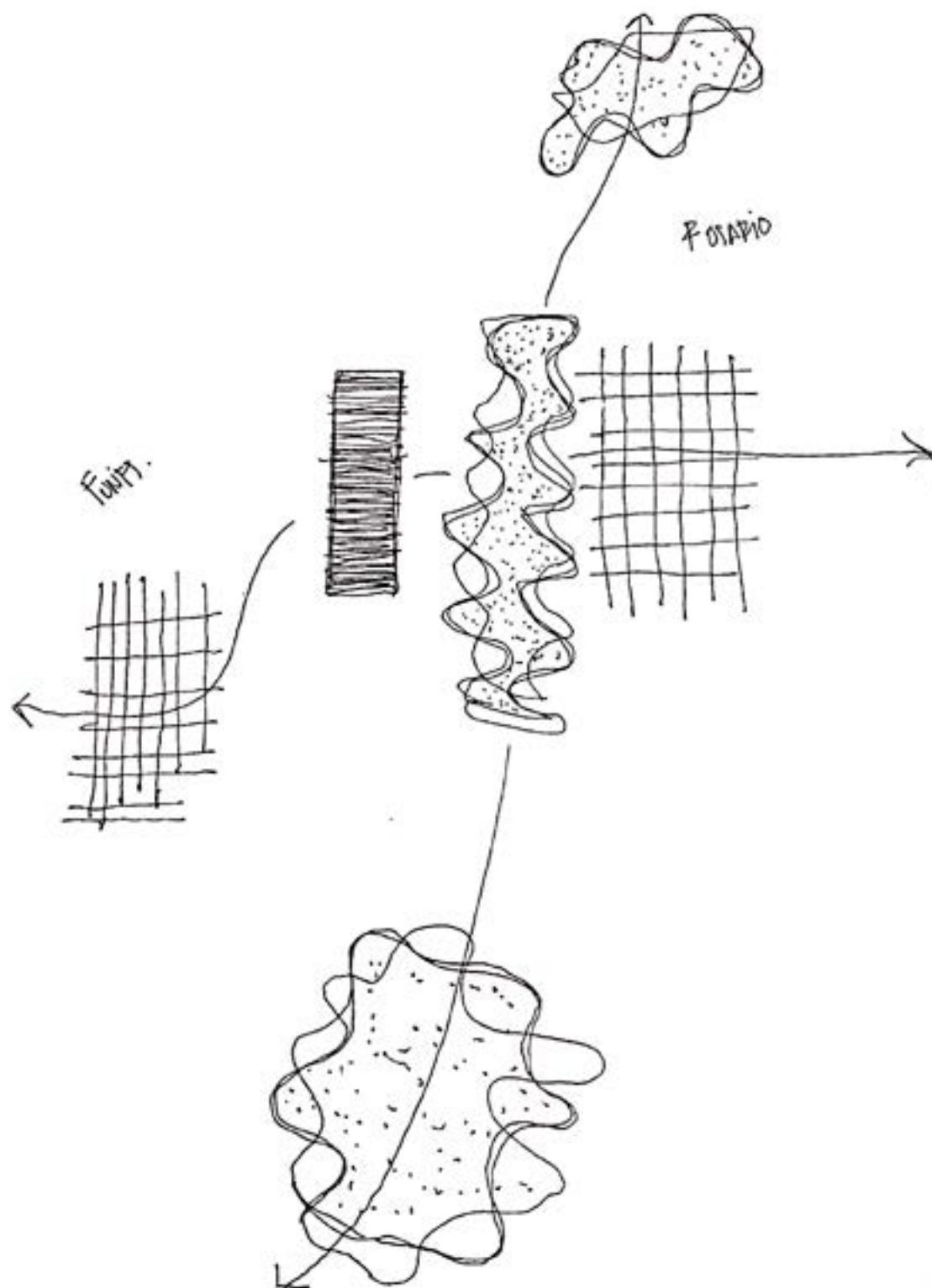
Interfaz urbana



Entendimos que nuestro terreno generaba una **zona de interfaz urbana** que también requería ser ‘amortiguada’, creando a partir del desarrollo aeroportuario una nueva centralidad, cuya característica principal era el gran espacio público que no solo podía contenerlo sino también atravesarlo. Es por ello que lo tomamos como **elemento vinculante** de nuestro proyecto, posicionándolo así



AL *aeropuerto* COMO EL
PRIMER Y ÚLTIMO GRAN
ESPACIO PÚBLICO DE
NUESTRA CIUDAD.



INTERFAZ URBANA
AIR + red de espacios publicos + trama urbana

4

Intervención Urbana

Situación Actual
Problemas y Potencialidades
Visión
5 Miradas
Espacio Público
Interfaz Urbana







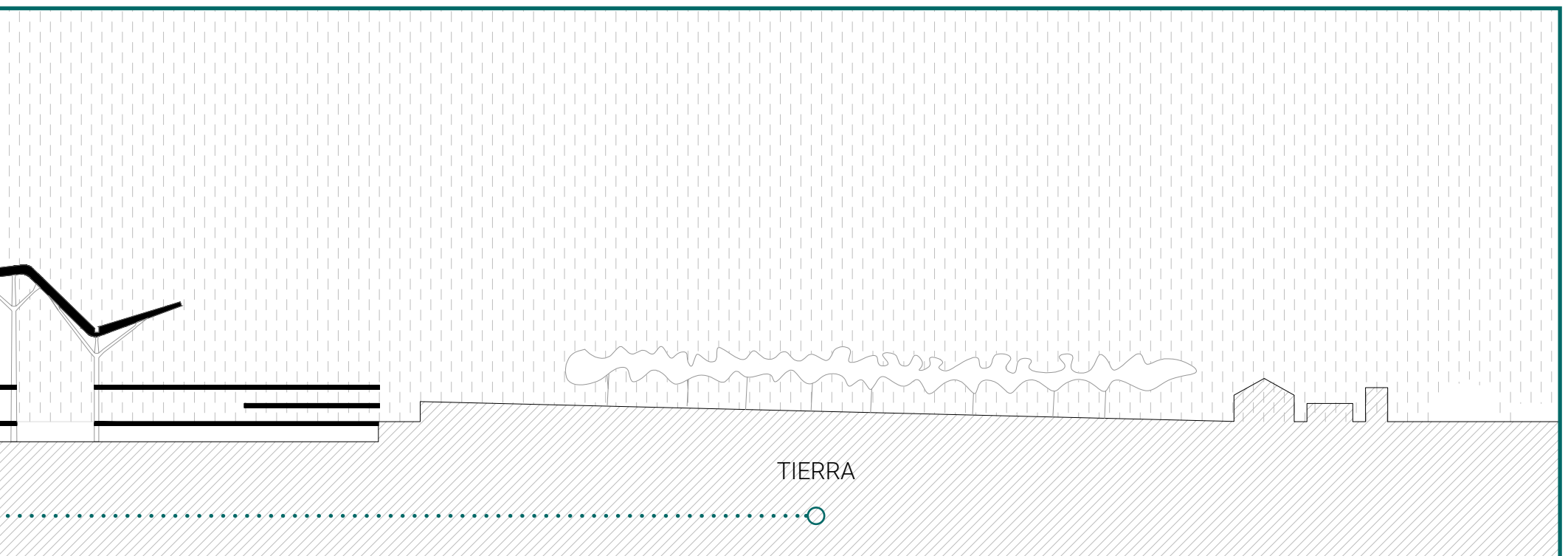
Master Plan

El aeropuerto implica, a su vez, la dimensión arquitectónica. El elemento edilicio convocante, que invita a aplicar una serie de estrategias, cuyo peso y nivel de complejidad permite entender que hablamos de una imagen **integral y global**.

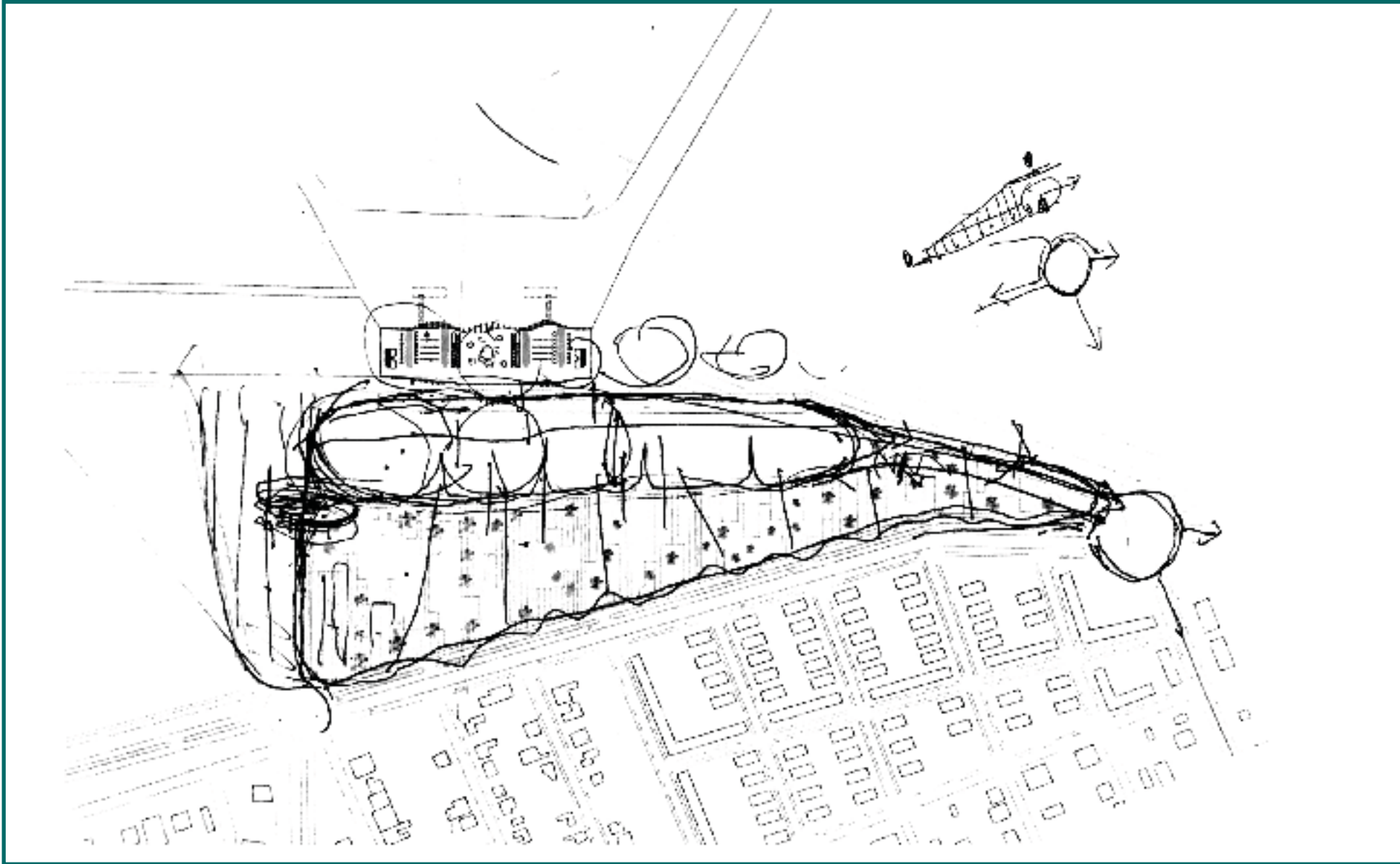
La gran escala de alguna manera obliga a la diversidad, elemento clave del **proyecto urbano**, donde el proyecto final de carrera pasa a ser un **parque** que da vida a un sector de la ciudad, un parque que une vecinos, que conecta lo que antes se consideraba imposible.

Un parque que da servicios, ocio, trabajo y recreación a la comunidad, que da como resultante, un espacio híbrido entre la naturaleza y la interacción humana, no como opuestos enfrentados sino como elementos complementarios en un paisaje urbanizado.

Un espacio donde el **habitar** es un componente más dentro de un sistema más complejo que reinterpreta y resignifica la naturaleza trasladada al interior de la ciudad. WTrabajando con esta idea de integridad espacial es que buscamos, a través de un master plan, fusionar diferentes equipamientos de soporte al aeropuerto. Tomando como elemento vinculante, el **gran espacio verde** que caracteriza al sector en cuestión.



PROCESO PROYECTUAL



CURSADO PRESENCIAL

Masterplan

① 15000 m² s/PB
Nueva terminal Aeropuerto

El concepto de este anteproyecto de la terminal del AIR intenta potenciar la calidad espacial del mismo, relacionando las diferentes partes del programa tanto en planta como en corte. Esto se logra mediante la aparición de distintos planos que se superponen entre sí, generando dobles alturas y relaciones espaciales interesantes. A su vez, se implementa un patio central que abarca la altura total del edificio, permitiendo la división del aeropuerto en cabotaje e internacional, al mismo tiempo que logra una continuidad visual con el espacio público, y exacerba la condición del aeropuerto como último parque de la ciudad.

- Cantidad de pisos 5
- Altura aproximada 20m (contemplando estructura)
- Flujo de pasarejos anual actual 840000 personas
- Flujo de pasajeros anual estimado 1º etapa 1500000 personas
- Flujo de pasarejos anual estimado final 3000000 personas

② 4500 m²
Estación de tren de pasajeros

Desarrollo de una estación ferroviaria de pasajeros que permita la llegada de trenes de larga distancia, formando parte del corredor Este-Oeste, como proyecto de infraestructura vial del AMR; como así también la vinculación y el acceso al mismo desde el centro de la ciudad de Rosario y los lugares aledaños.

- Cantidad de pisos 2
- Altura aproximada 7m
- Superficie por pasajero 1,20m²
- Flujo de pasajeros por día 1000
- Superficie semicubierta andenes 280m largo/5m de ancho
- Superficie circulación y servicios, cubiertos y semicubiertos 2000m²

③ 47000 m²
Sector comercial

Organización del proyecto a través de un nuevo centro que combina el área de equipamientos-servicios con el parque, generando una centralidad y reorganizando de manera más eficiente la propuesta actual de shopping y oficinas, sumándole a su vez hotel, cine y centro de convenciones al programa para otorgarle mayor complejidad.

- Superficie Locales Comerciales 20000m²
- Superficie Oficinas y Centro de Convenciones 8300m²
- Superficie Hotel 8000m²
- Superficie Supermercado 6200m²
- Superficie Cine 4400m²

④ 36300 m² s/PB
Desarrollo inmobiliario | Viviendas

Completamiento de terreno vacante con la proposición del desarrollo inmobiliario de vivienda colectiva, reorganizando la zona y estableciendo un nuevo frente que responda a las complejidades viales y de escasa densidad que presenta el sector intervenido.

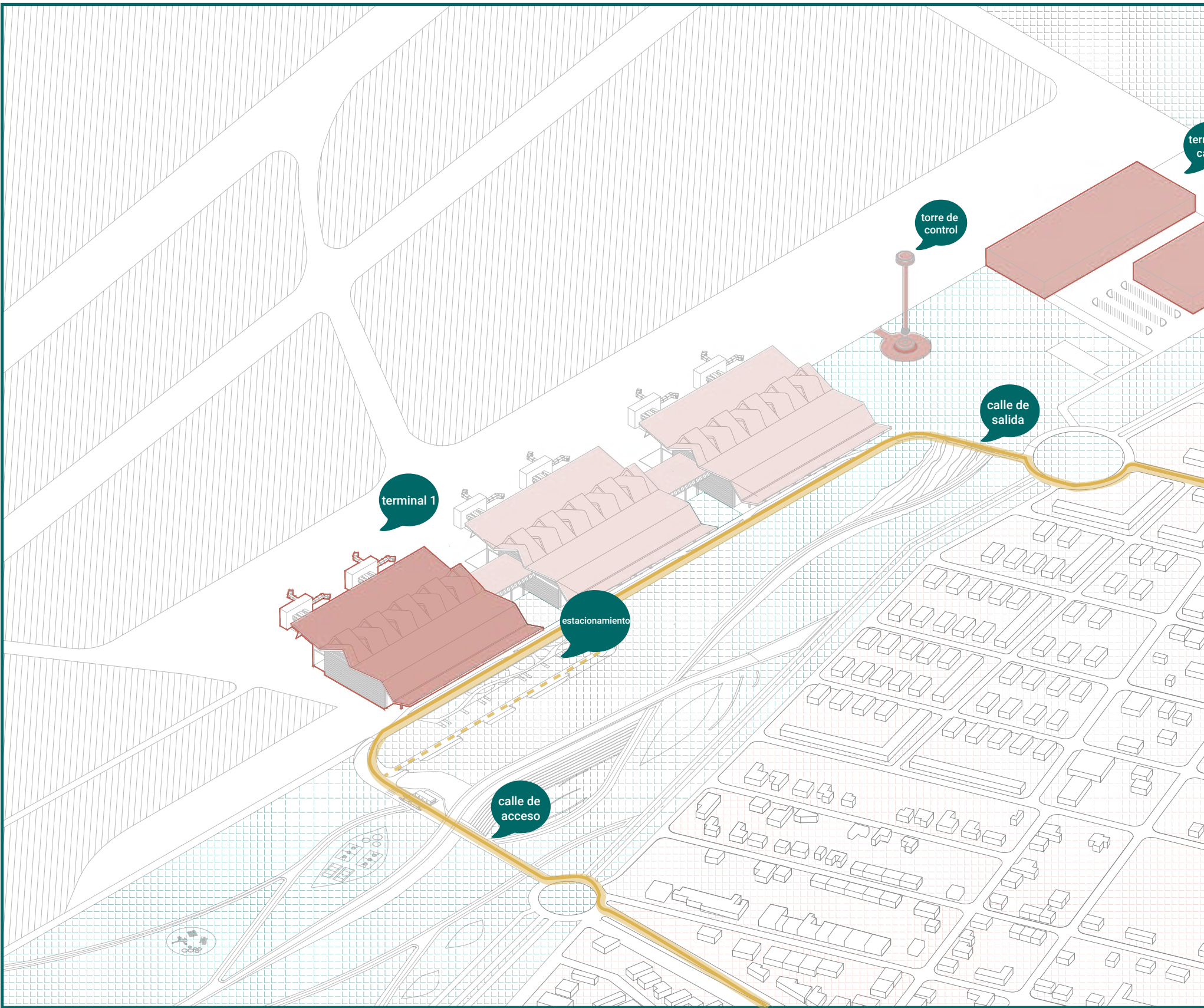
- Cantidad de pisos 3 (altura 9m) | 4 (altura 12m) | 5 (altura 15m)
- Edificabilidad total 129600m²
- Superficie libre terreno 120000m²
- FOS 0,33
- Alturas máximas 15m (2º Ronda) | 12m (Schweitzer y Newbery) | 9m (centro de manzana)
- Cantidad de viviendas estimada 900 (entre 100 y 250m² c/u)
- Cantidad de habitantes estimados 2700

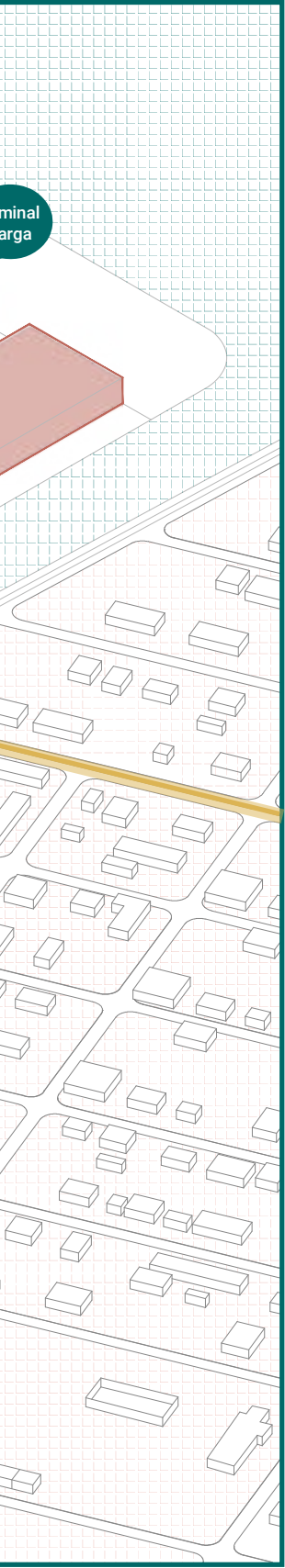
⑤ 50000 m² s/PB
Terminal de carga

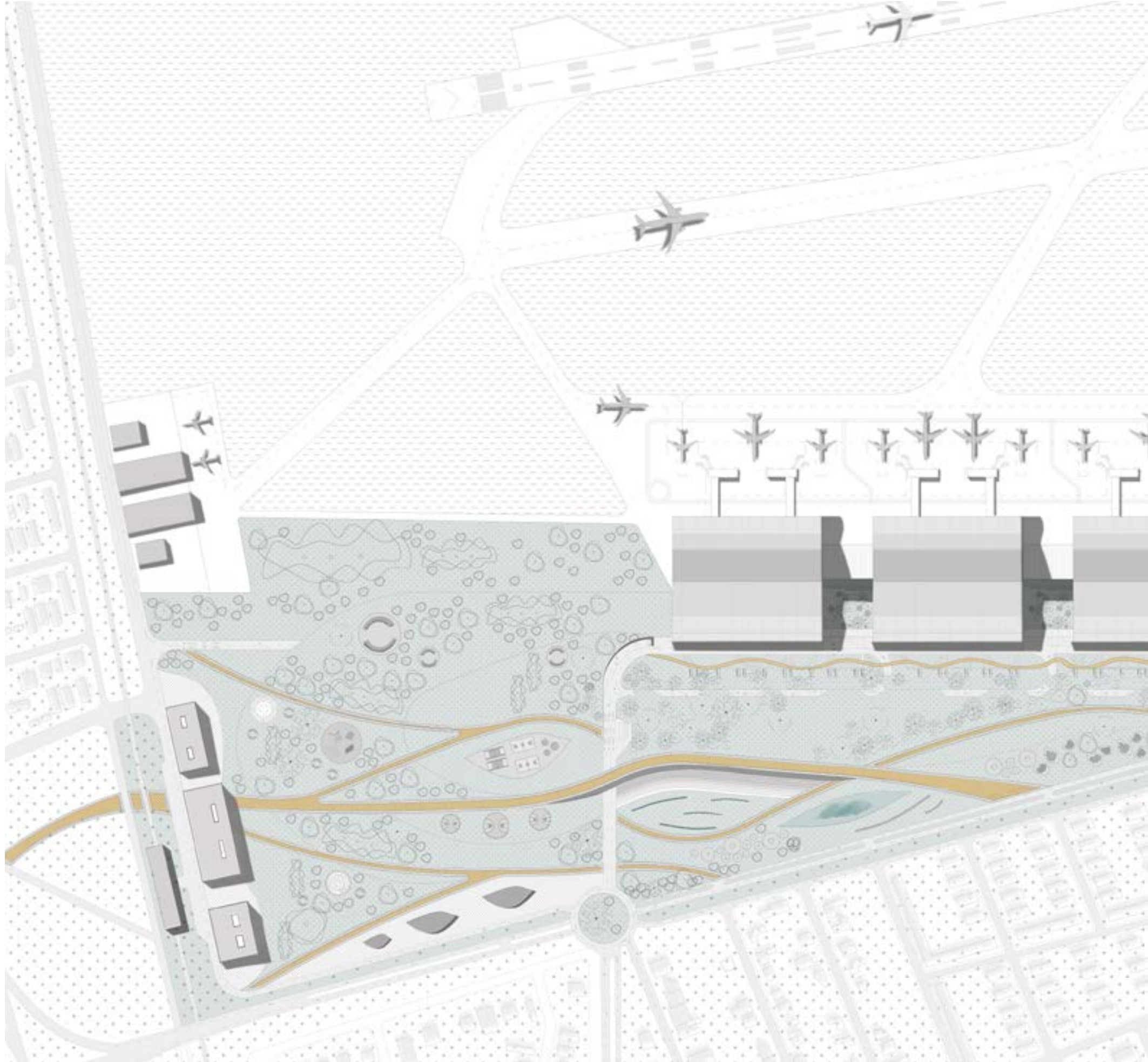
Potenciar el rol de nodo logístico del AIR, con el desarrollo de un centro de intercambio aeroportuario multimodal, de uso productivo, de transporte y de distribución comercial de forma aérea, terrestre y fluvial. Aprovechamiento de terreno vacante para desarrollar la concentración de las cargas del aeropuerto

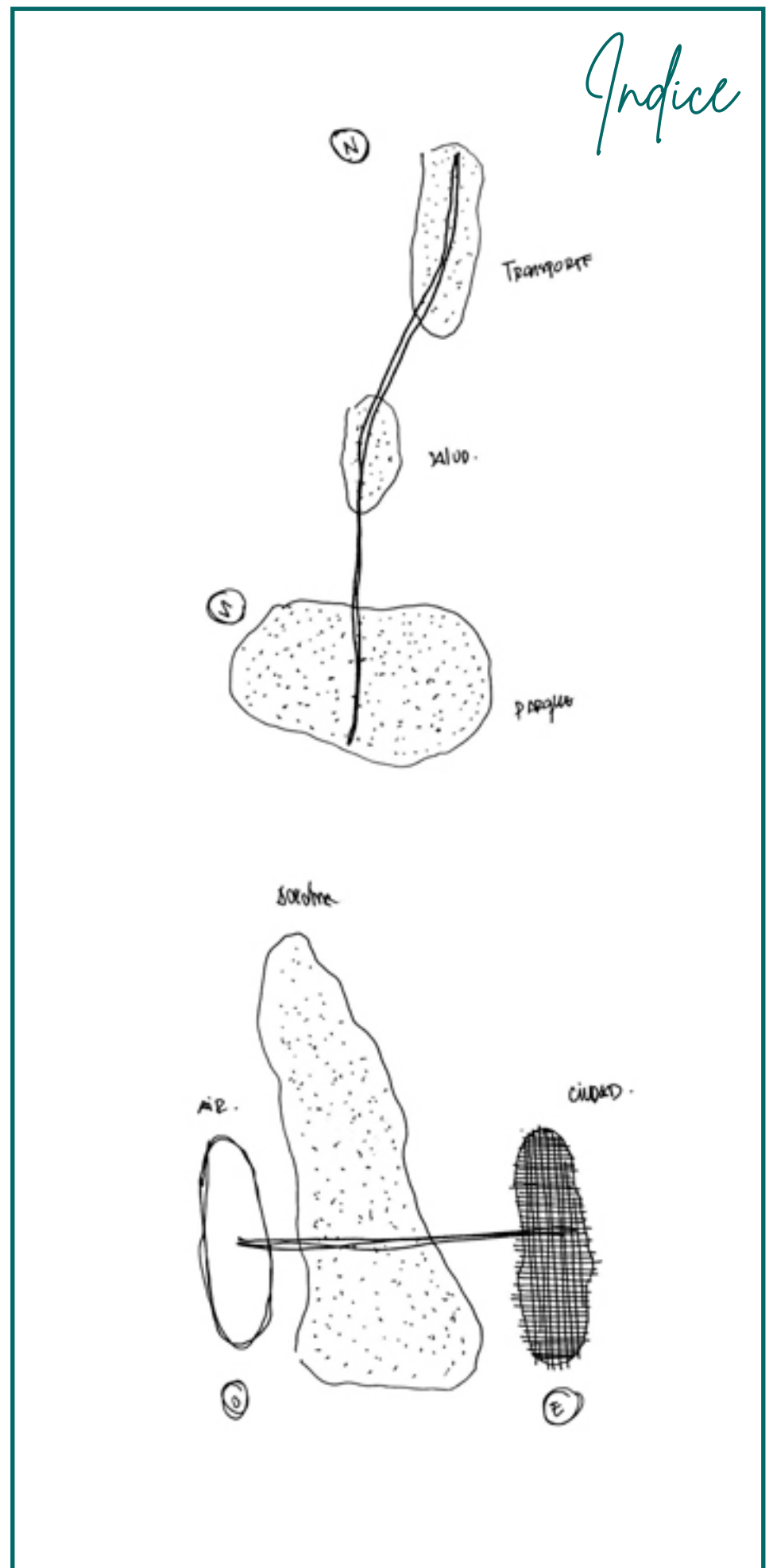
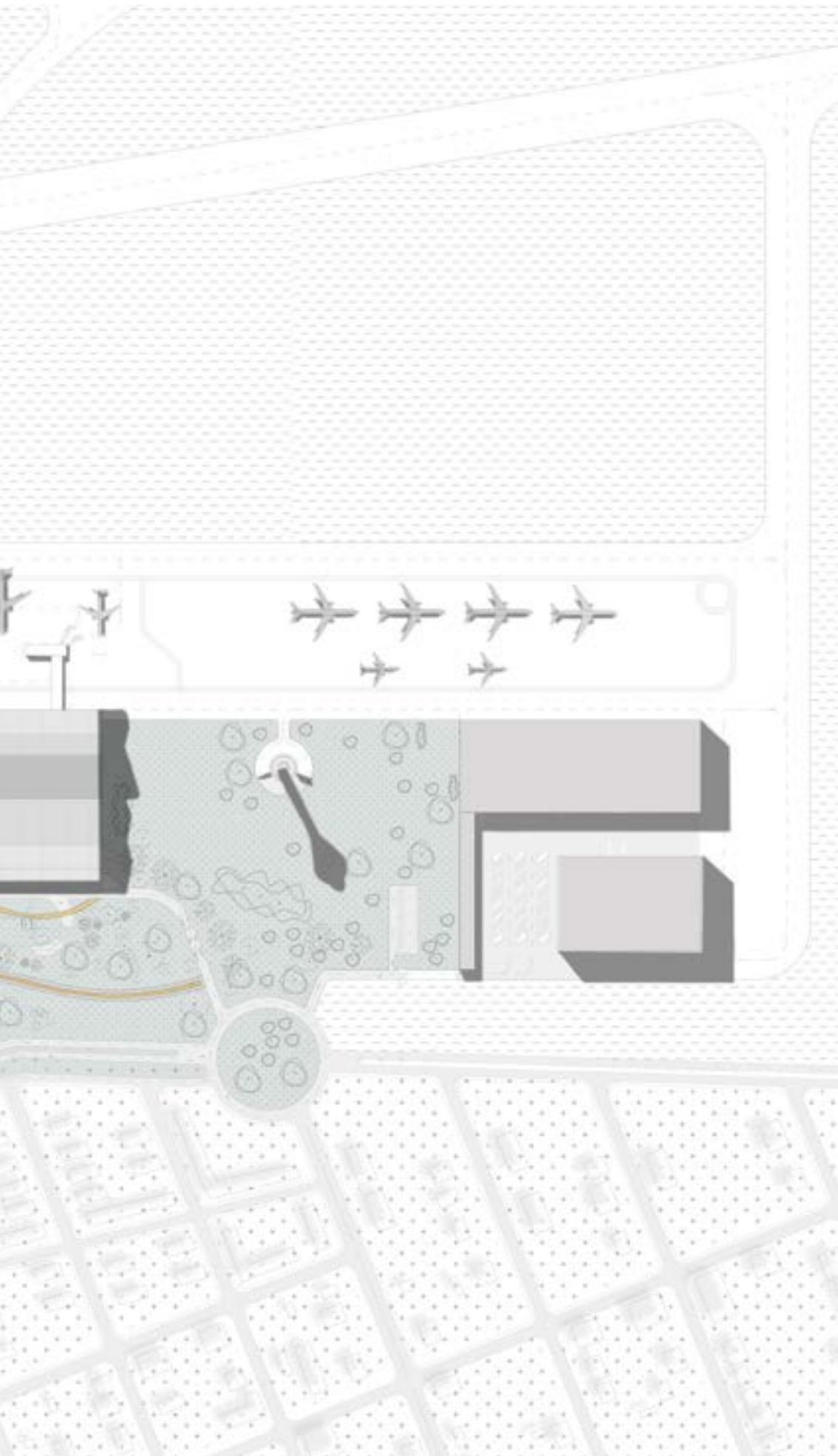
- Depósito fiscal existente 625m2
- Depósito fiscal 1º etapa 1300m²
- Carga Aérea anual existente 425 toneladas
- Carga Aérea anual proyectada 1º etapa 850 toneladas
- Carga Aérea anual proyectada total 1700 toneladas
- Espacio para cocheras de autos y camiones
- Espacio para cámaras de frío, contenedores, oficinas y muelles de carga y descarga
- Servicio logístico integral + Alquiler de depósitos

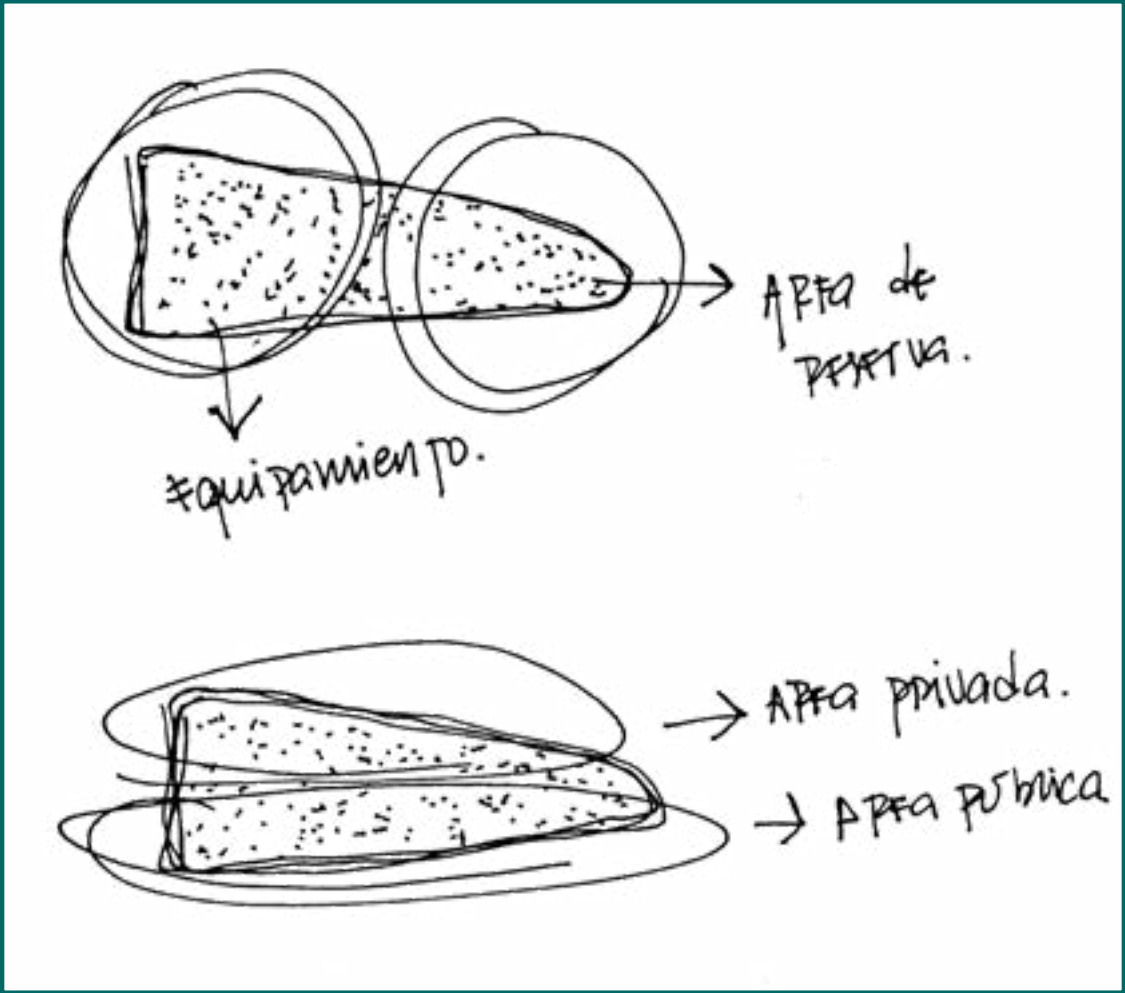










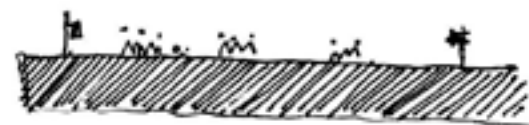


ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN URBANA

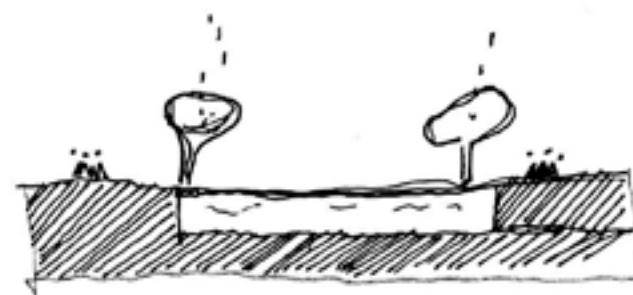
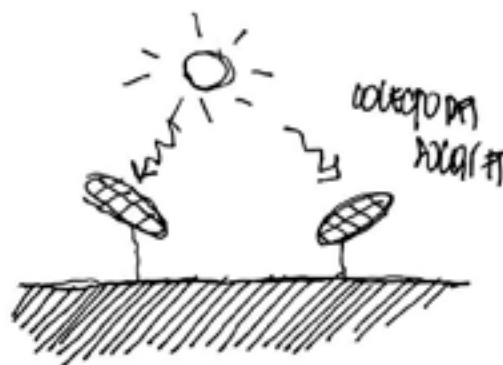
Intervenciones Urbanas



parque agua parque.



AREA RECREATIVA.



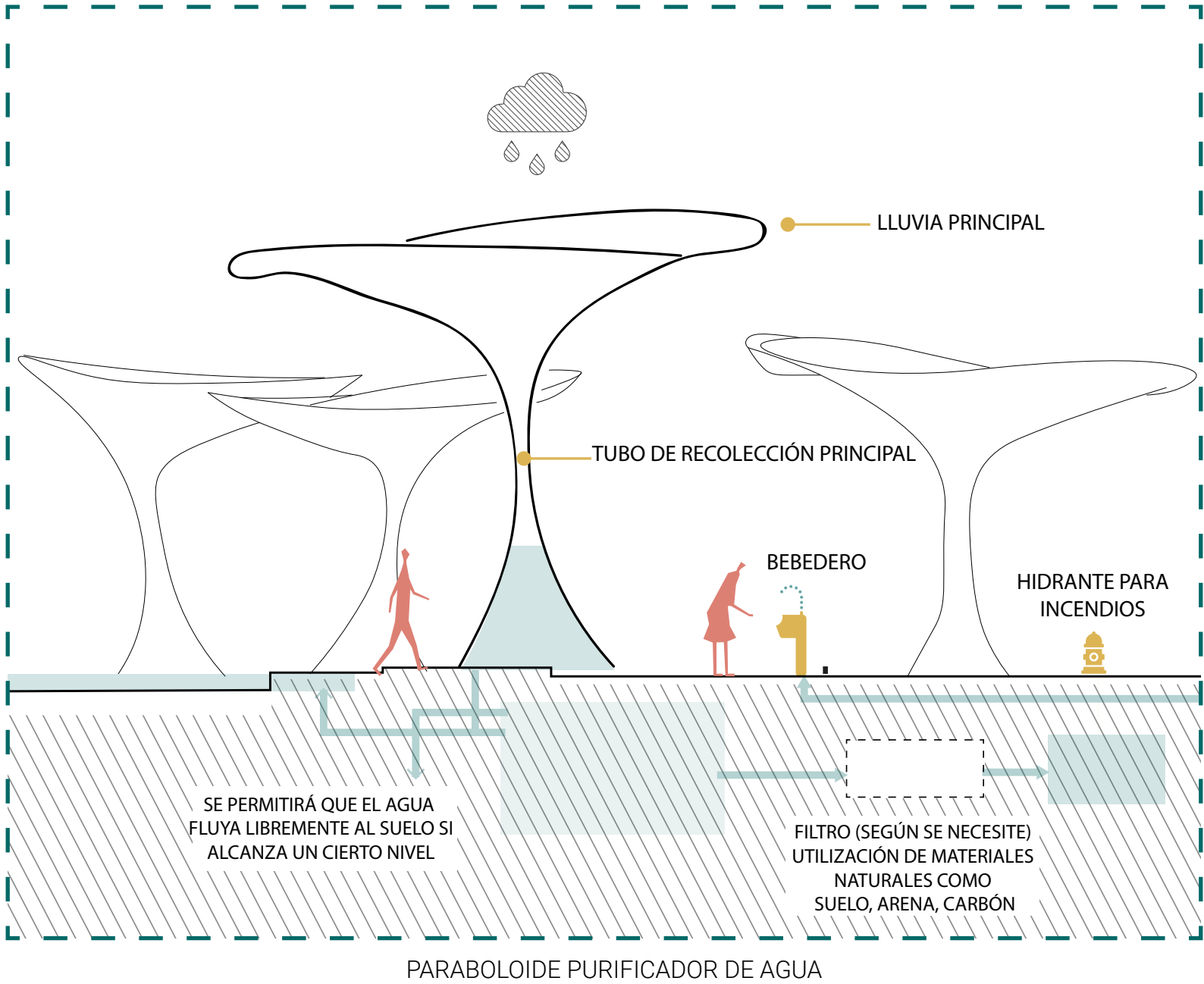
colector de agua.

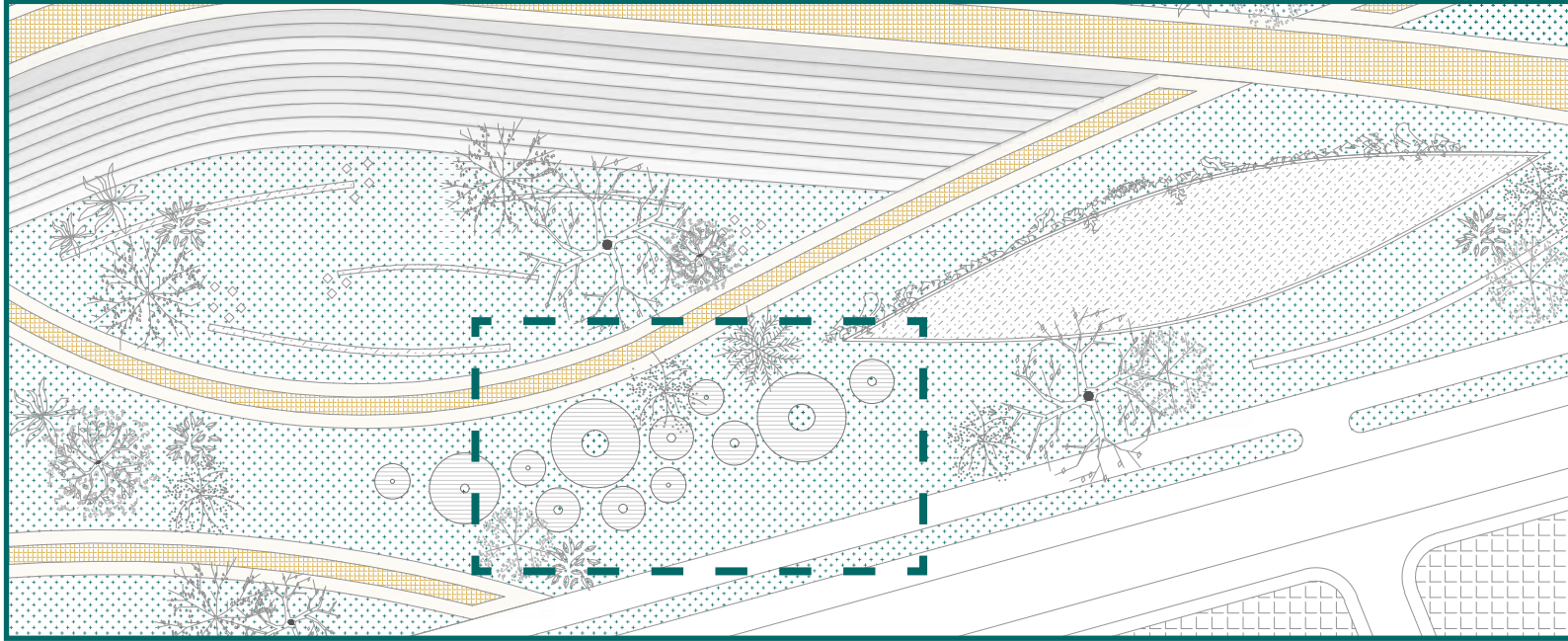
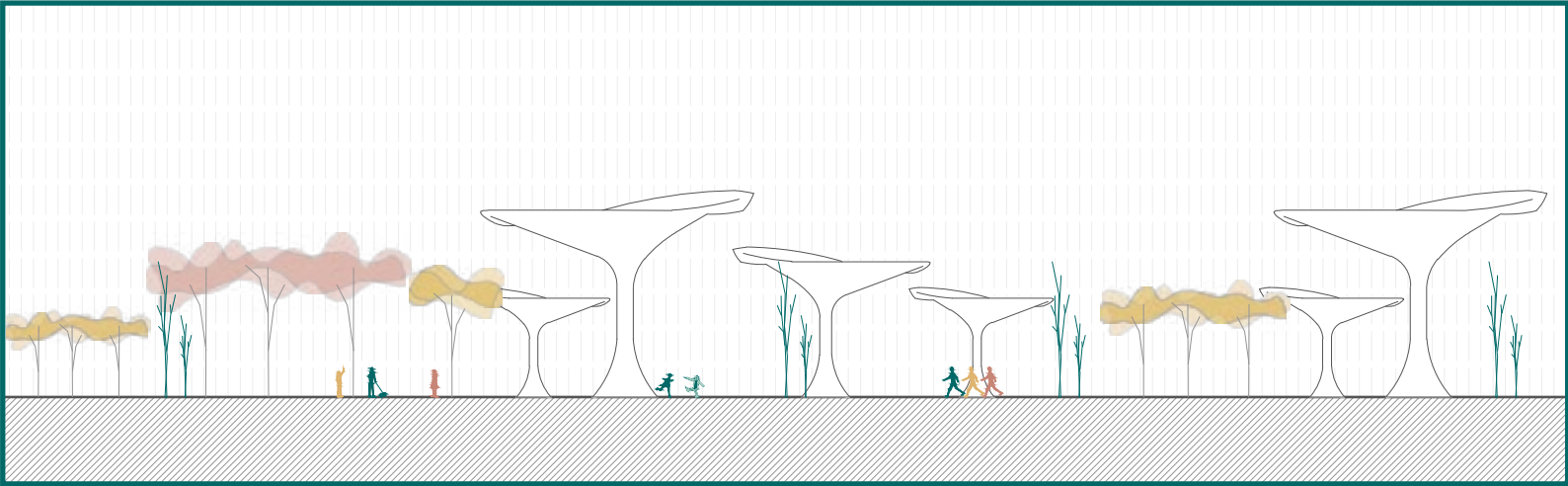


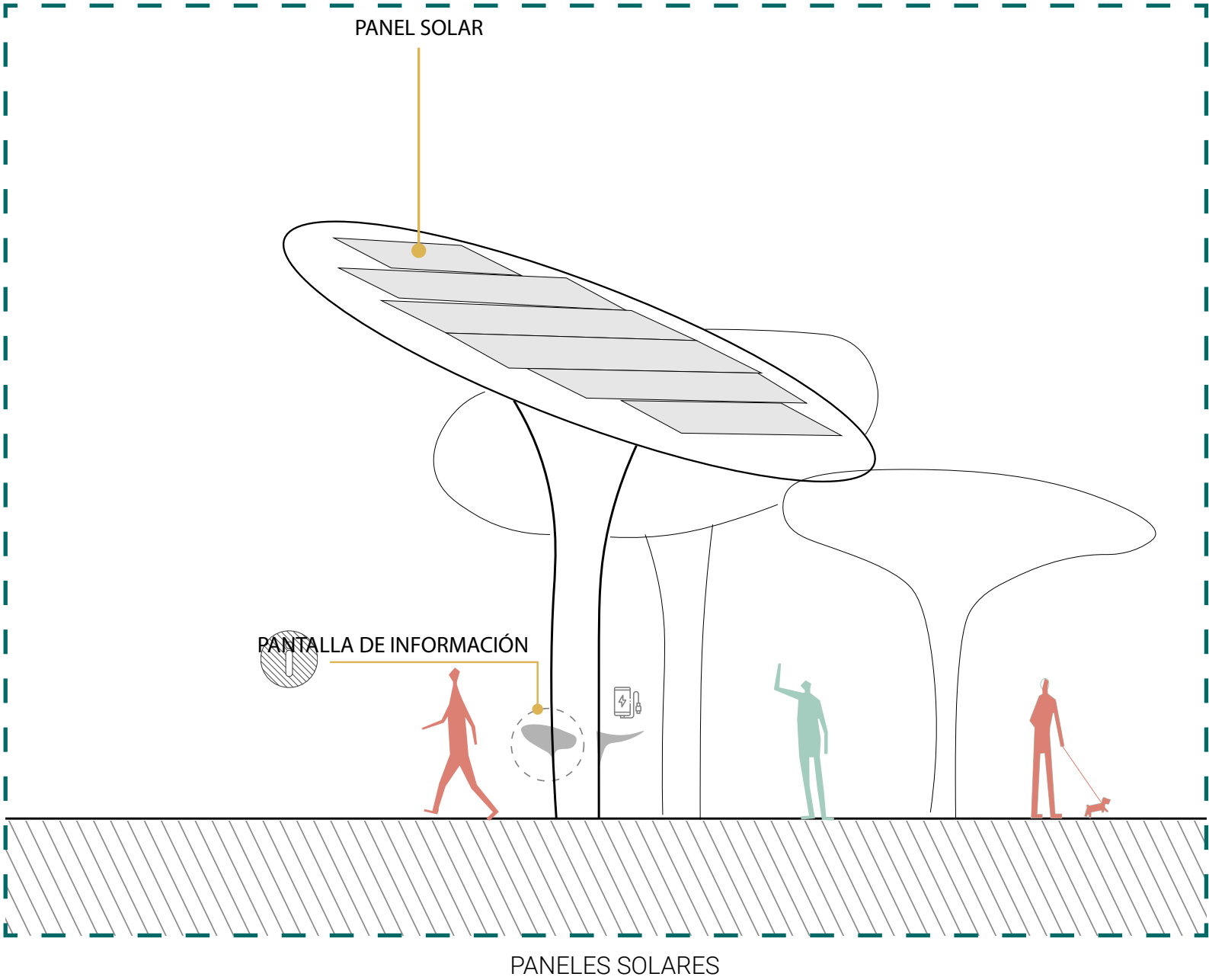
air. ← → zapping.

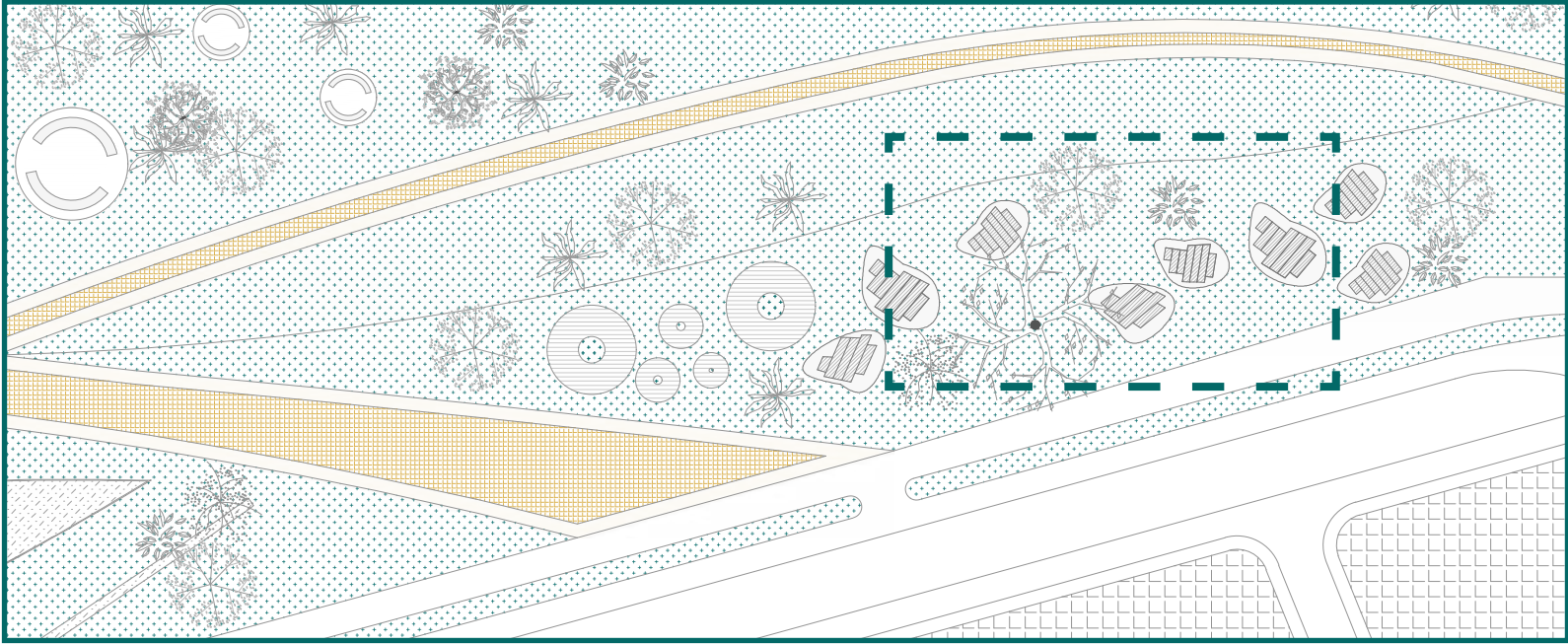
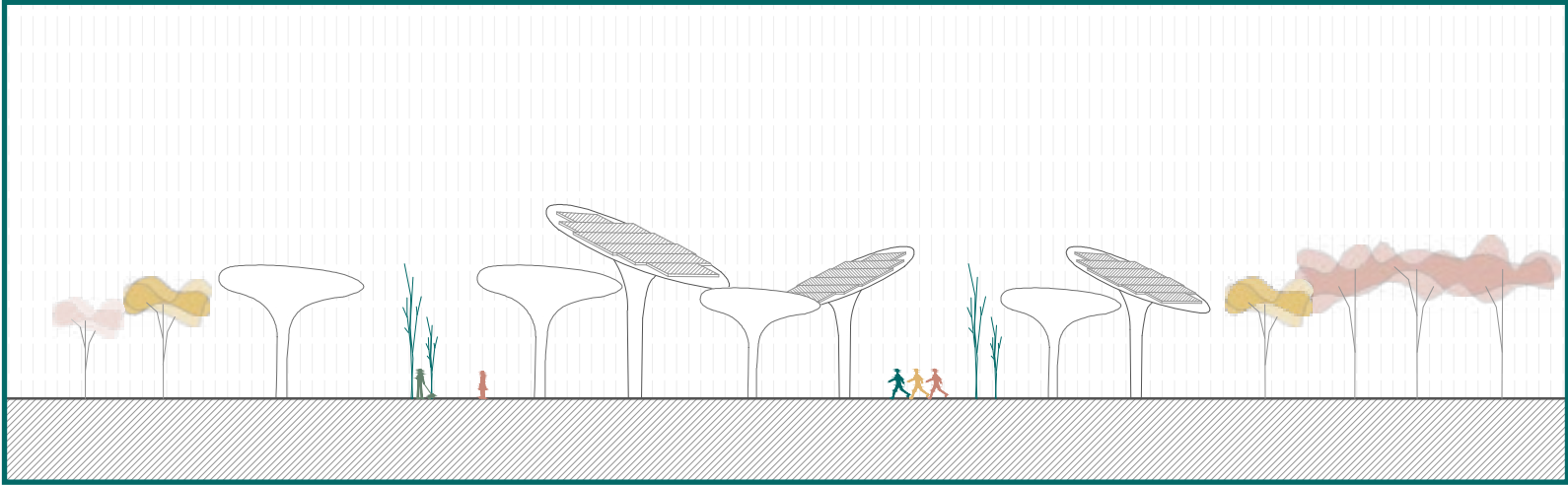


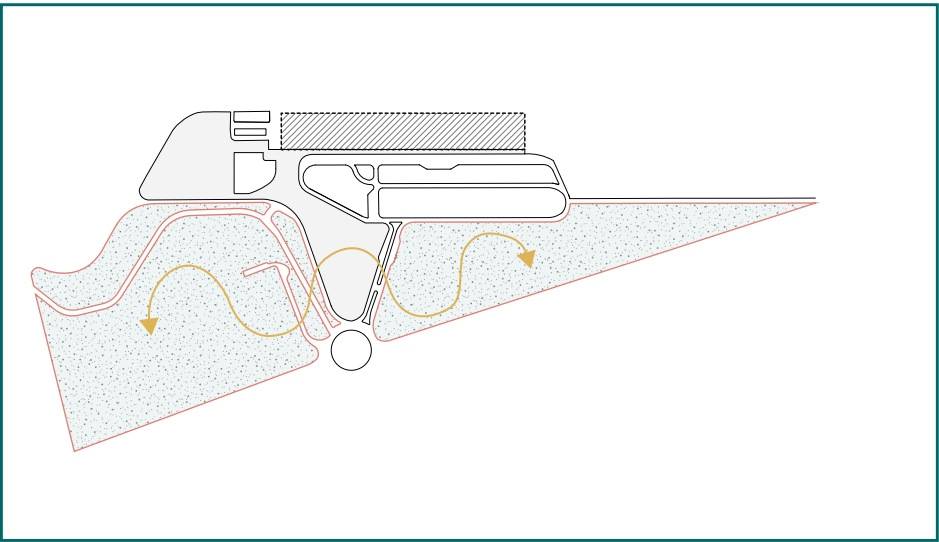
area.



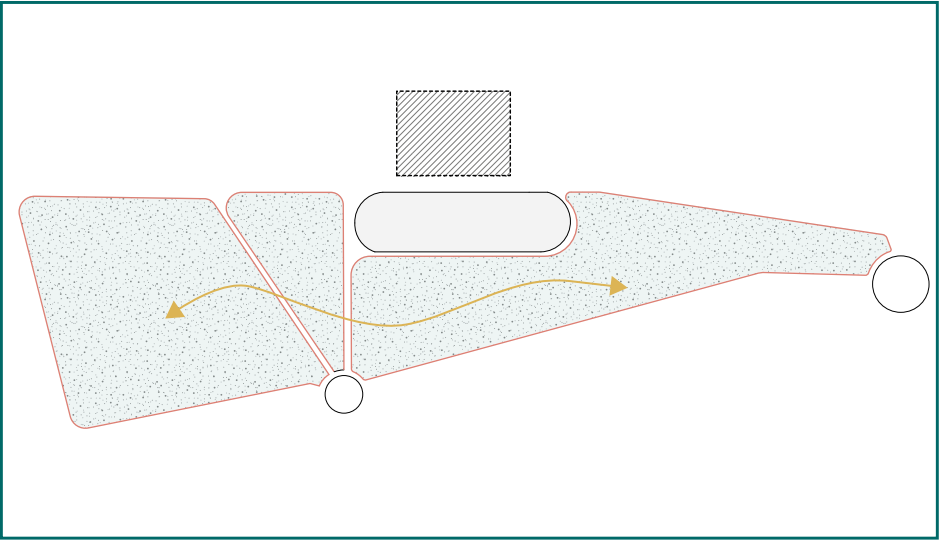




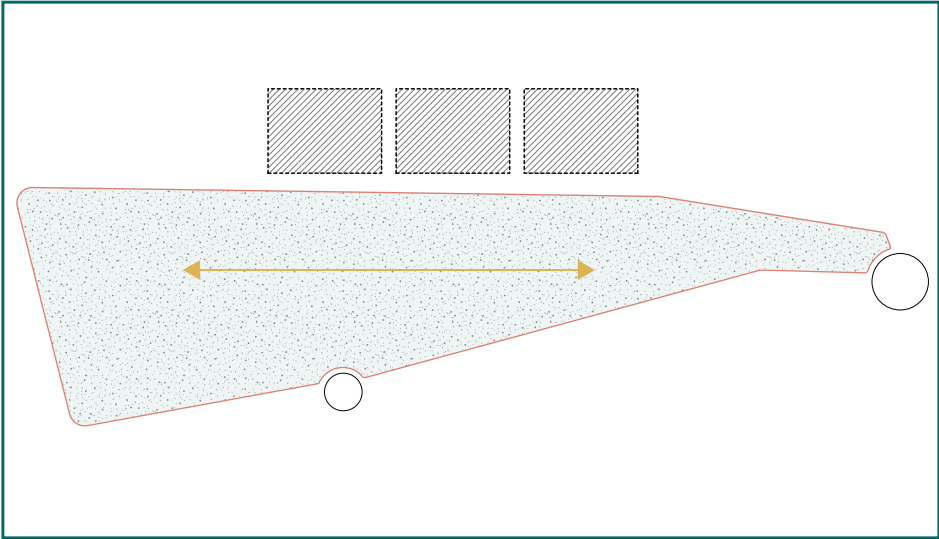




ESTADO ACTUAL



PROPUESTA MUNICIPALIDAD
espacio público fragmentado



PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
continuidad de espacios públicos

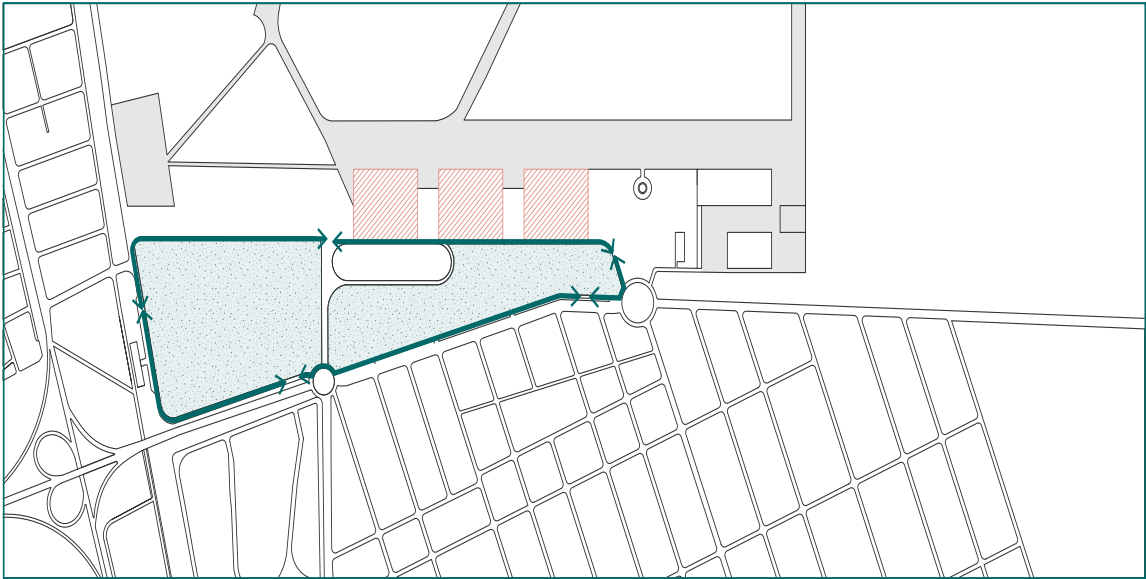


TODA ARQUITECTURA ES UN REFUGIO;
TODA *gran arquitectura* ES EL DISEÑO
DEL ESPACIO QUE CONTIENE, EXALTA,
ABRAZA O ESTIMULA A LAS PERSONAS EN
ESE ESPACIO.

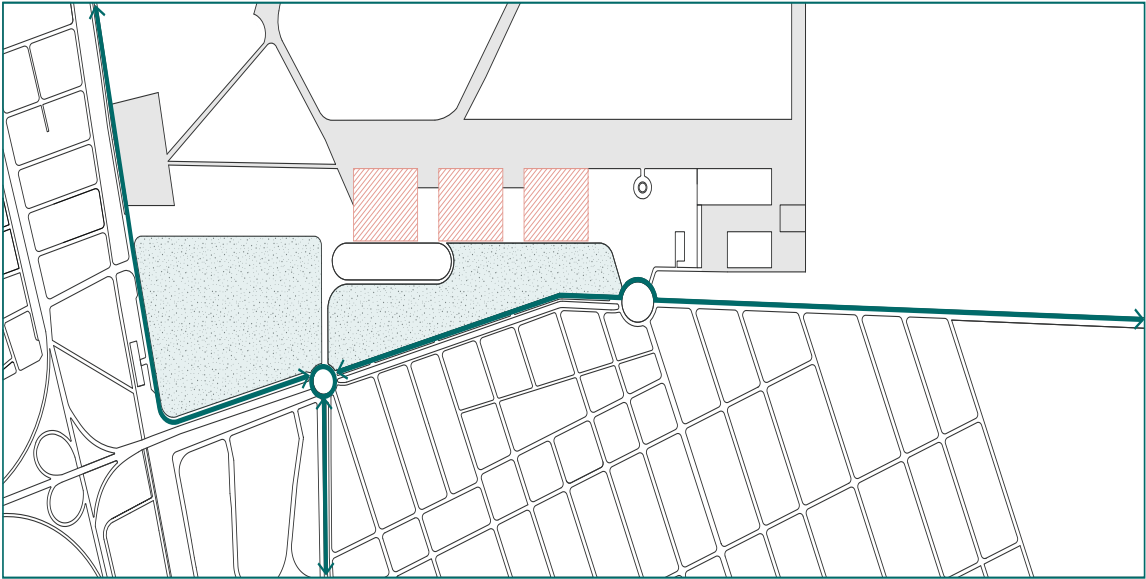


-Philip Johnson-

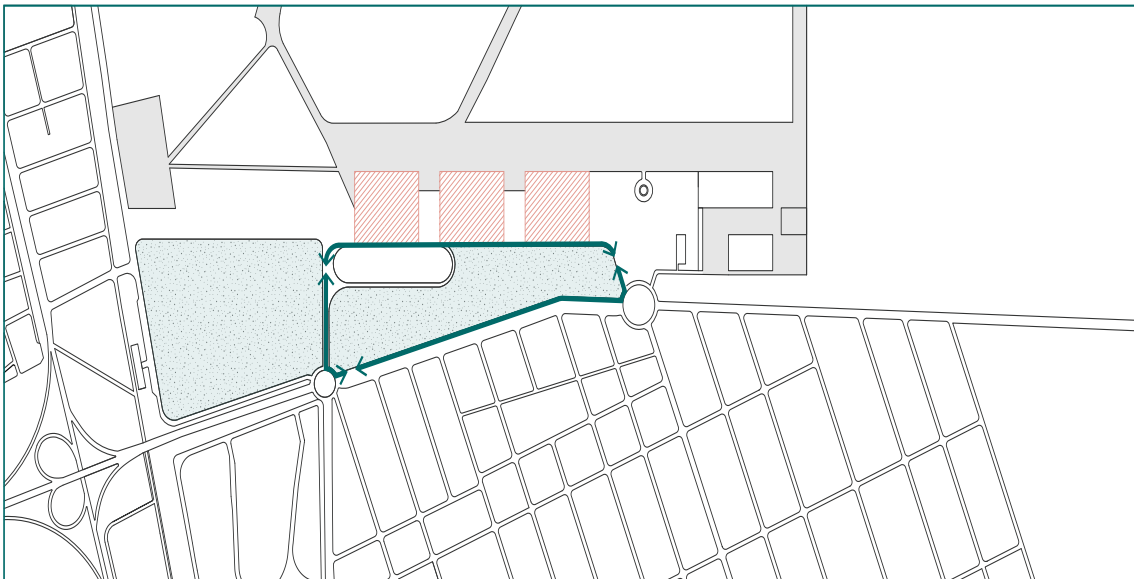
Recorrido



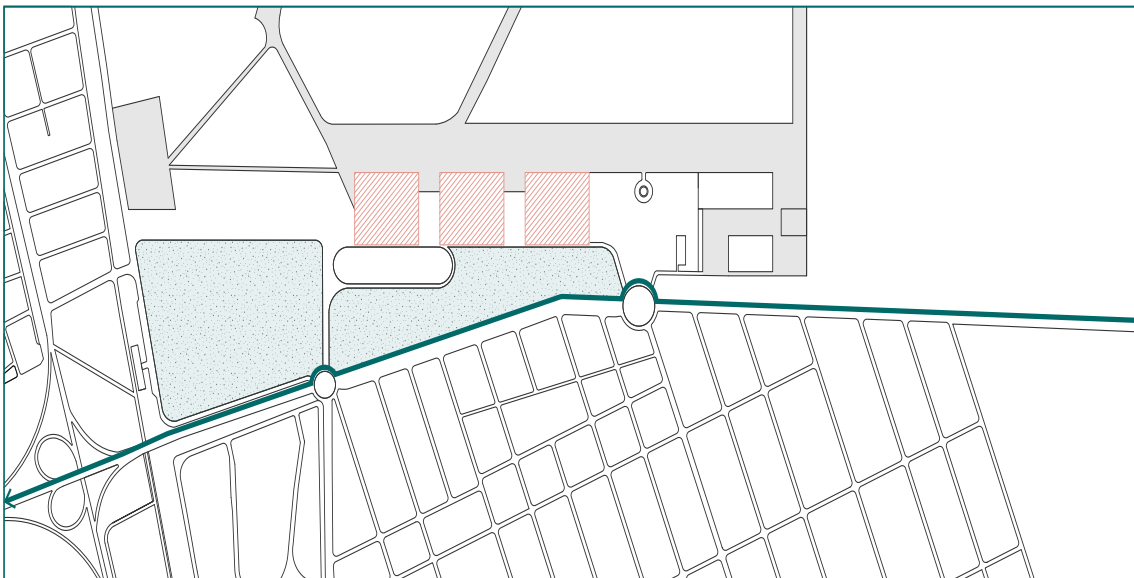
SHUTTLE BUS



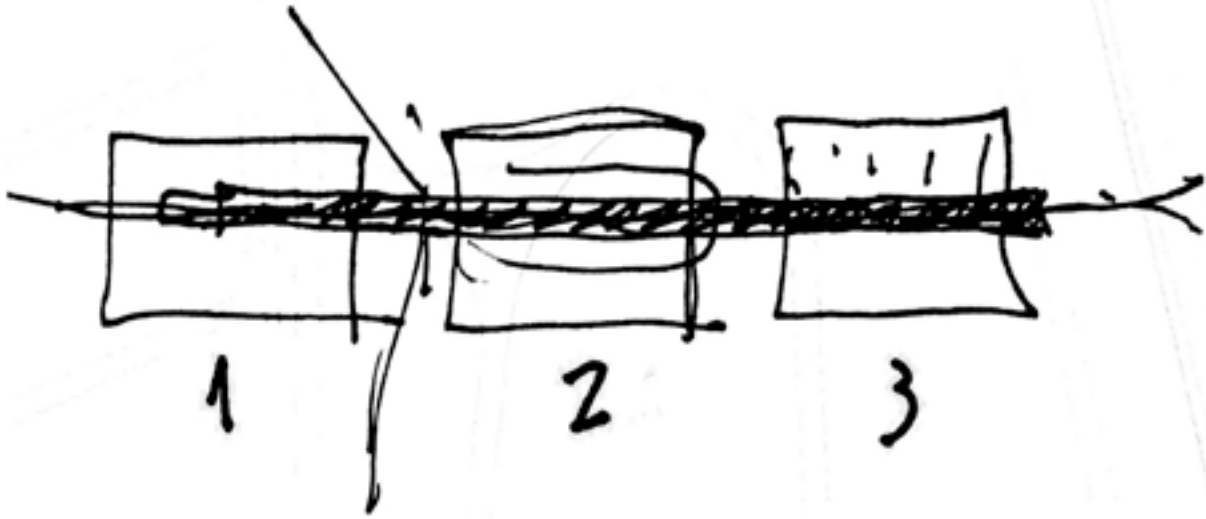
HACIA FUNES



CIRCUITO INTERNO



HACIA AV. CÓRDOBA

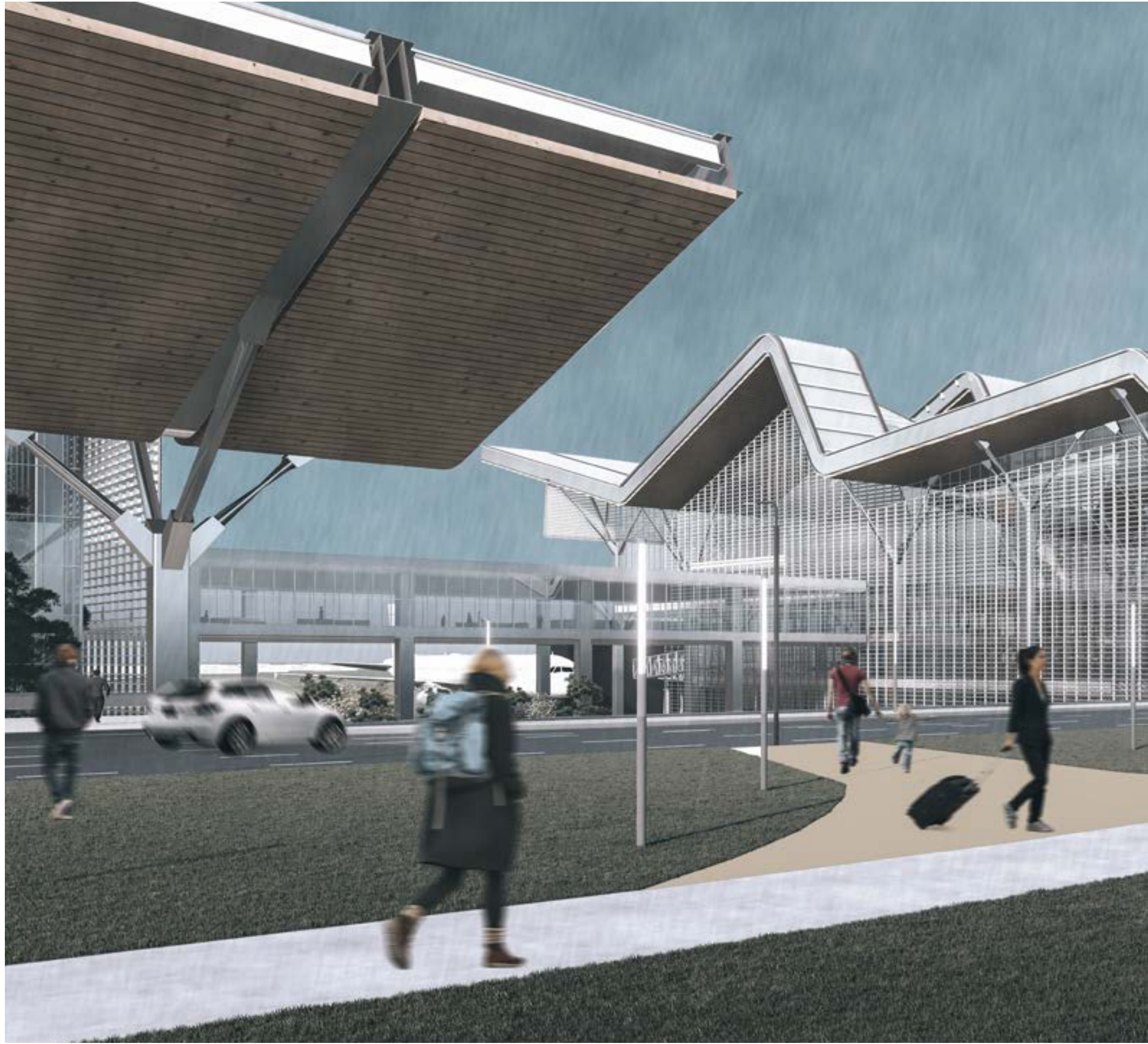


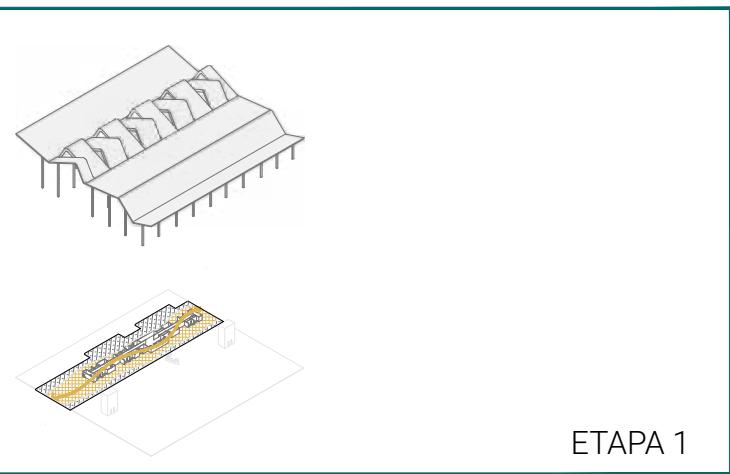
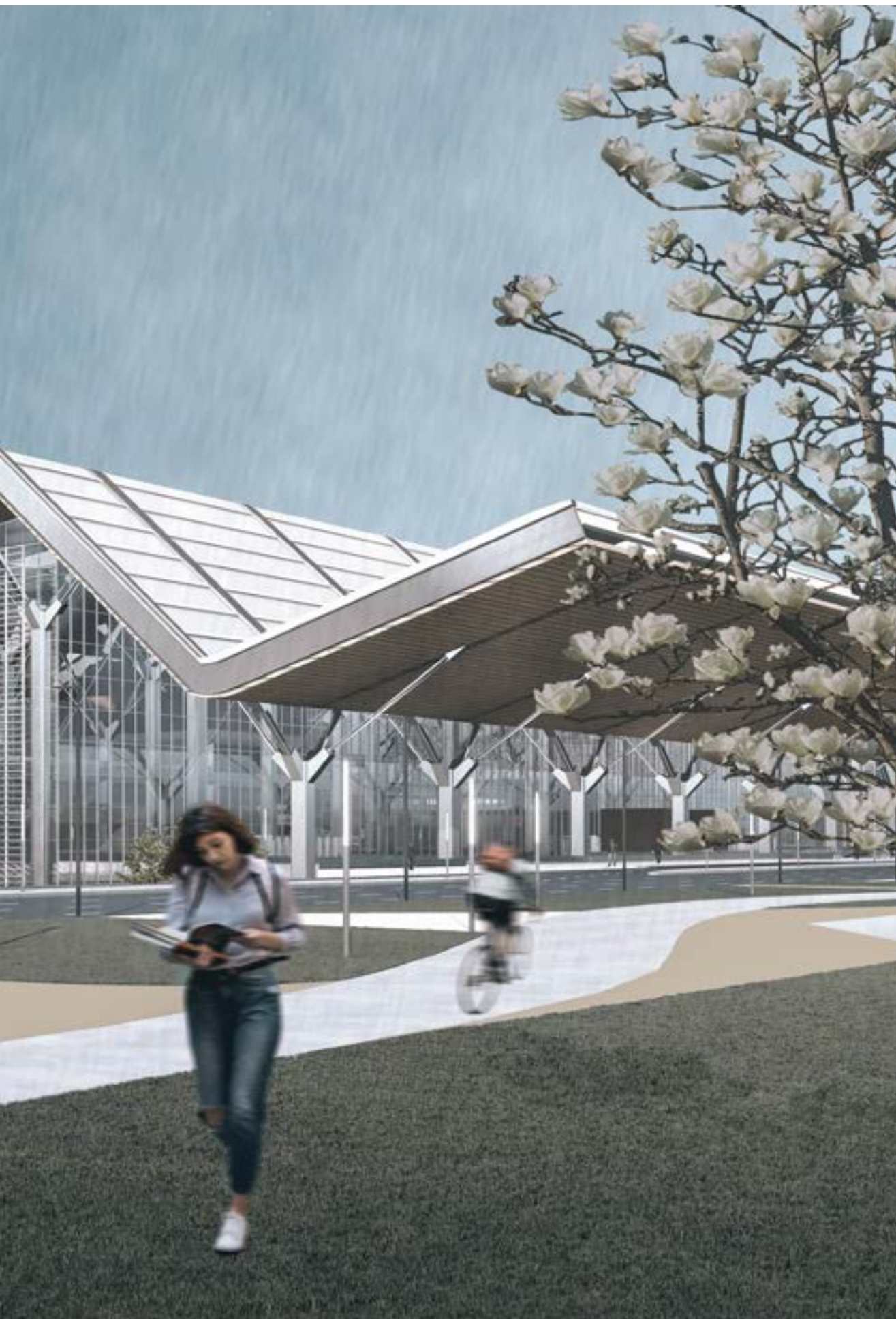
Etapabilidad



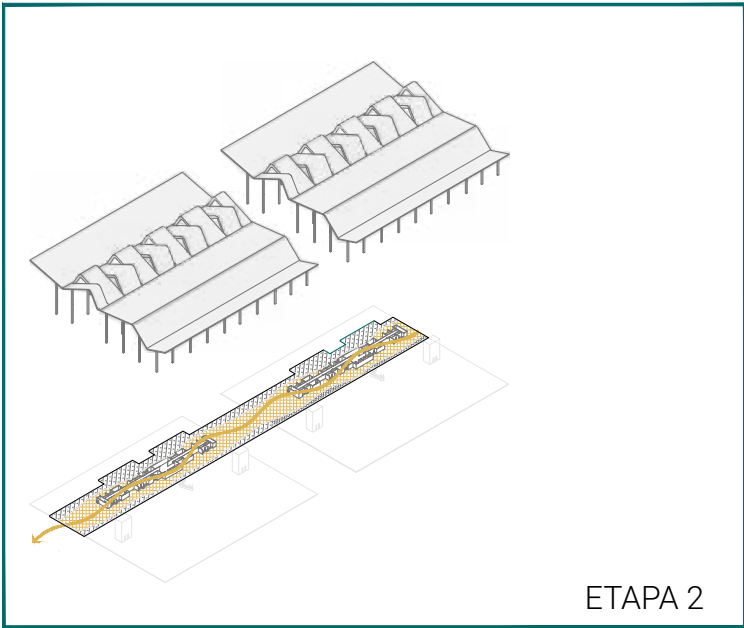
La experiencia se sucede con la intención de encontrar las relaciones entre sectores, que exalten las emociones para que los usuarios puedan aprehender imágenes de cada uno de los espacios. La presencia del *elemento vinculante* así como de las calles y los puentes que conforman el proyecto, hace que el edificio logre ser recorrido por los habitantes, involucrando sus cuerpos y acciones durante su estadía en él.



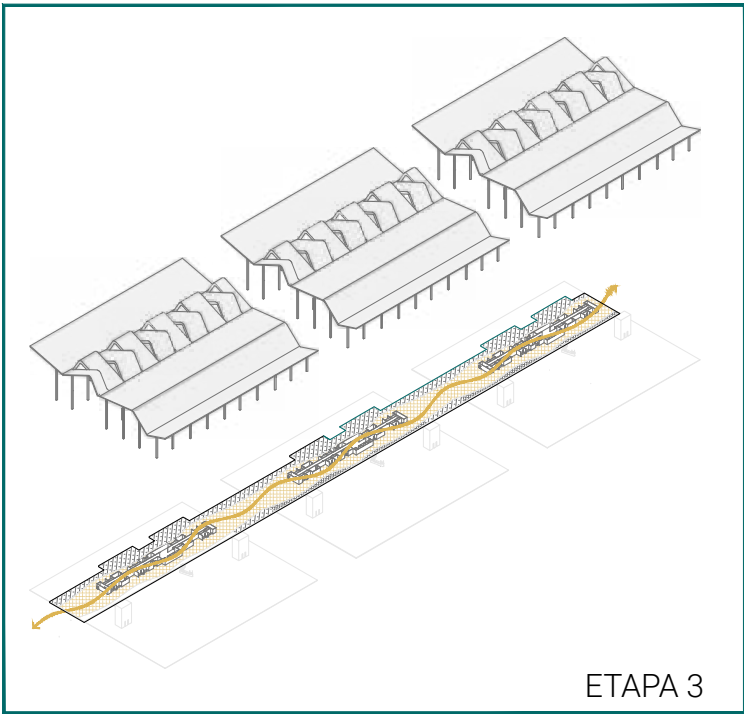




ETAPA 1



ETAPA 2



ETAPA 3



“Existen pocas infraestructuras que tengan una vinculación tan fuerte con el paisaje; pueden verse desde el aire y a kilómetros de distancia en el medio de la llanura, y si bien por un lado representan un límite físico, ese límite es también intangible, ya que divide ciudades que no se tocan.”

5

Estrategia Projectual

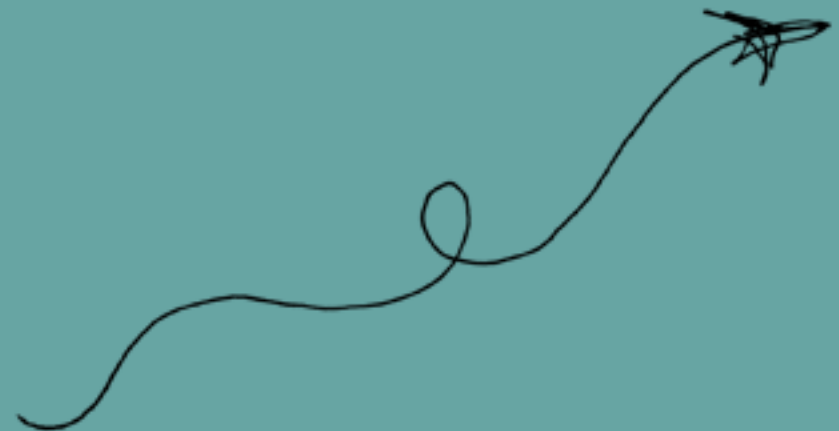
El arte de volar
Limite
Recorridos
Programa
Referentes
Espacio para la emoción
Zoom In
Estrategias de Infraestructura

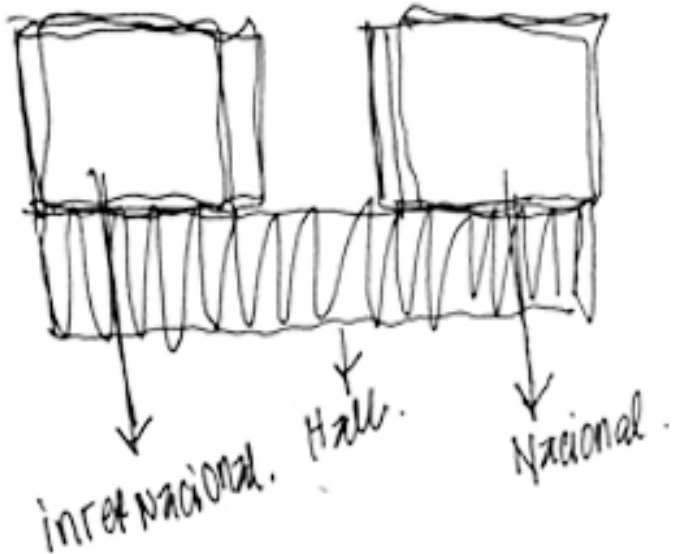
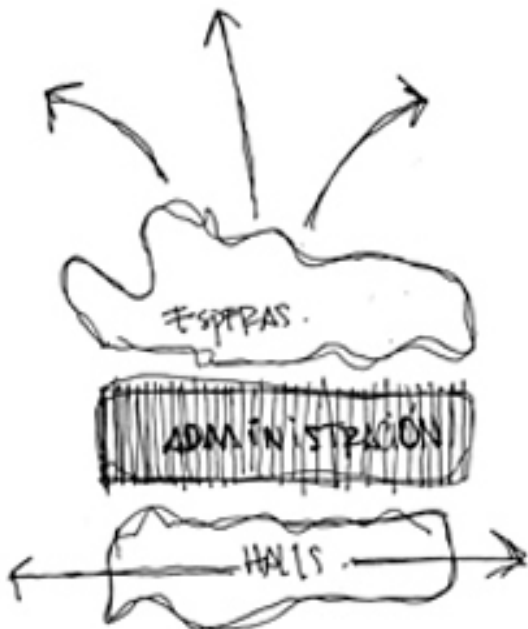
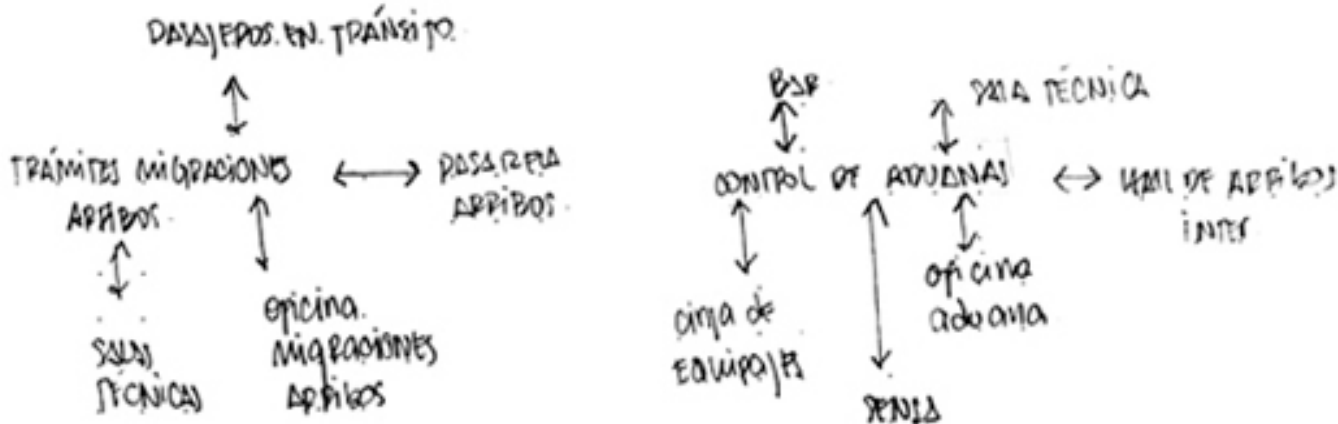
El arte de Volar

Lo que ocurre en torno a los aviones, tanto dentro, como en los aeropuertos en sí, es una clara ruptura con la idea de experiencia, ante todo del volar y, sobre todo, del viajar, para acercarse a la creación, a cambio, de un mundo de sujetos individuales y disciplinados.

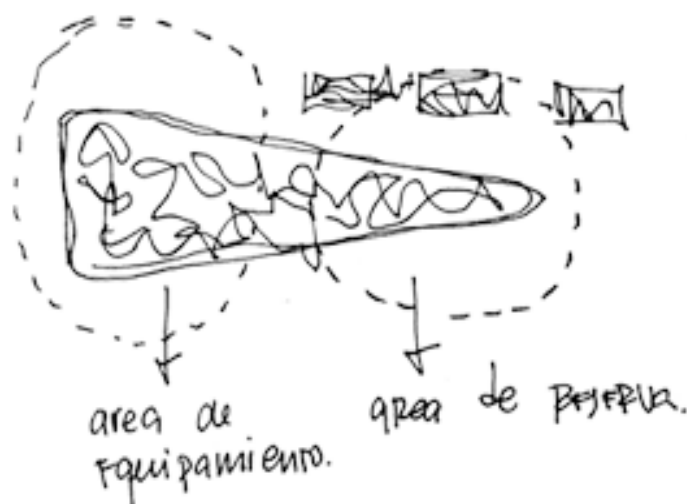
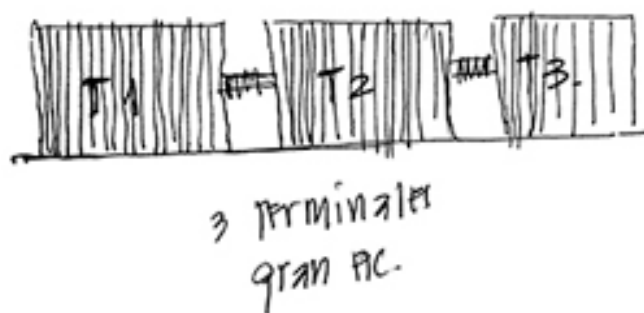
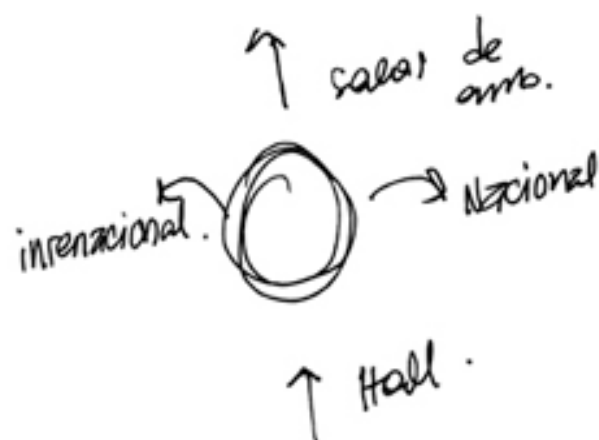
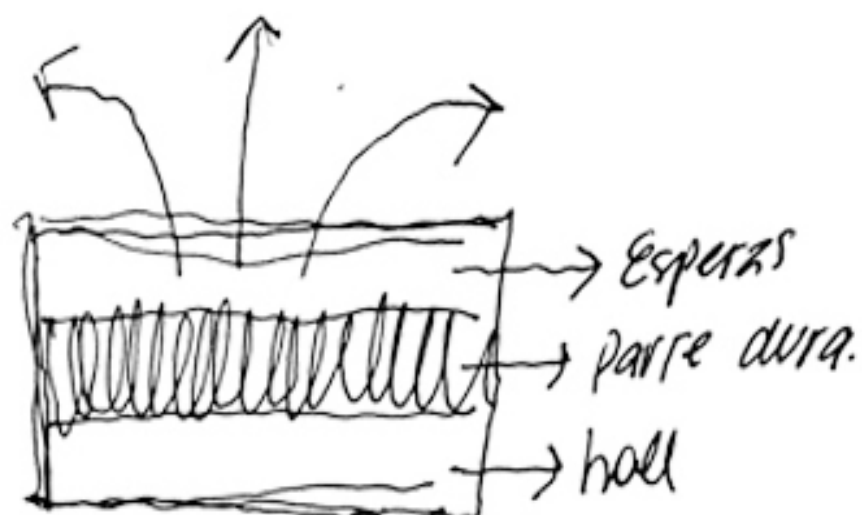
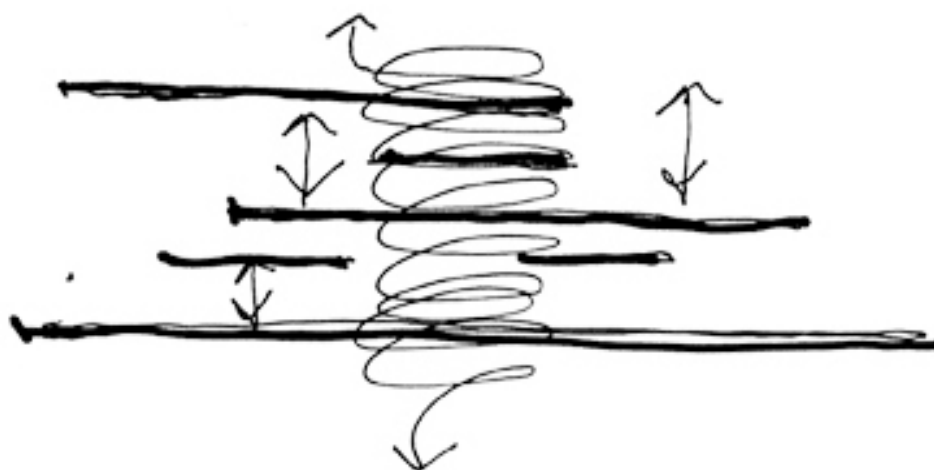
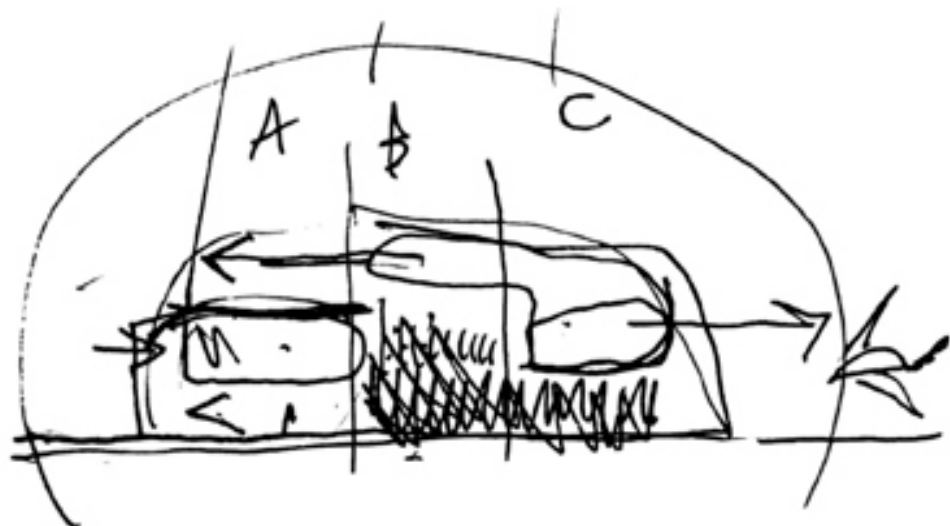
En efecto, el avión es ese espacio privilegiado para la investigación social que en forma de espejo nos devuelve uno por uno los conceptos de los que nos define como sociedad y como individuos.

Lejos de ser una máquina para el tránsito el avión es, sobre todo, un lugar en el que **el tránsito y la movilidad se hace material**. Vivir el avión es, en este sentido, vivir la experiencia de una tecnología que hace del cuerpo un elemento sincrónico con el espacio-tiempo encapsulado.





Proceso

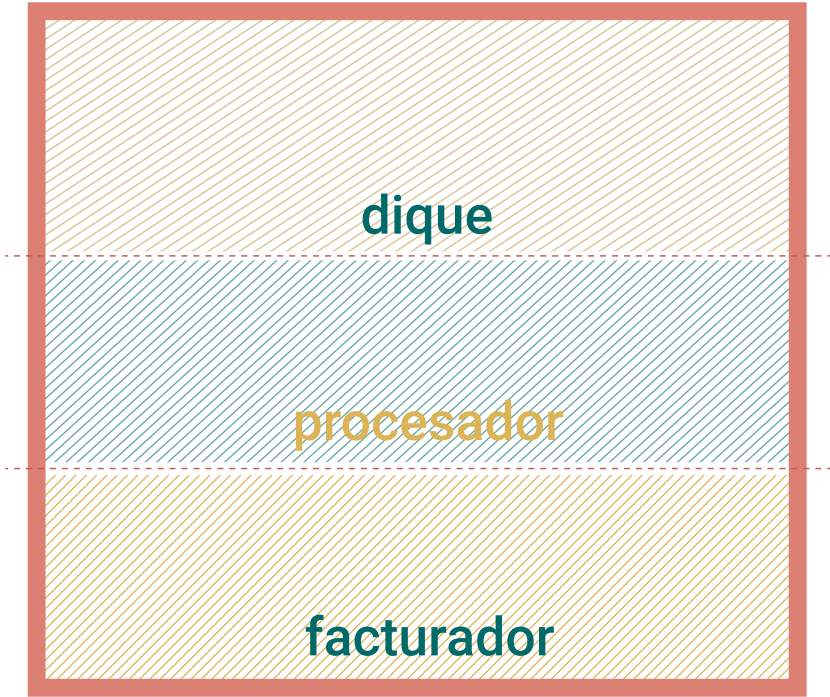


Limite Programático

Tanto al llegar como al partir, los recorridos son inteligibles y la orientación, sencilla: a un lado está el parque y la ciudad, y por el otro, el usuario puede ver el avión. En la misma línea, la gran cubierta sirve de punto de referencia constante a medida que uno se dirige o se aleja del avión.

El edificio terminal se integra por tres módulos, de carácter lineal, que transversalmente organizan al edificio en **Tierra y Aire**. Dichos módulos, acogen tres funciones claramente definidas: facturación, procesado/zona de control y área de tránsito/comercial, y dique de embarque.

Módulos y funciones quedan segregados por espacios abiertos, a modo de atrios, que introducen iluminación natural y vegetación.

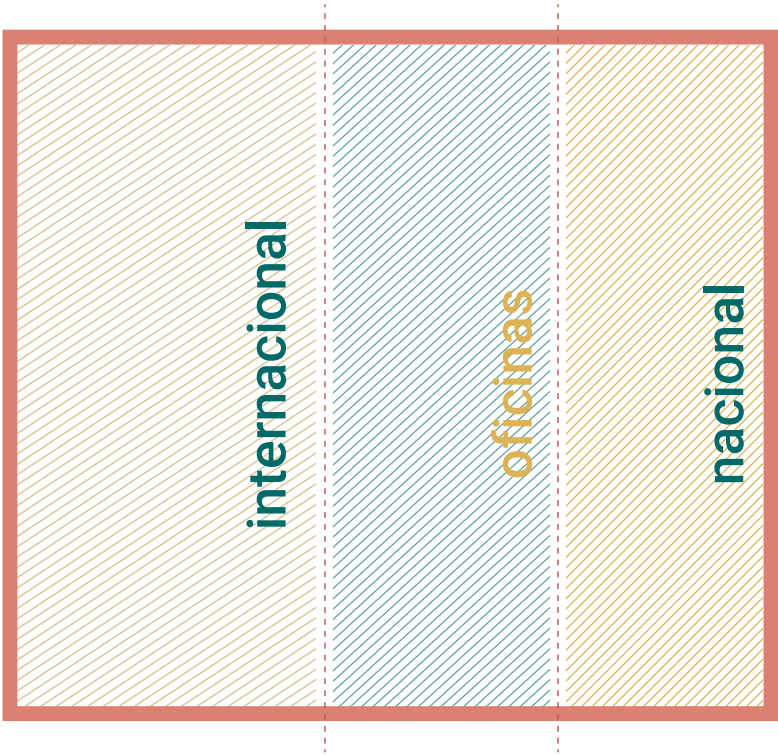


Limite Fronterizo

En esta aproximación de la terminal del AIR, se intenta establecer el concepto general del proyecto; el cual busca potenciar la calidad espacial relacionando las diferentes partes del programa tanto en planta como en corte, generando una conexión visual transversal que se cose en forma longitudinal con el programa.

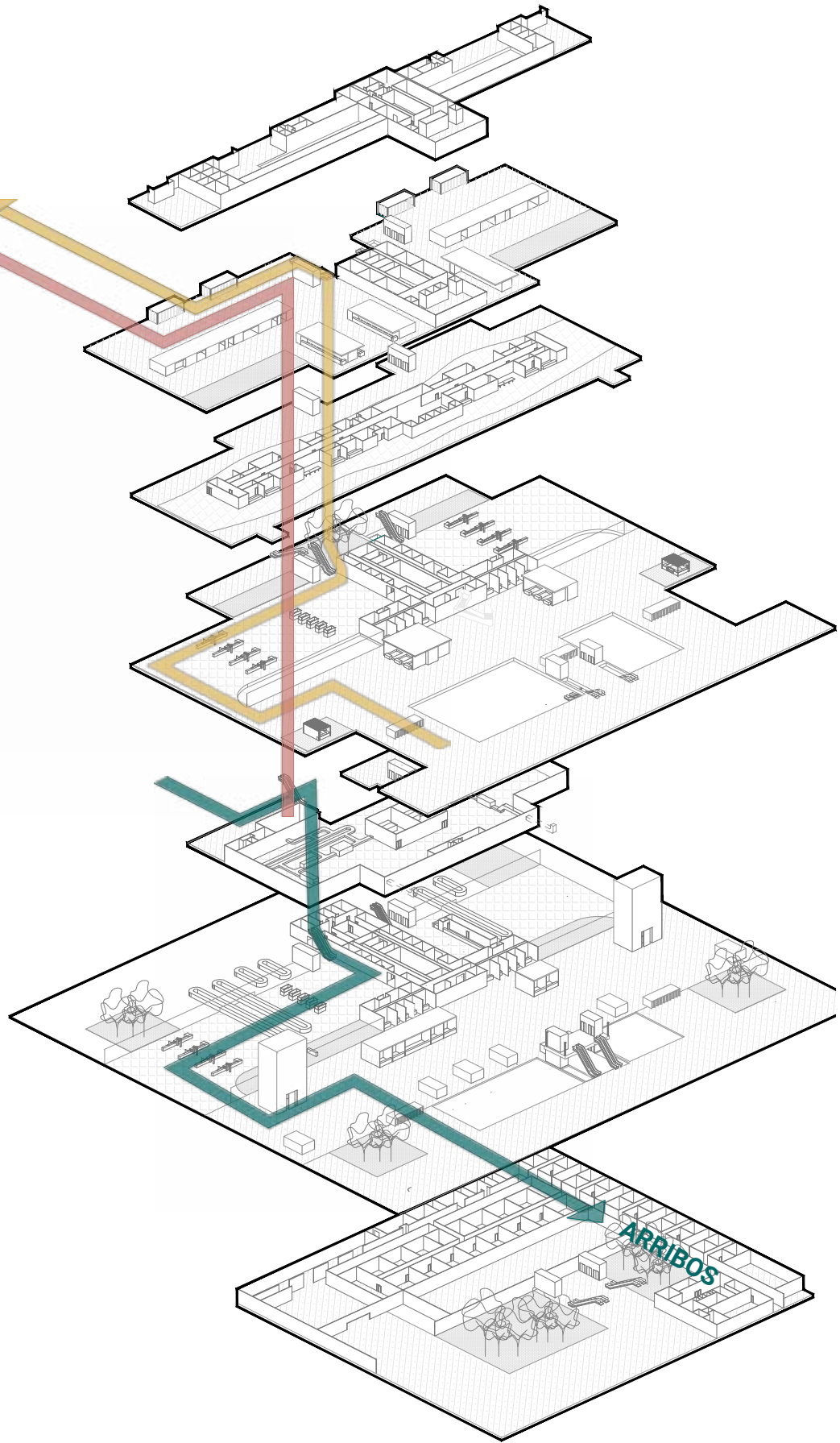
Centralizamos todo el paquete de servicios privados en un unico bloque que atraviesa el proyecto en todos sus niveles y que hace, al mismo tiempo, de límite interior. De un lado el edificio recibe a los pasajeros internacionales y en tránsito, del otro solo se realizan viajes de cabotaje.

El objetivo es lograr que el aeropuerto sea ‘una caja cuyo contenido esté cambiando constantemente’, pero cuyo diseño sea de fácil lectura, funcional y atractivo para lograr que el viajero tenga una estancia amable y relajada. Es por ello que se opta por un diseño flexible y modular que permita ser funcional para la larga vida asegurada del aeropuerto.



Los Viajeros

PARTIDAS
PASAJEROS
EN TRÁNSITO



VIPS
Planta cuarto piso

EMBARQUE
Planta tercer piso

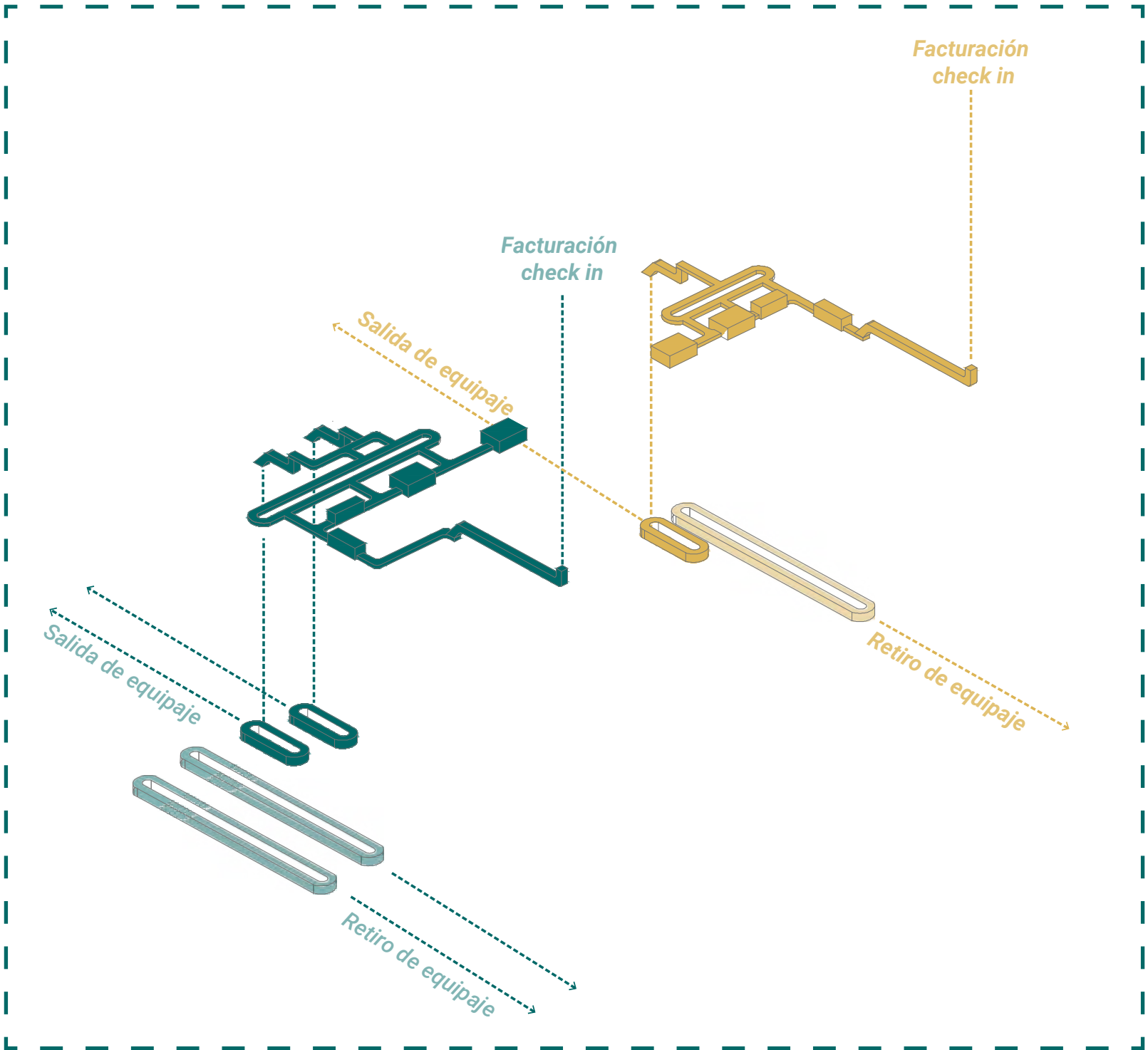
ESPARCIMIENTO
Planta segundo piso

PARTIDAS
Planta primer piso

Planta intermedia

ARRIBOS
Planta baja

Subsuelo



El Sistema Automático de Tratamiento de Equipajes, comúnmente abreviado como SATE, es un sistema para la gestión de equipajes utilizado en aeropuertos. Se trata de una red de cintas transportadoras las cuales mediante un sistema automatizado trasladan el equipaje dentro del sistema aeroportuario. Cada maleta es identificada por su código de barras y comúnmente va en una bandeja que es identificada mediante un sistema RFID. En este caso, la matrícula de la bandeja y el código de barras de la maleta quedan vinculados y posteriormente mediante sensores la bandeja sigue la ruta predefinida que le lleve a su destino. Debido a la automatización es prácticamente imposible el extravío de un equipaje. Incluso es capaz de sacar maletas del recorrido si el vuelo va a salir con retraso e introducirlas en el momento que sea necesario.

- 1° Scanner: Control equipaje screen rayos
- 2° y 3° Scanner: Control equipaje tomógrafo
- 4° Scanner: Control equipaje personal de seguridad policial

Las Valijas

VIPS
Planta cuarto piso

EMBARQUE
Planta tercer piso

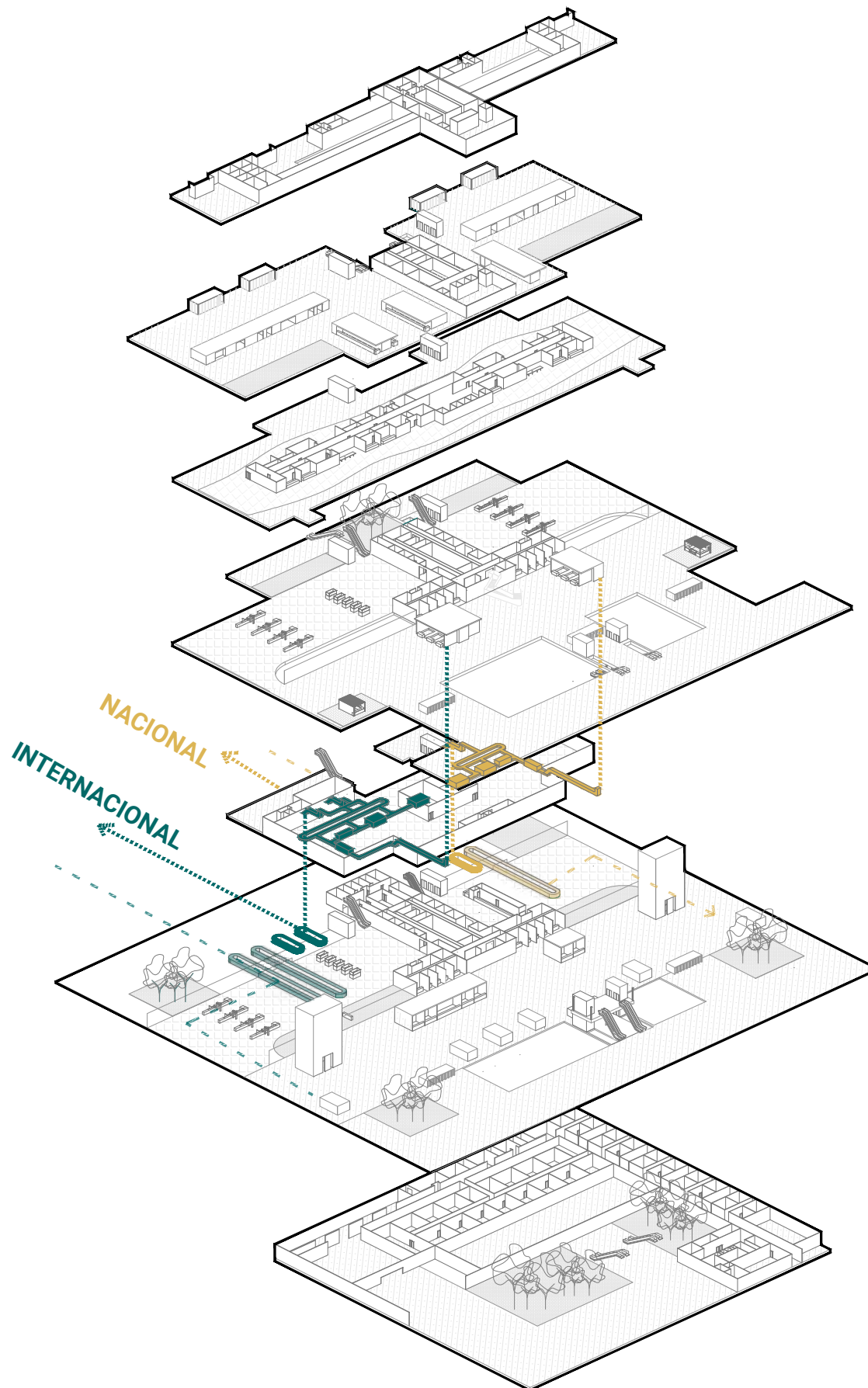
ESPARCIMIENTO
Planta segundo piso

PARTIDAS
Planta primer piso

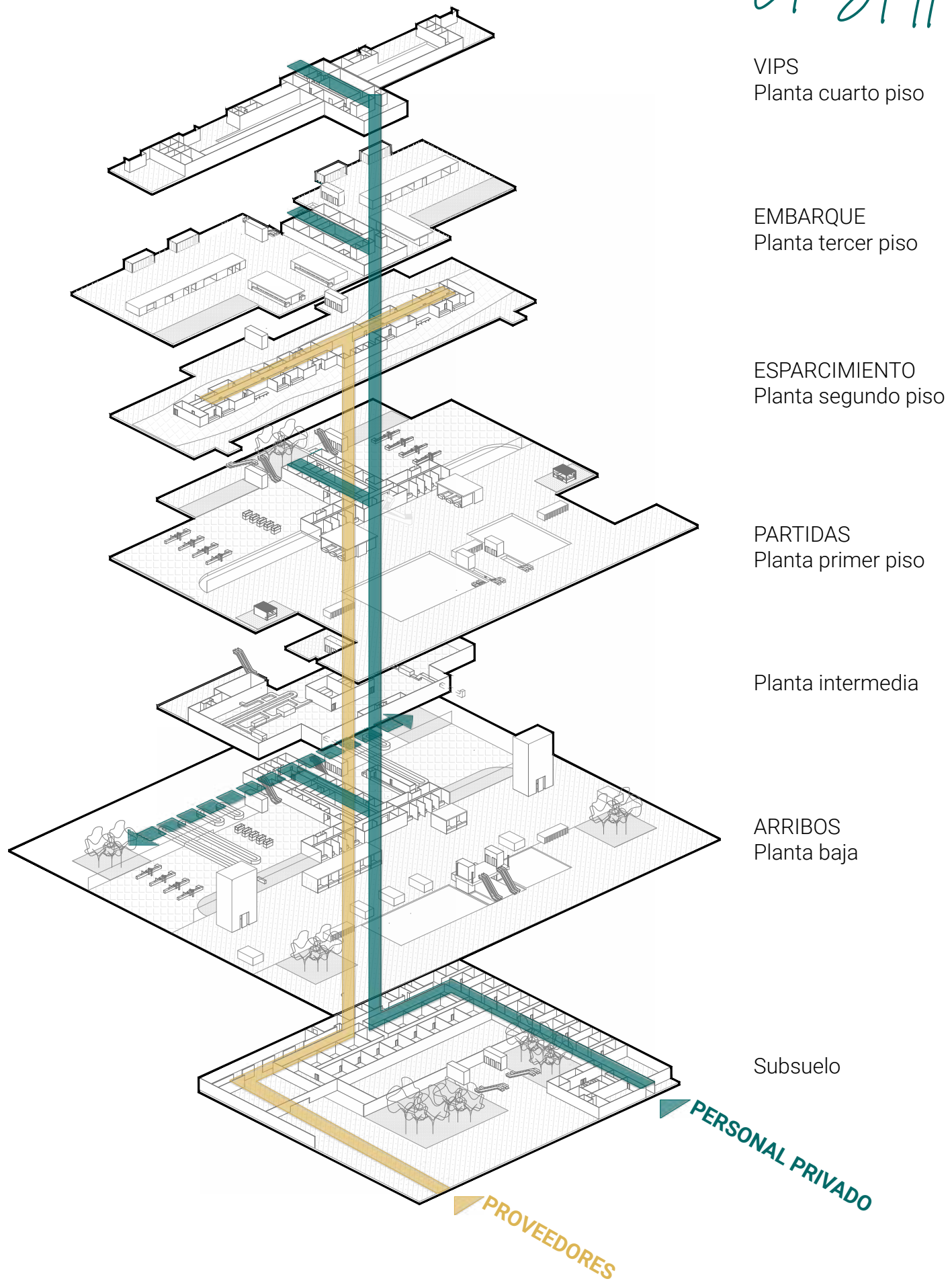
Planta intermedia

ARRIBOS
Planta baja

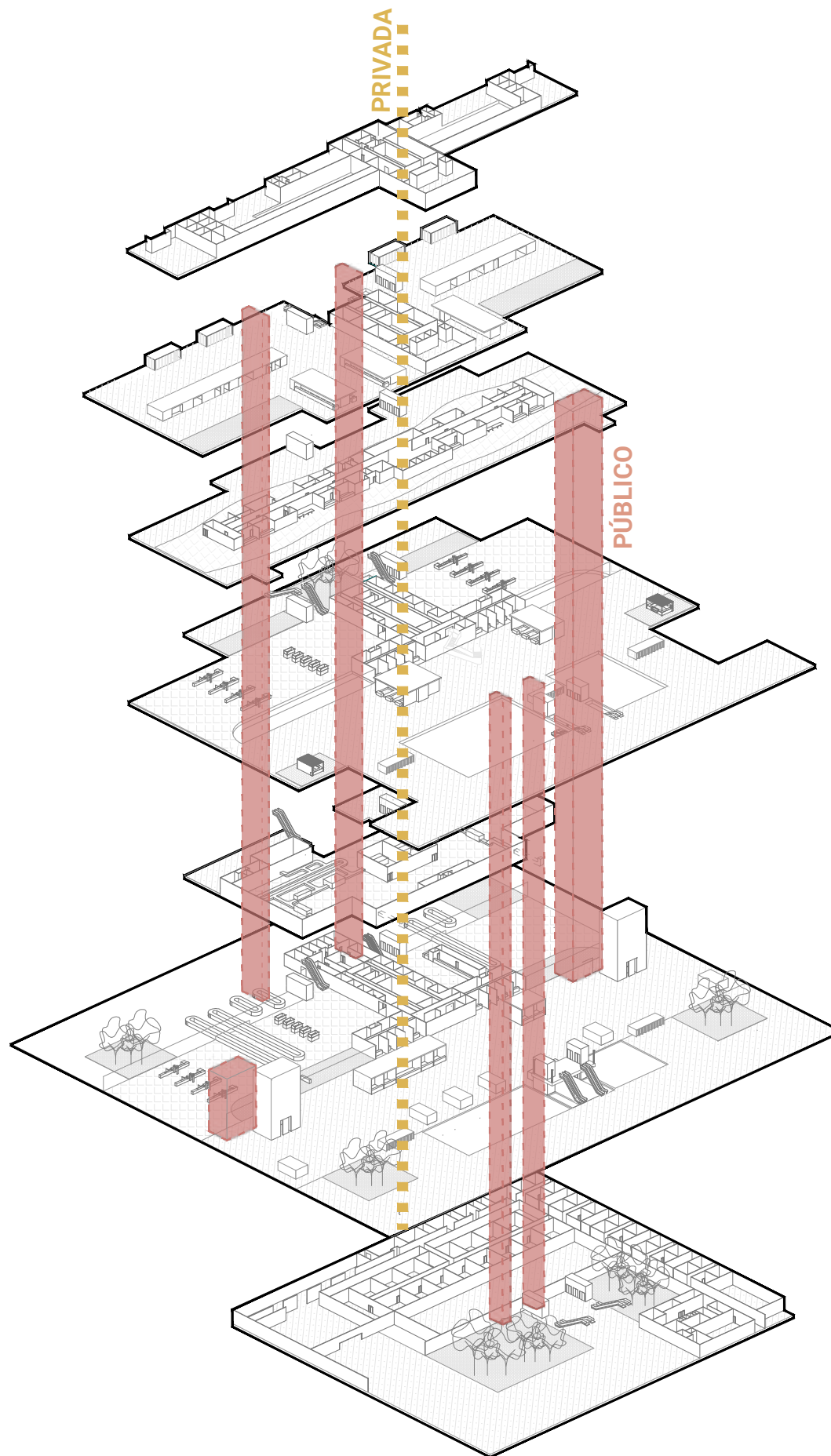
Subsuelo



El Staff



Circulación



VIPS
Planta cuarto piso

EMBARQUE
Planta tercer piso

ESPARCIMIENTO
Planta segundo piso

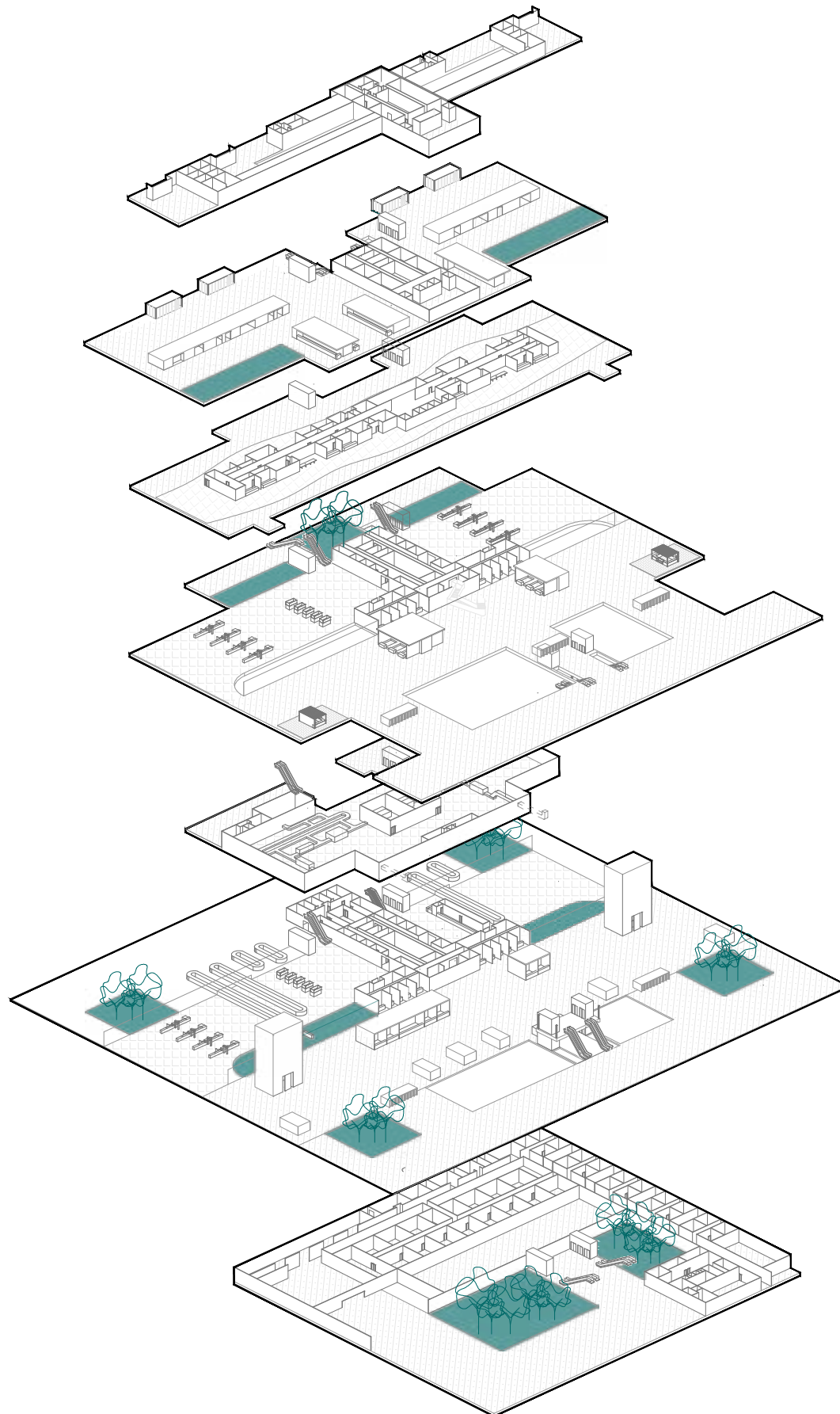
PARTIDAS
Planta primer piso

Planta intermedia

ARRIBOS
Planta baja

Subsuelo

El Verde



VIPS
Planta cuarto piso

EMBARQUE
Planta tercer piso

ESPARCIMIENTO
Planta segundo piso

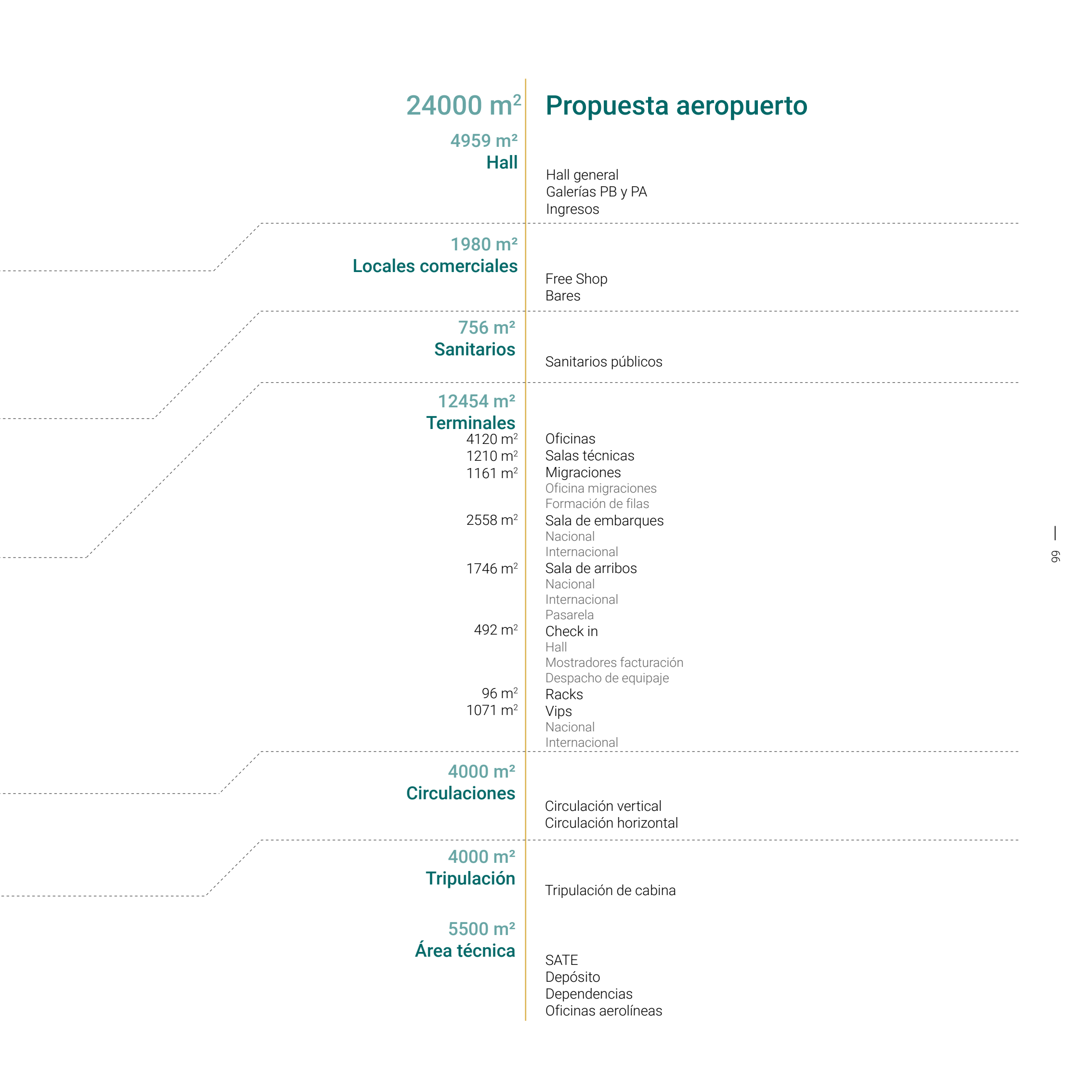
PARTIDAS
Planta primer piso

Planta intermedia

ARRIBOS
Planta baja

Subsuelo

7931 m ²	Aeropuerto existente	11600 m ²	Licitación aeropuerto
2916 m ² Hall	Hall general-central, norte y sur Hall de arribos Hall de migraciones y aduana	2043 m ² Hall	Hall general
759 m ² Locales comerciales	Free Shop Bares	670 m ² Locales comerciales	Free Shop Bares
269 m ² Sanitarios	Sanitarios públicos	487 m ² Sanitarios	Sanitarios públicos
3349 m ² Terminales	Oficinas Salas técnicas Sala de embarques Sala de arribos y retiro de equipaje Check in Racks Vips	6308 m ² Terminales	Oficinas Salas técnicas Migraciones Sala de embarques Hall y pasarela de arribos Retiro de equipajes Racks Vips
393 m ² Circulaciones	Circulación vertical Circulación horizontal	393 m ² Circulaciones	Circulación vertical Circulación horizontal
245 m ² Pilotos	Sala, circulación e ingreso a pista		



24000 m ²		Programas
Vips	Planta cuarto piso	Salas vips para pasajeros Salas para personal aéreo Oficinas de aerolíneas
Embarque	Planta tercer piso	Sala de embarque Bares Free Shop Oficinas de personal aéreo
Esparcimiento	Planta segundo piso	Locales gastronómicos Depósitos proveedores
Partidas	Planta primer piso	Check in Bares Oficinas de información PSA Migraciones Oficinas control de viajeros
	Planta intermedia	Arribos Pasajeros en tránsito Inspección de equipaje
	Planta baja	Migraciones Oficinas centro de control de viajeros Retiro de equipaje Free Shop PSA Oficinas de información Locales comerciales
	Subsuelo	Sala de racks Depósitos Oficinas personal aeropuerto Servicios para el personal

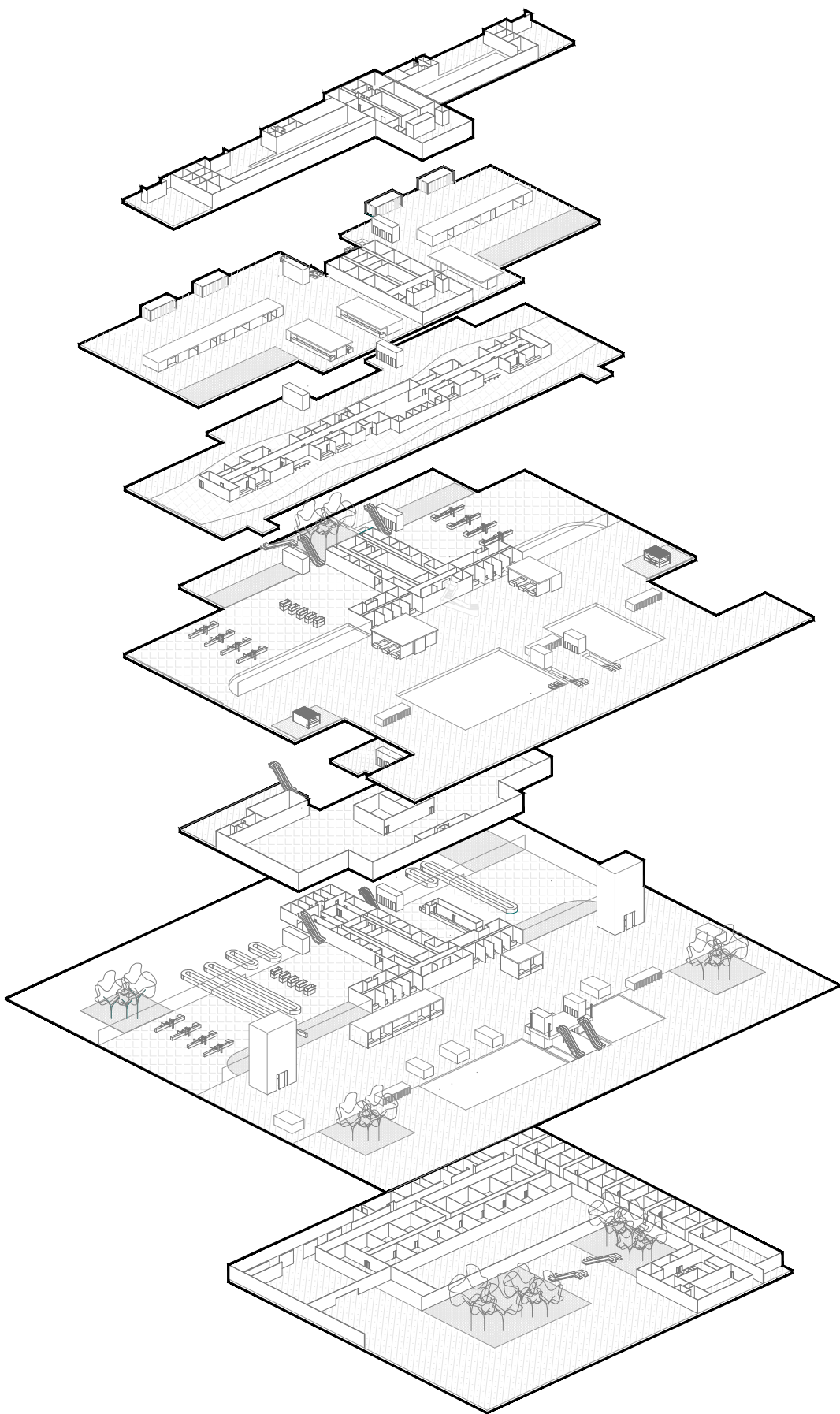


Figura 1. Vista del interior del edificio.



Figura 2. Vista del exterior del edificio.



Figura 3. Vista del exterior del edificio.

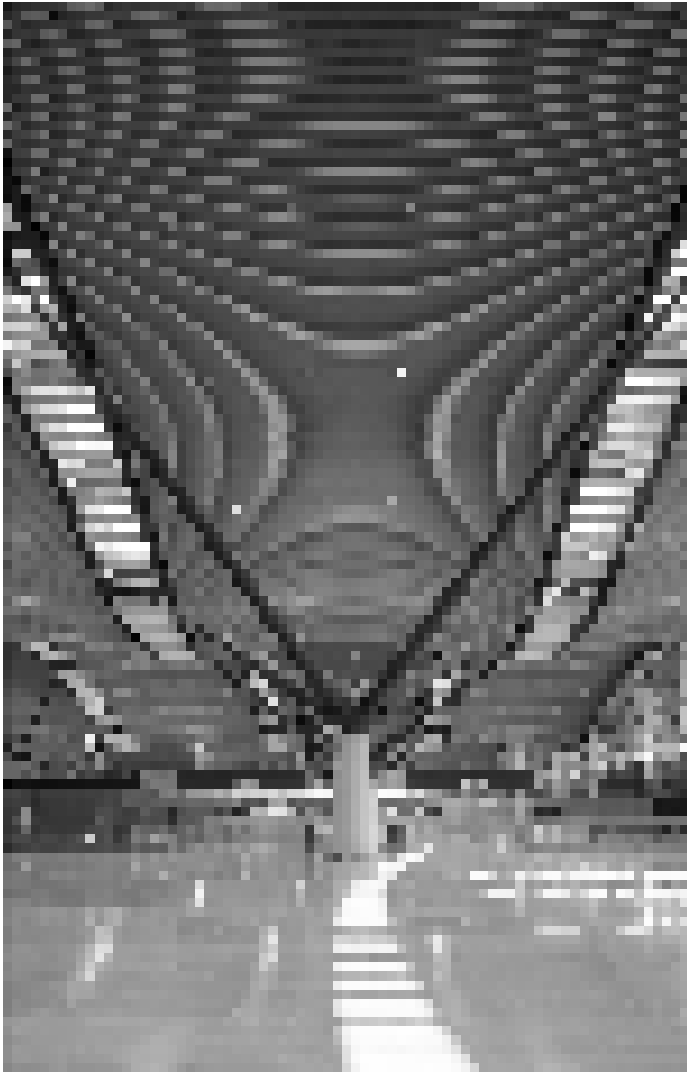


Figura 4. Vista del exterior del edificio.



Referencia

rentes

11 076 7 6 2



11 076 7 6 2

11 076 7 6 2

11 076 7 6 2



11 076 7 6 2

11 076 7 6 2

Programa + sitio = escala
VFPDF + W3 + superp. de planos = especialidad.

proyecto.

Intención Projectual

Sintetizamos la idea básicamente en 3 ejes:

-El verde, la luz, y la superposición de espacios-

Con esto nos referimos a que intentamos potenciar el espacio interior del aeropuerto haciendo foco en los distintos espacios verdes que encontramos en el mismo, que resaltan esta idea de **'Último gran espacio público'** a la vez que logran otorgarle otra calidad a las experiencias vividas dentro de esta terminal.

A su vez, tomamos el manejo de la luz como elemento enfatizador de situaciones puntuales que nos interesa destacar, acompañado por la elección de la cubierta liviana.

Por último, la superposición de espacios y dobles alturas que posibilitan la **multiplicidad** de situaciones, y habilitan al viajero a correr la mirada de manera constante y poder observar la obra desde múltiples puntos, aumentando así la calidad de su experiencia por la misma.

La arquitectura se plantea en sintonía con nuevas experiencias donde **la forma, los materiales y las situaciones** espaciales permiten aproximaciones intencionadas;



Espacio para la emoción

Por los aeropuertos argentinos pasan más de 36 millones de personas por año. Besos y abrazos, risas y lágrimas, gritos y susurros, apuro y despreocupación, anhelo y apatía, entusiasmo y desilusión, son fotos contrapuestas que se pueden tomar a cada instante en los aeropuertos.

Porque el aeropuerto es, probablemente, uno de esos pocos sitios en que uno haya podido estar seguro que tienes tantas posibilidades de **estar feliz como de estar triste**. El aeropuerto es un lugar de despedidas a la vez que de encuentros. Un lugar para decir hola pero también adiós, partiendo hacia lo desconocido.

Son lugares de encuentro extremadamente singulares por la cantidad de gente que se mueve por ellos llevando una historia a sus espaldas. Los aeropuertos se convierten estos días en una especie de **sala de espera improvisada**. Una **zona franca** donde van a converger todo tipo de historias y emociones.

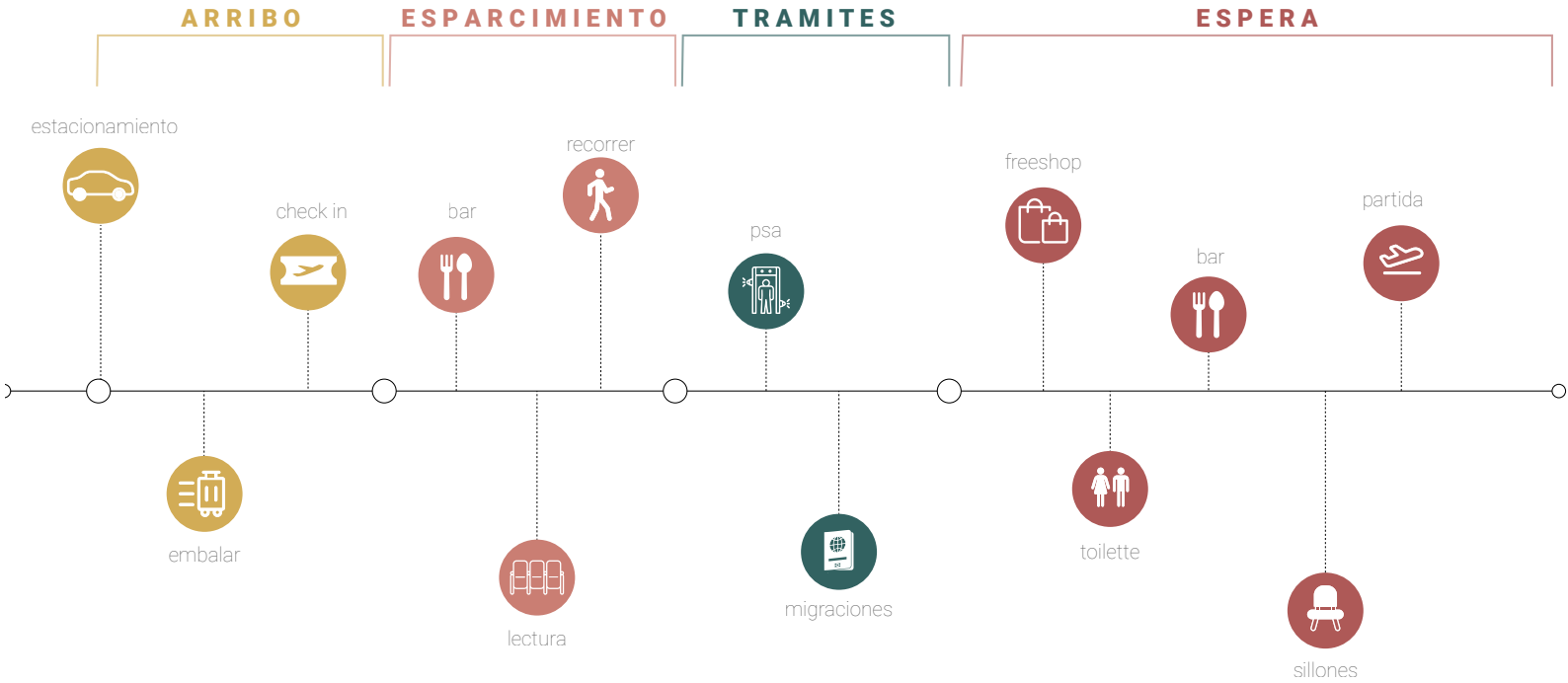
Pero en los aeropuertos están presentes la memoria y su contraparte, la búsqueda de la evasión y el olvido, hundiéndose en las páginas de un best seller o encerrándose en los juegos, imágenes o melodías.

Un inconveniente, una demora, una pérdida, crea una inmediata fraternidad entre desconocidos. Aún cuando sólo exprese una soledad que es la espera impaciente del viaje, de la llegada, del encuentro con otros. Es que todos los que pasan por los aeropuertos tienen proyectos, se proyectan, **están en viaje**. Tanto los que transitan por tareas corporativas como los que parten de vacaciones; los que van al reencuentro como los que tienen como destino la evasión.

En las terminales de transporte, tienen lugar grandes bienvenidas y amargas despedidas. En tiempos en los que los viajes de largo recorrido son realizados en su gran mayoría por vía aérea, los aeropuertos son el marco de momentos personales cargados de gran **emoción**.

En pocas palabras, las emociones colman los espacios aeroportuarios.

En este contexto, el reto para un aeropuerto es ofrecer, espacios **seguros, eficientes y cómodos**, en los que además se privilegie el respeto a la *emoción* del **usuario**, llámese **pasajero o visitante**.



Según múltiples estudios, una persona pasa aproximadamente, un promedio de **75 minutos** de recreación dentro de un aeropuerto desde que hace el check in, hasta que tiene que embarcar al avión.

75 minutos inmersos en un nuevo tipo de ecosistema, donde todas las emociones transcurren, y habilitan al pasajero a recorrer los múltiples espacios que el aeropuerto tiene para ofrecerle, generando nuevos tipos de vínculos y configuraciones que posibilitan el desarrollo de una **'mini ciudad'**, dentro de los aeropuertos para dar respuesta a las demandas que allí se generan y poder así, otorgarles a los viajeros una solución a sus necesidades.

De esta forma, se configura una nueva metrópoli económica, que da trabajo a múltiples personas y mantiene vigente el desarrollo comercial que estas grandes infraestructuras demandan.

Por tanto, en el aeropuerto surgen un montón deW imprevistos que hacen que debamos pasar más tiempo de lo pensado, y que por ende requiere de espacios que acojan o contengan al viajero mas allá de la sala de embarque. Es por ello que resulta imperioso generar un **espacio** que no sea simplemente funcional, pero que a su vez logre **generar una experien-**



“...los aeropuertos están entre los elementos más singulares y característicos de la Ciudad Genérica, son su más poderoso vehículo de diferenciación. Tienen que serlo, pues es todo lo que una persona media suele experimentar de una ciudad en particular. Como una drástica exhibición de perfumes, los murales fotográficos, la vegetación y los atuendos locales, ofrecen una primera ráfaga concentrada de la identidad local (a veces también es la última).

Cargados conceptualmente de este modo, los aeropuertos se convierten en *símbolos emblemáticos* grabados en el inconsciente colectivo global con salvajes manipulaciones de sus atractivos no aeronáuticos...”



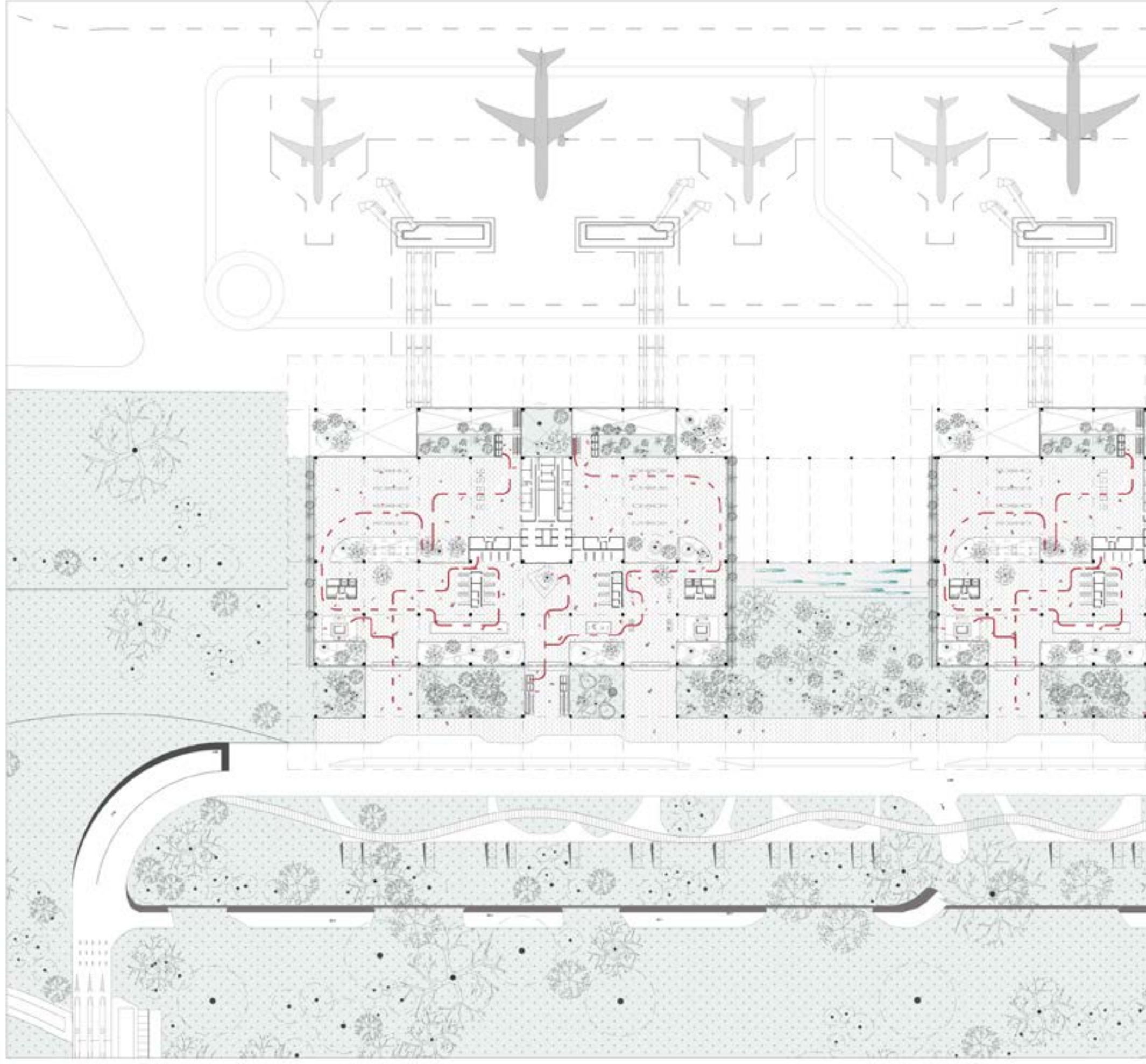
-REM KOOLHAS-



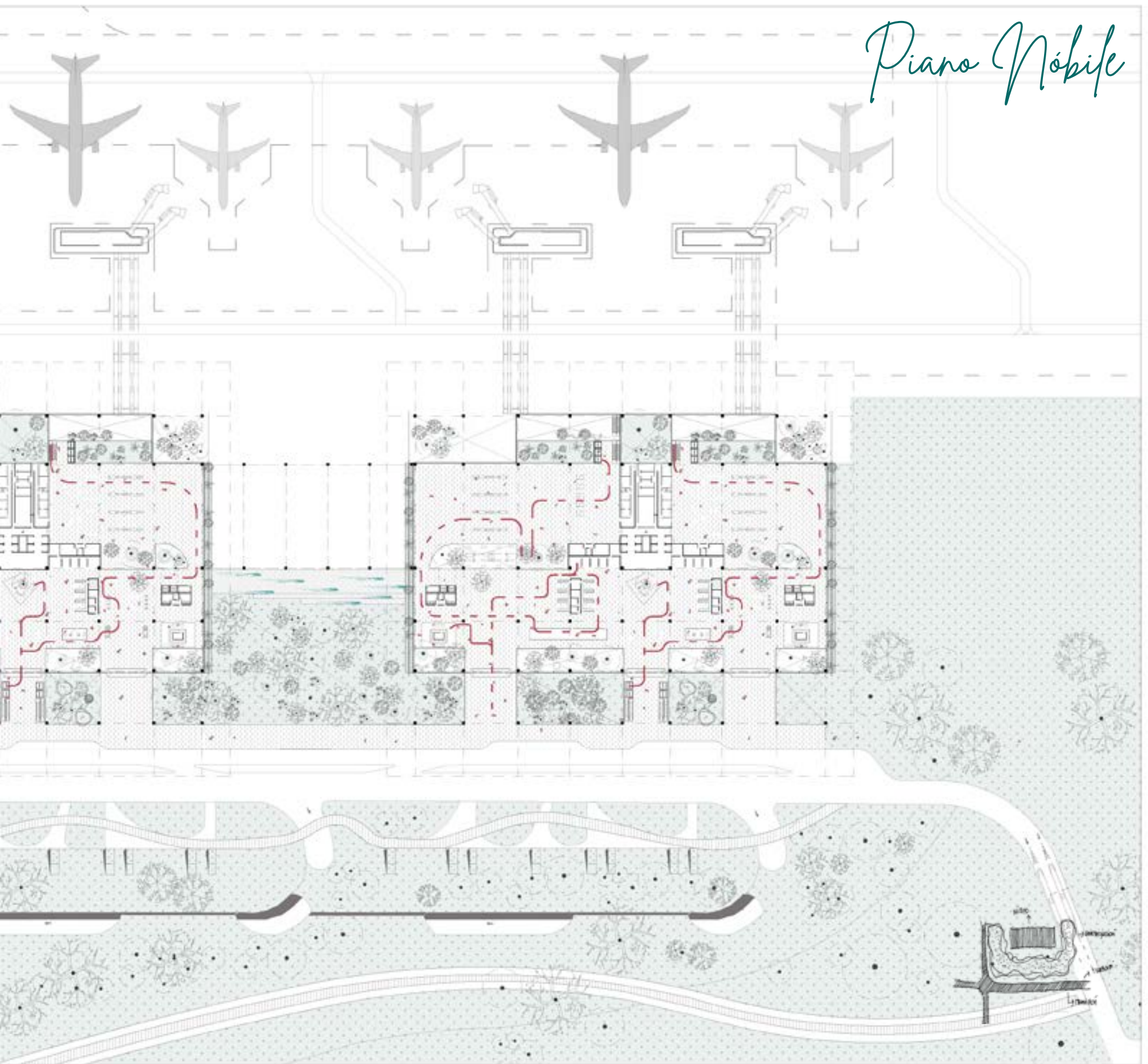
“El AIR se ofrece como un conjunto de imágenes que traen consigo un sinnúmero de recorridos diferentes para los usuarios.”



úmero de relatos, de eventos sucedidos y contenidos. Proponiendo a su vez,
varios en su intento por habitarlo.”

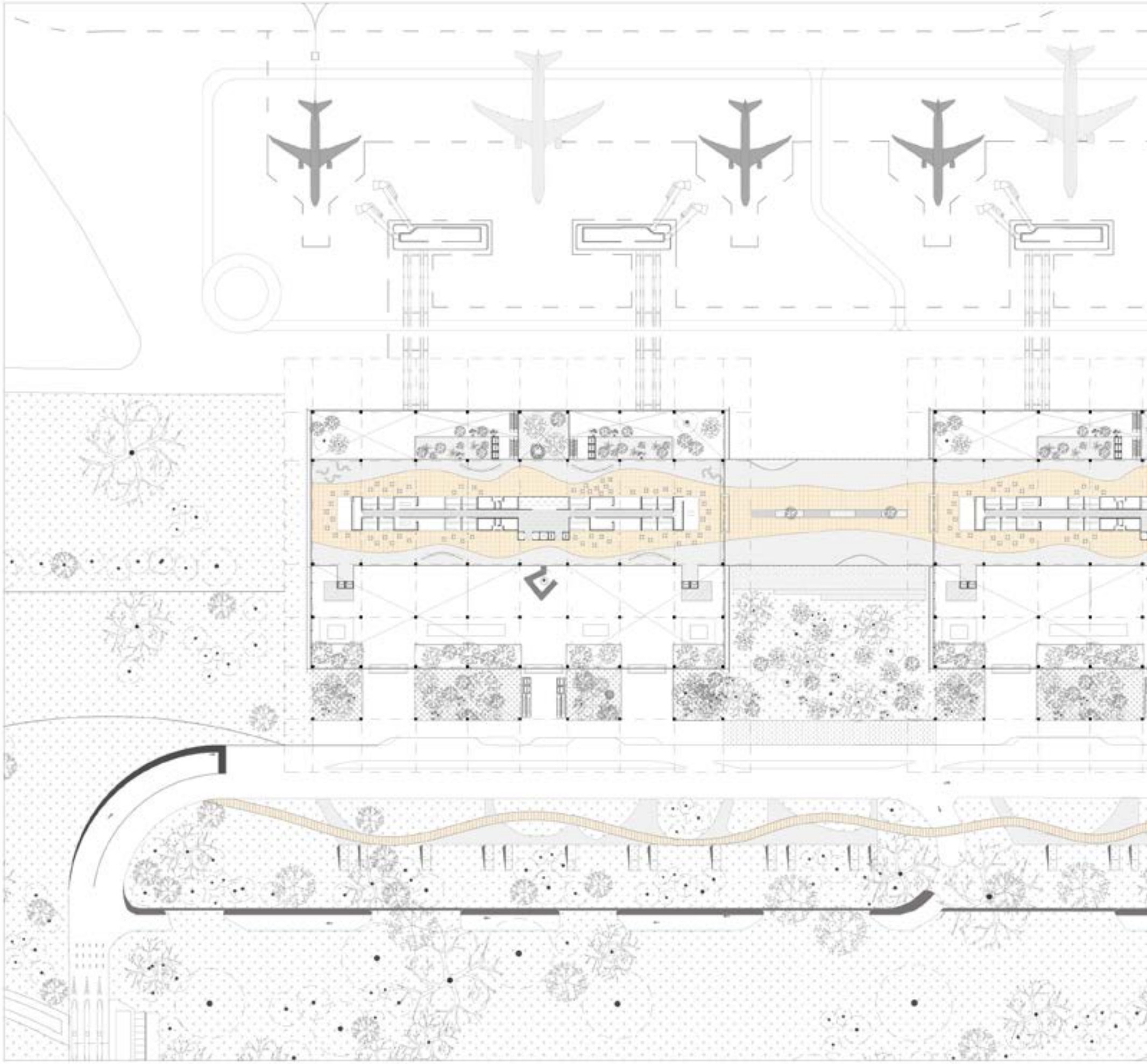


Piano Nobile

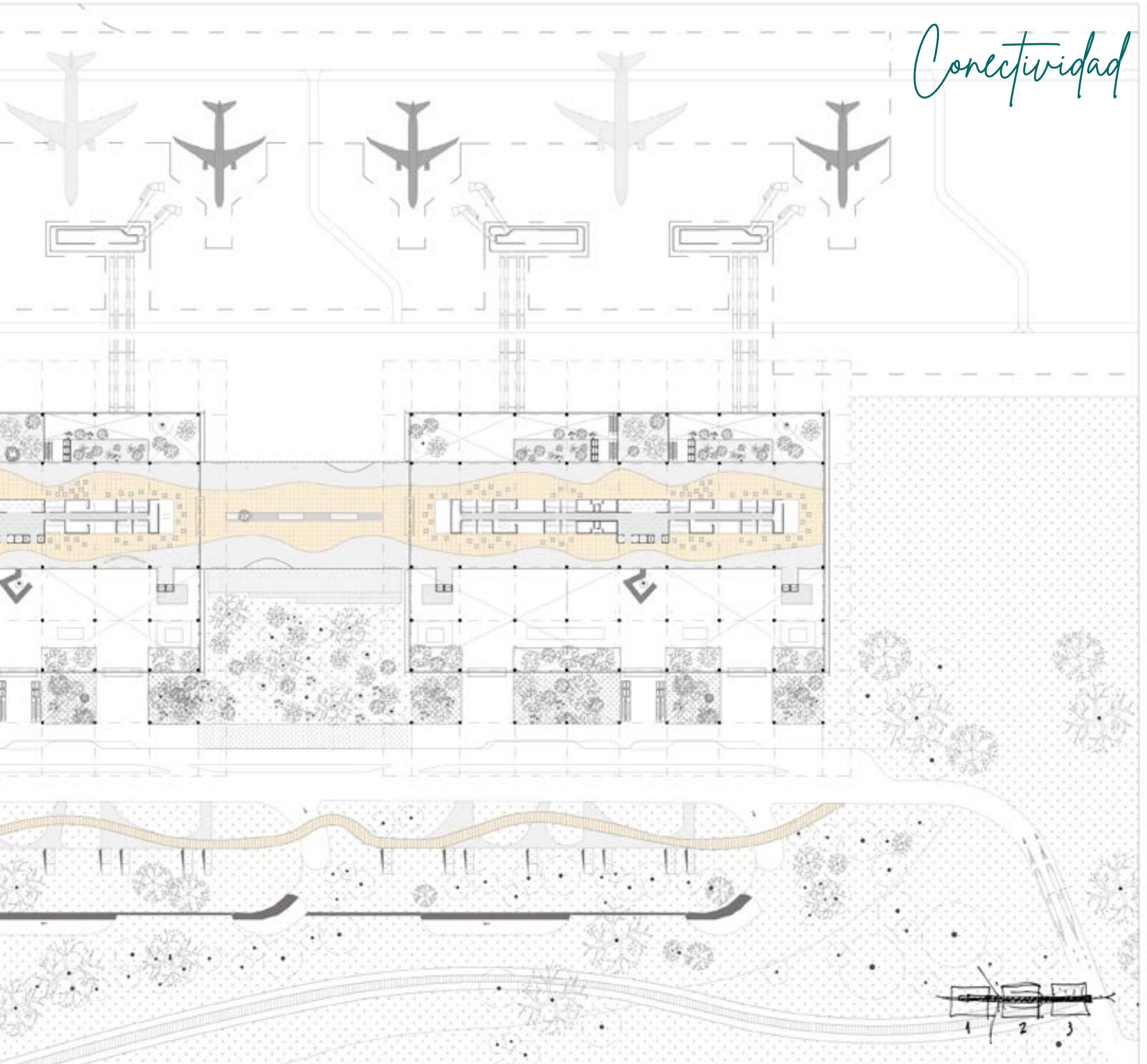






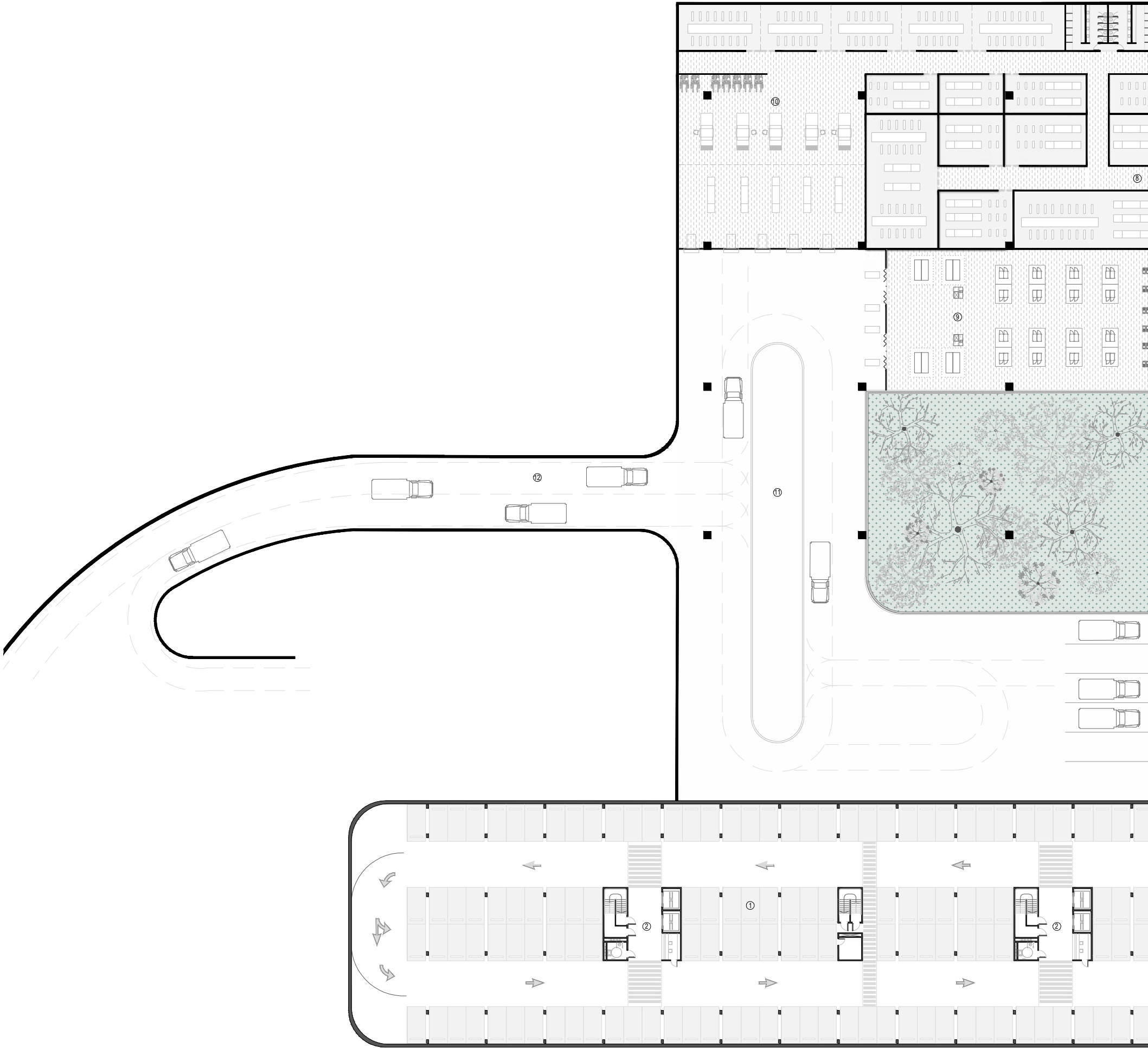


Conectividad

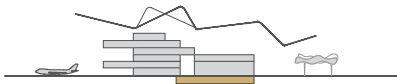






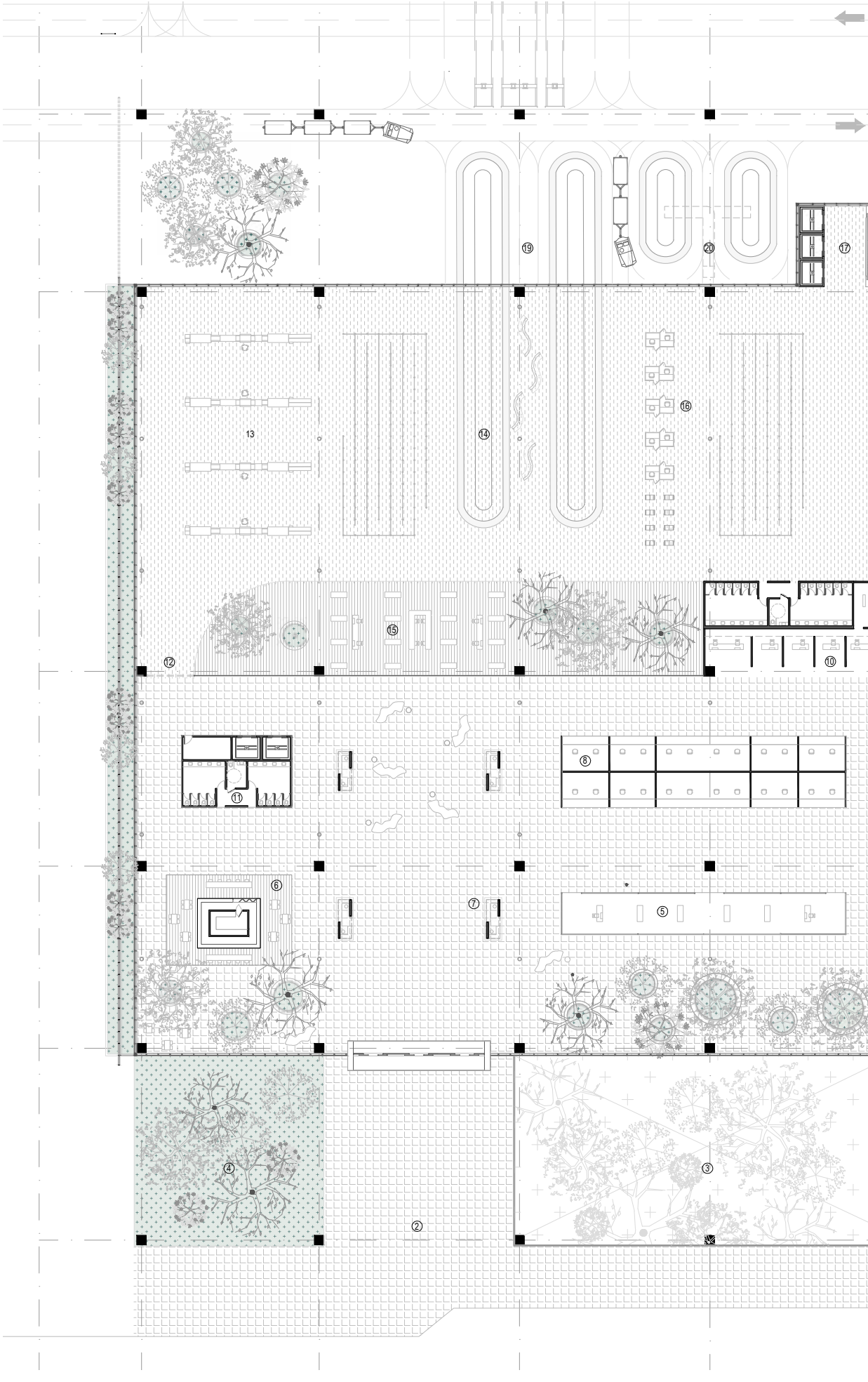


PLANTA SUBSUELO
TÉCNICO/PRIVADO

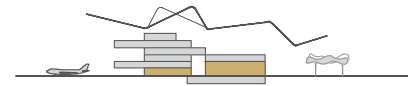


01. Estacionamientos públicos 02. Núcleos de circulación interno estacionamiento 03. Estacionamiento VIP del personal 04. Salida pública del estacionamiento 05. Acceso a planta arribos y partidas desde subsuelo 06. Control de acceso del personal 07. Oficinas privadas AIR 08. Depósitos 09. Sala de Racks 10. Control de acceso mercadería 11. Acceso Camiones Proveedores





PLANTA BAJA ARRIBOS



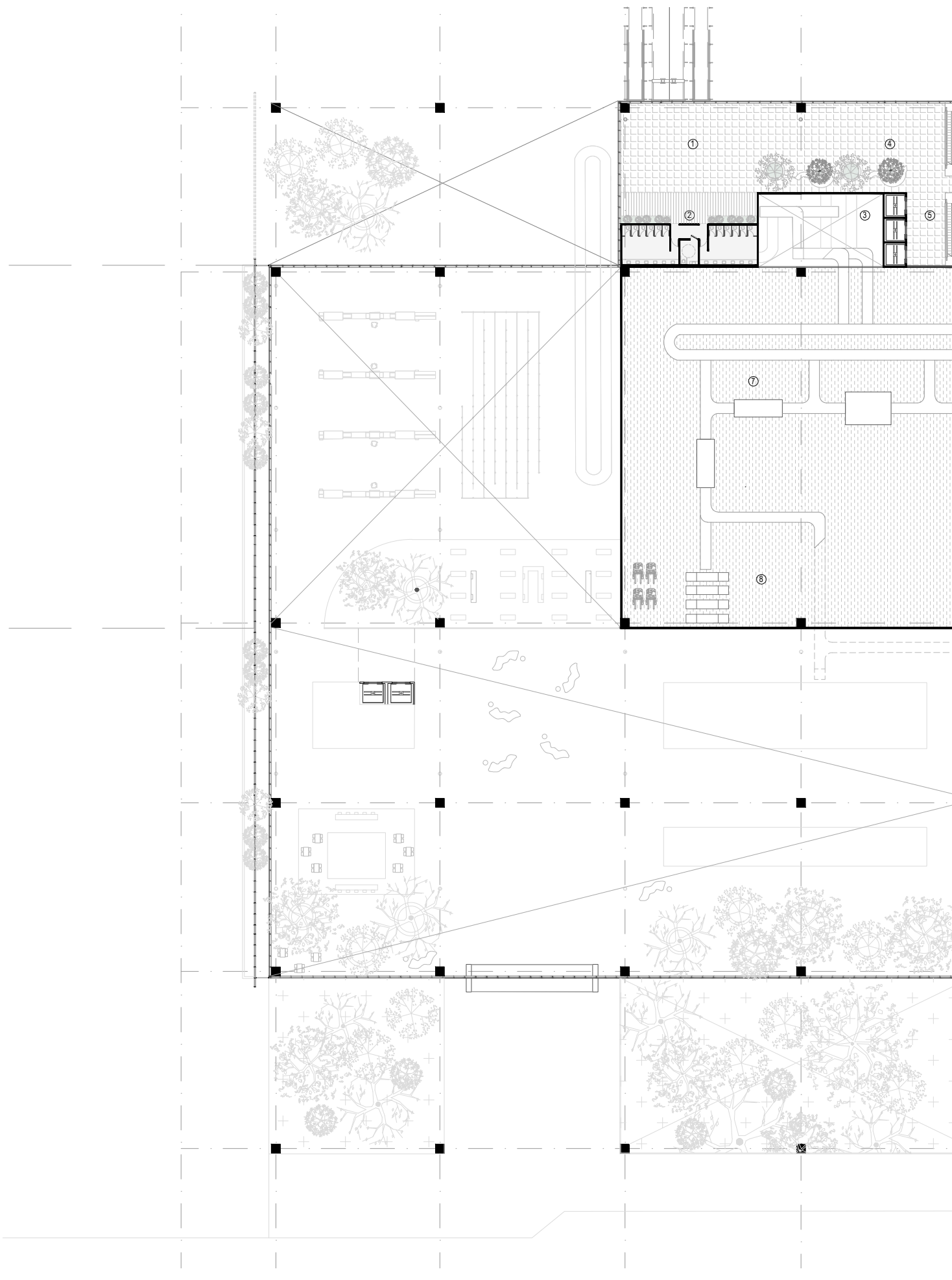
01. Acceso al edificio **02.** Llegada desde subsuelo **03.** Hall de acceso a VIP **04.** Espacio verde/patio **05.** Librería **06.** Bar **07.** Info. Aeroportuaria **08.** Puestos de información y servicios **09.** Hall Central **10.** Locales comerciales **11.** Sanitarios/circulación vertical **12.** Salida del área de migraciones **13.** PSA **14.** Recojo de equipaje **15.** Freeshop **16.** Migraciones **17.** Llegada desde planta superior **18.** Cinta de equipaje partidas (internacional) **19.** Cinta de equipaje arribos (internacional) **20.** Circulación privada personal pista **21.** Cinta de equipaje partidas (nacional) **22.** Cinta de equipaje arribos (nacional) **23.** Freeshop **24.** Recojo de equipaje (nacional) **25.** PSA (nacional)



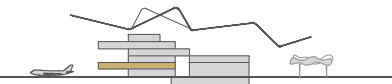




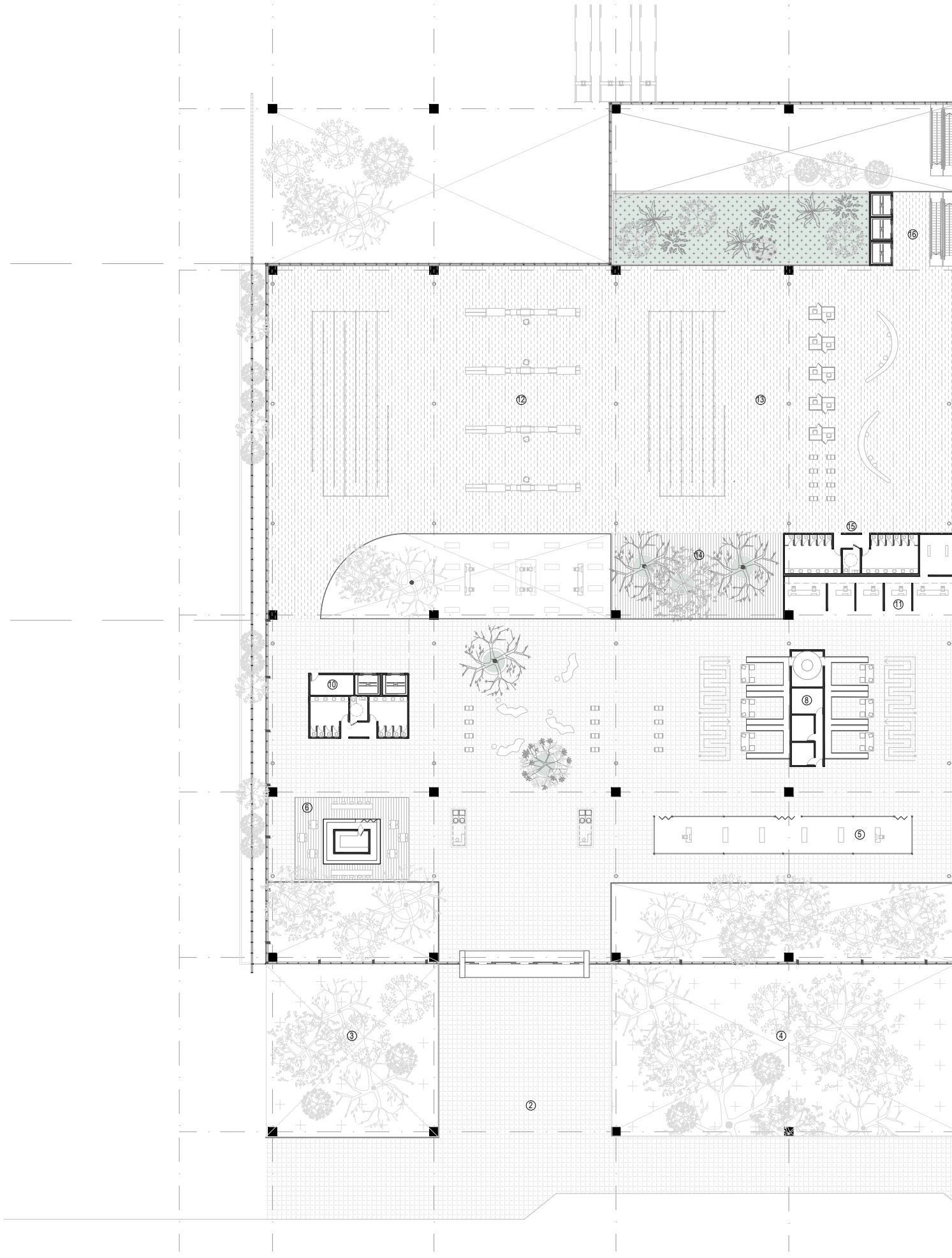




PLANTA INTERMEDIA SATE

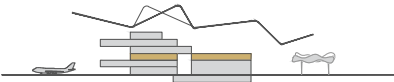


01. Llegada desde avión (vuelos internacionales) **02.** Núcleo sanitario **03.** Espacio técnico bajada de valijas internacionales desde sala de control **04.** Escaleras pasajeros en tránsito **05.** Bajada al hall de arribos internacionales **06.** Patio Central **07.** Cintas de control equipaje internacional **08.** Zona de valijas demoradas (internacional) **09.** Sala de control **10.** Núcleo de circulación vertical **11.** Zona de valijas demoradas (nacional) **12.** Cintas de control equipaje nacional **13.** Bajada a hall de arribos nacionales **14.** Espacio técnico bajada de valijas nacionales desde sala de control **15.** Núcleo sanitario **16.** Llegada desde avión (vuelos nacionales)

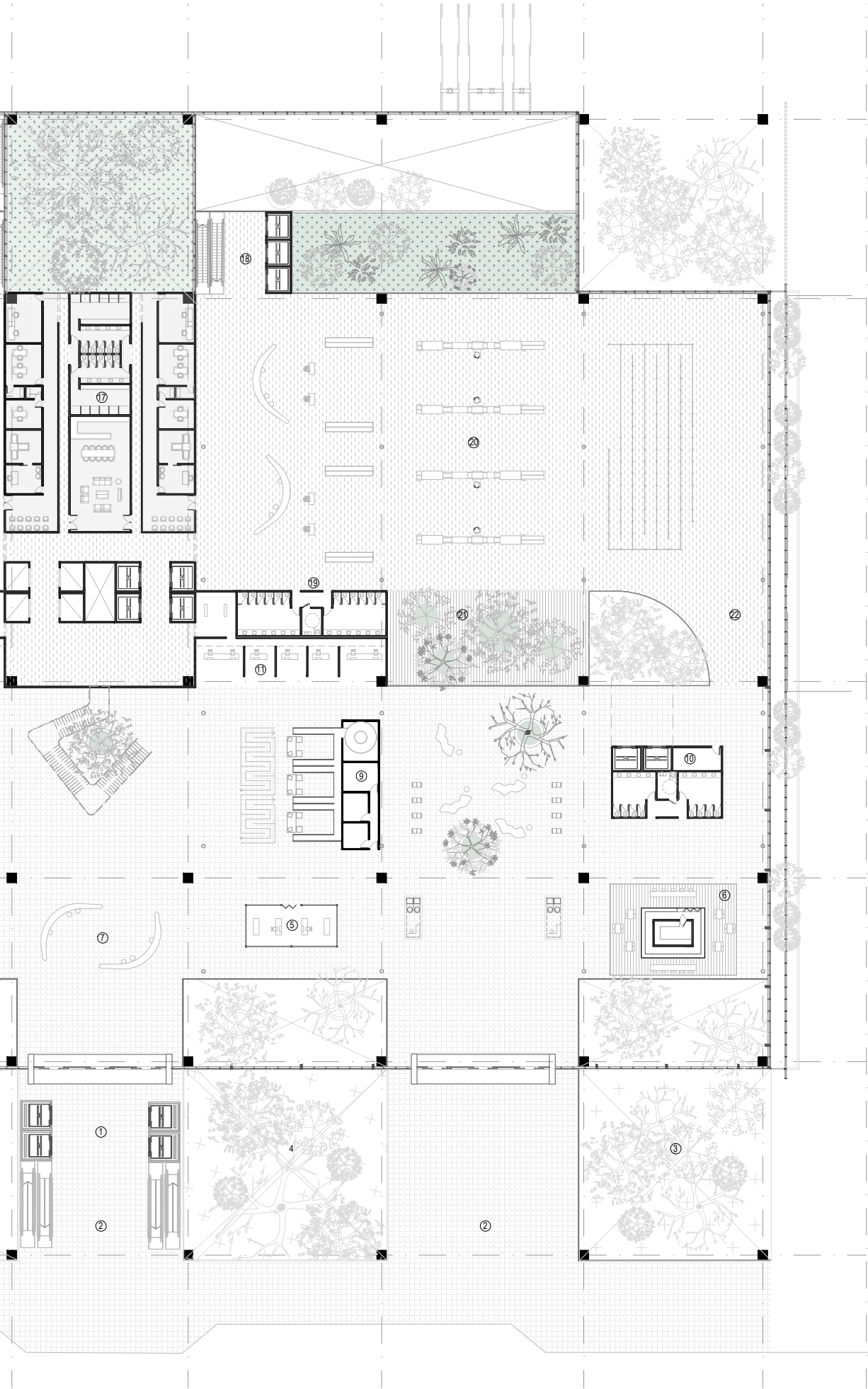


PLANTA PRIMER PISO

PARTIDAS



01. Acceso desde arribos **02.** Ingreso al edificio **03.** Vacío patio planta baja **04.** Vacío planta subsuelo **05.** Biblioteca **06.** Bares **07.** Hall central **08.** Check in **09.** Embalaje de equipaje **10.** Núcleo sanitario **11.** Locales comerciales **12.** Ingreso a migraciones internacionales **13.** PSA Internacional **14.** Migraciones internacionales **15.** Sanitarios **16.** Subida a sala de embarque internacional **17.** Oficinas **18.** Subida a sala de embarque nacional **19.** Sanitarios **20.** PSA nacional **21.** Ingreso a migraciones nacionales **22.** Ingreso a migraciones nacionales

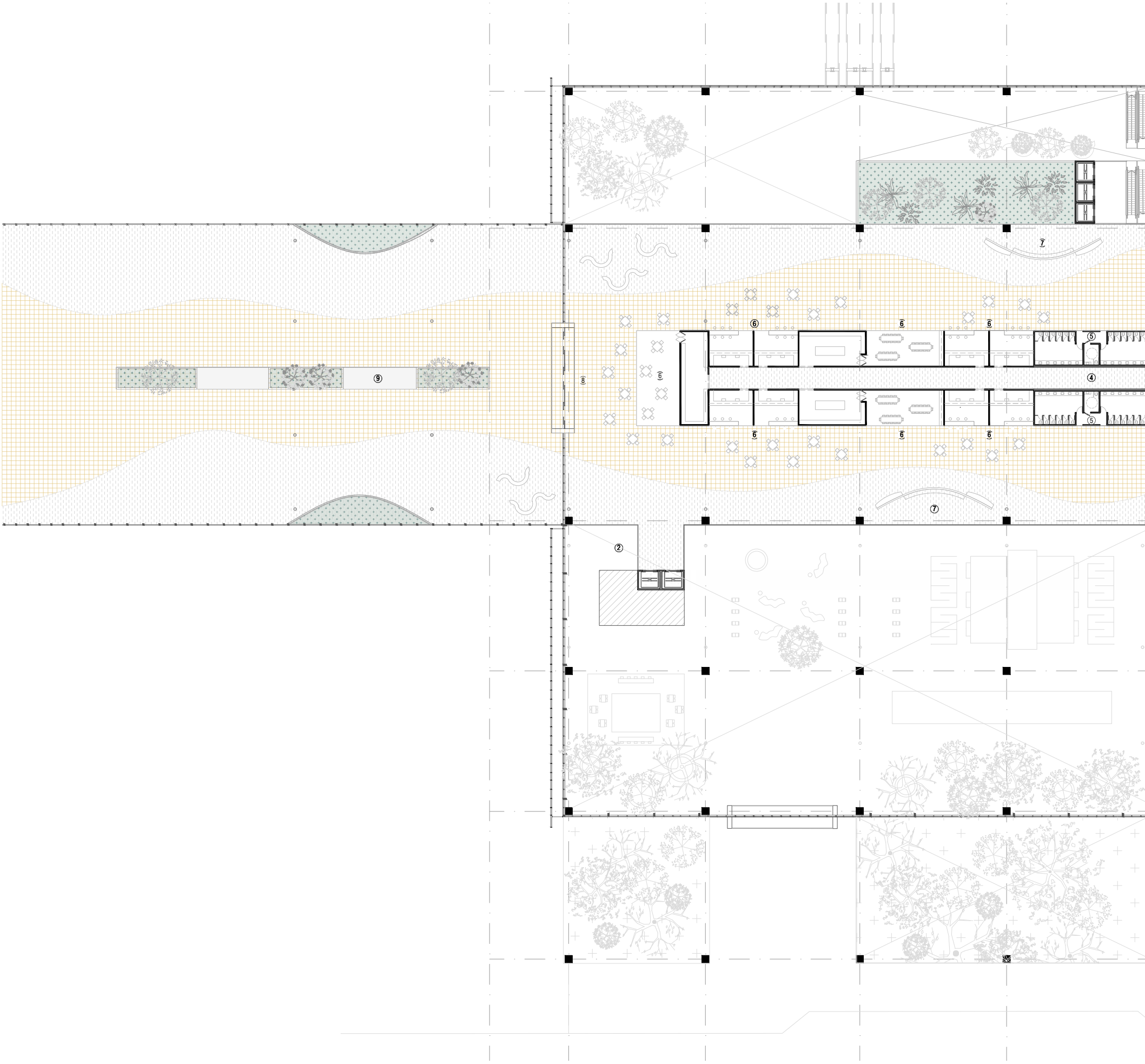




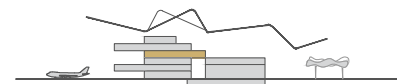




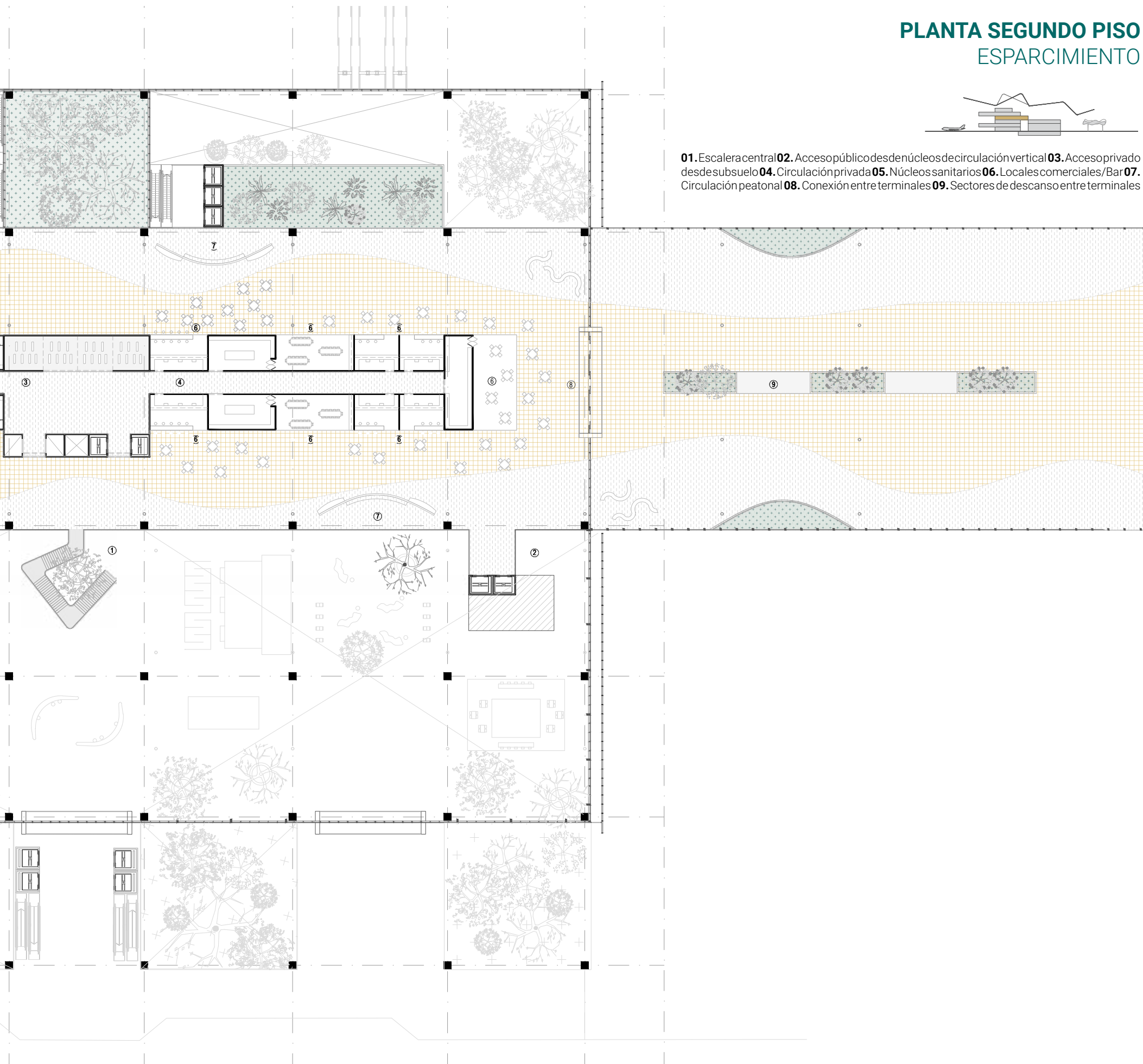




PLANTA SEGUNDO PISO ESPARCIMIENTO

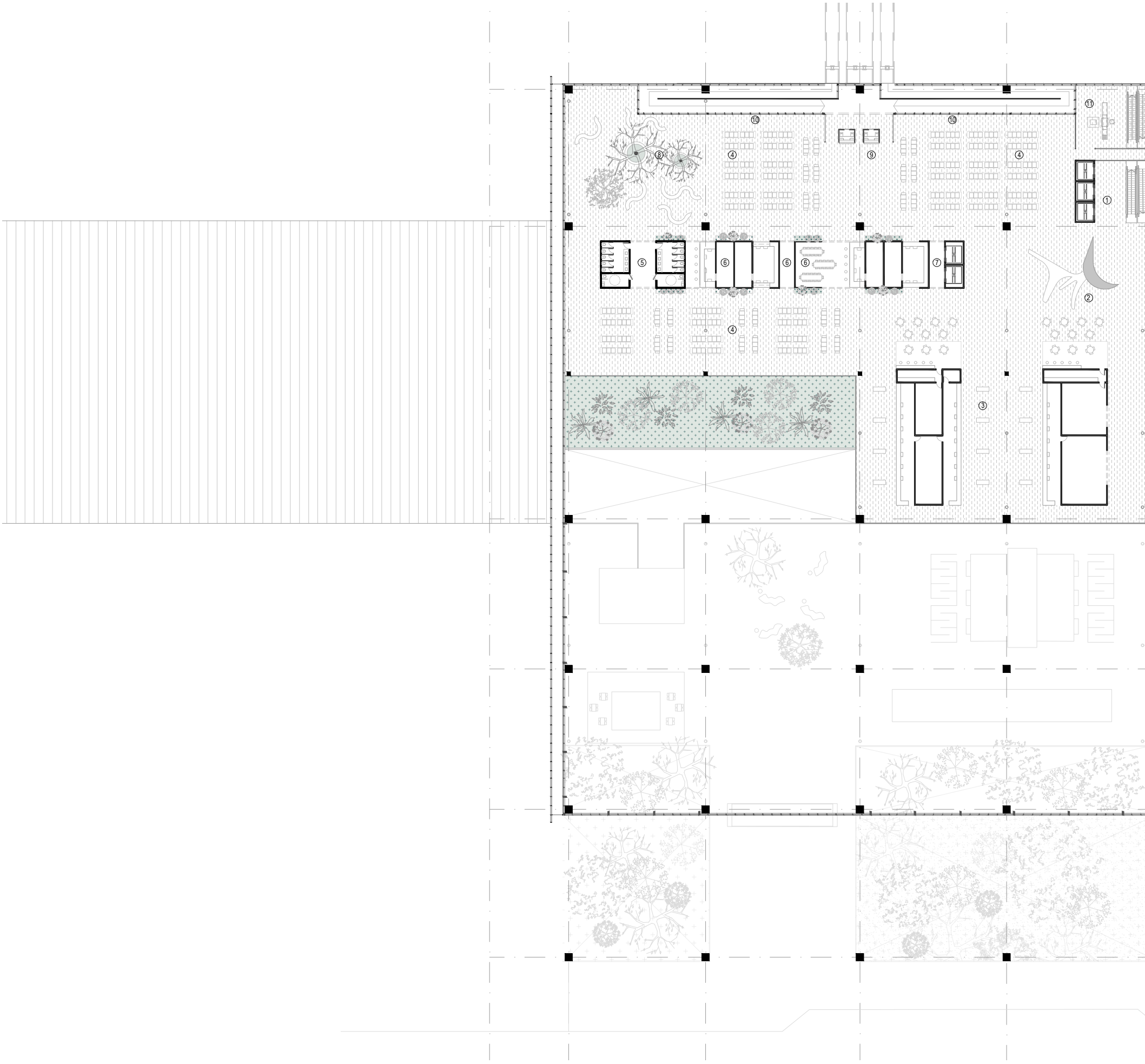


01. Escalera central **02.** Accesos públicos desde núcleos de circulación vertical **03.** Acceso privado desde subsuelo **04.** Circulación privada **05.** Núcleos sanitarios **06.** Locales comerciales/Bar **07.** Circulación peatonal **08.** Conexión entre terminales **09.** Sectores de descanso entre terminales



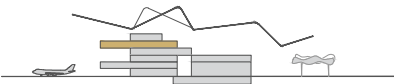




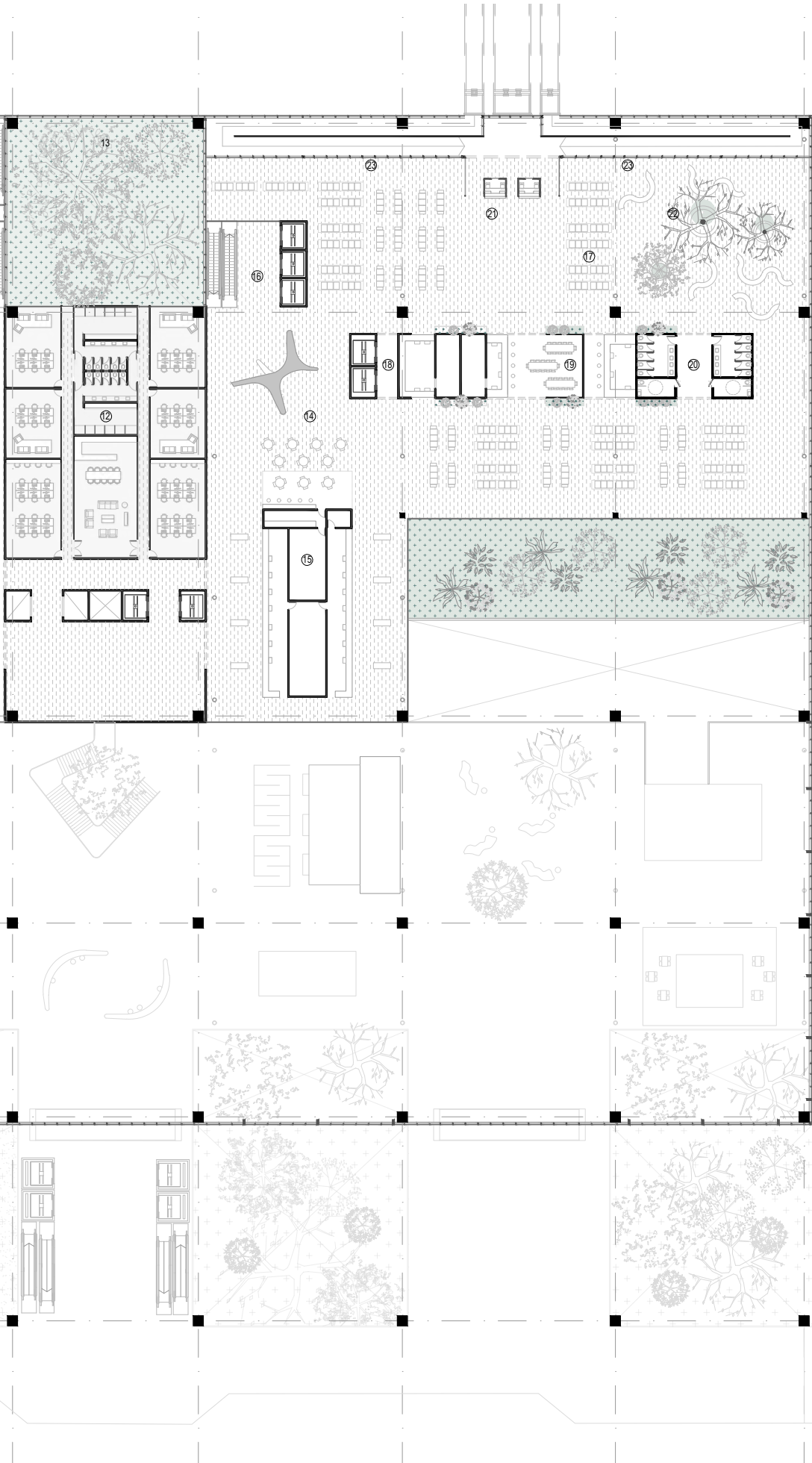


PLANTA TERCER PISO

EMBARQUE

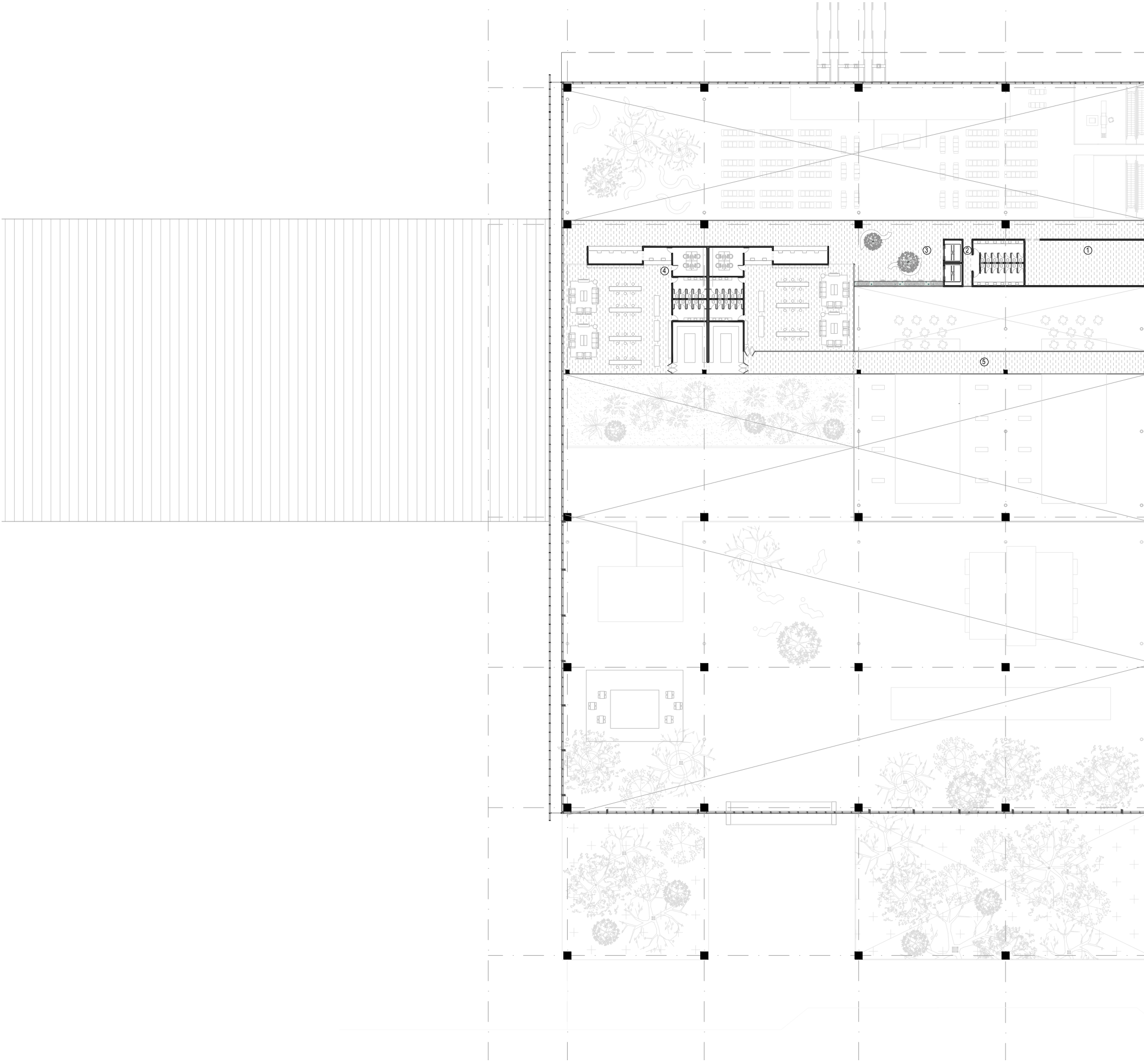


01. Llegada desde migraciones 02. Bar 03. Freeshop 04. Esperas 05. Sanitarios 06. Bares
07. Subida a salas vip 08. Sector de esparcimiento 09. Control de embarque 10. Rampa de
acceso al avión 11. Llegada pasajeros en tránsito 12. Oficinas 13. Remanejo de mercaderías

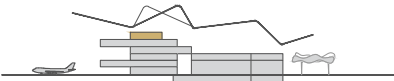




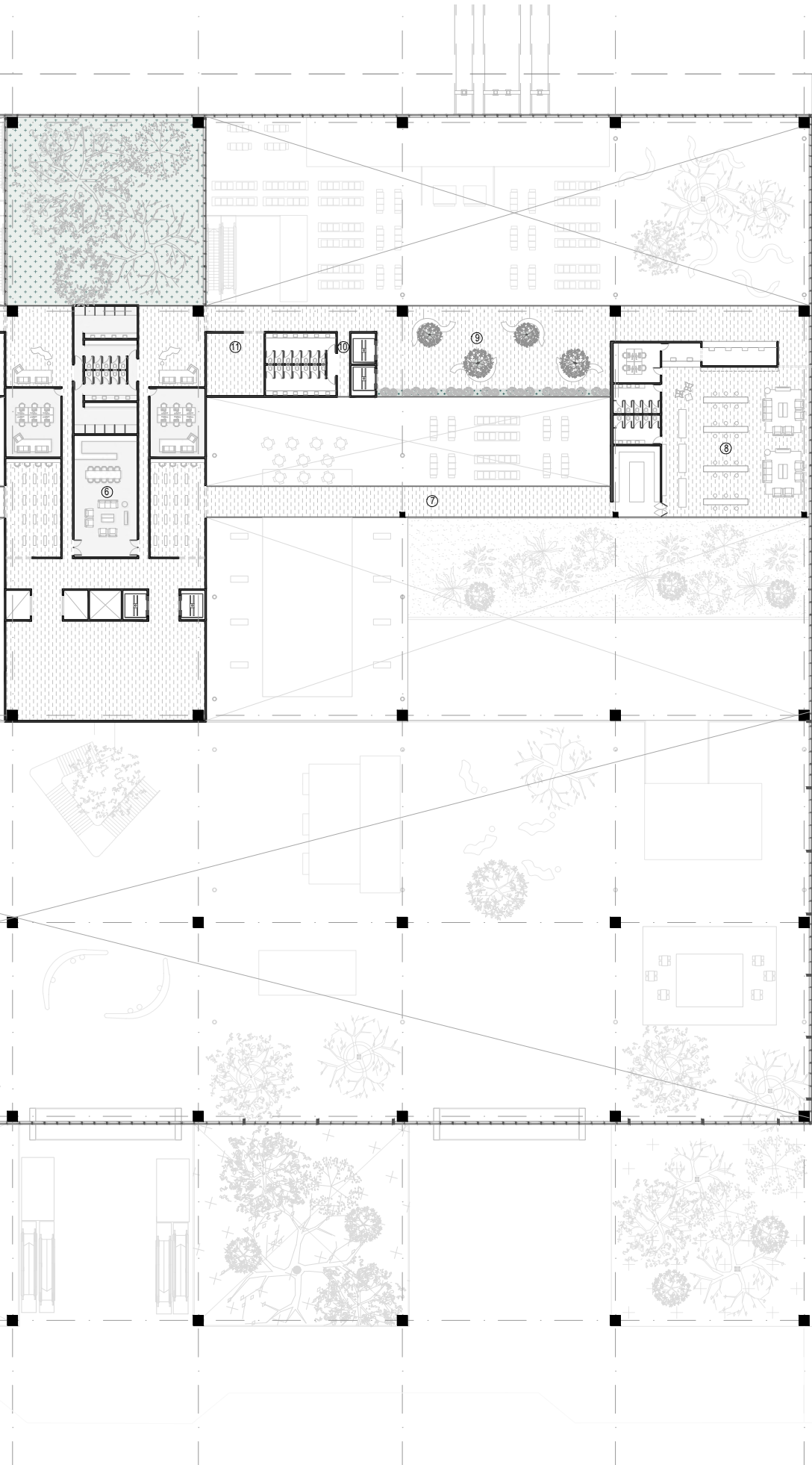




PLANTA CUARTO PISO VIPS



01. Depósitos 02. Baños 03. Hall de acceso a VIP 04. Sala VIP internacional 05. Circulación para proveedores 06. Oficinas para personal de aerolíneas 07. Circulación para proveedores 08. Sala VIP nacional 09. Hall 10. Baños 11. Depósito



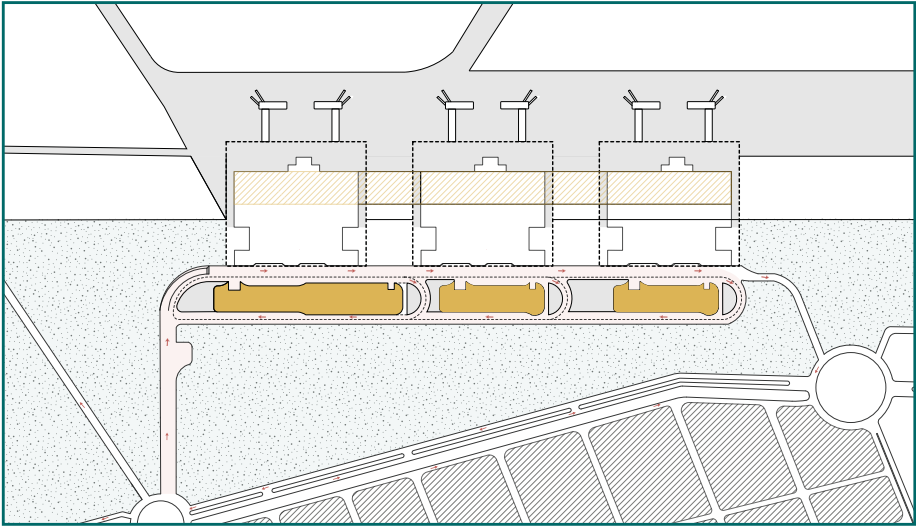
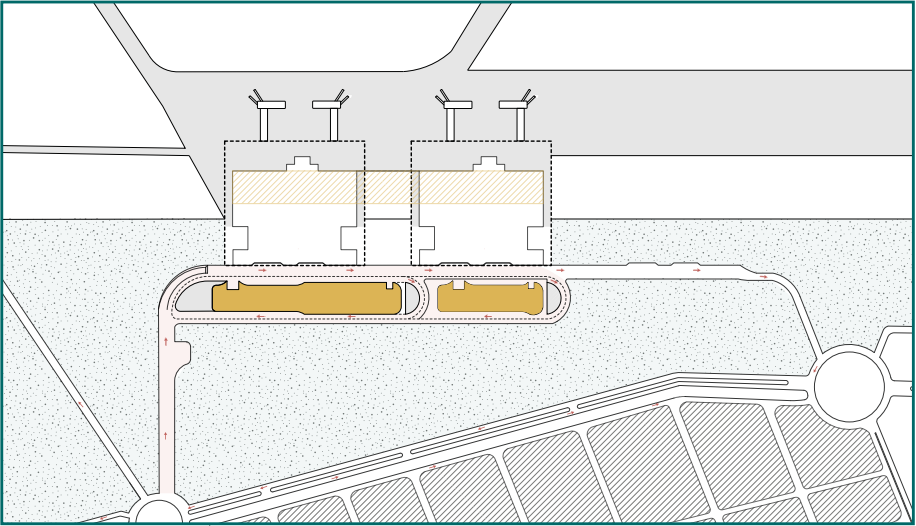
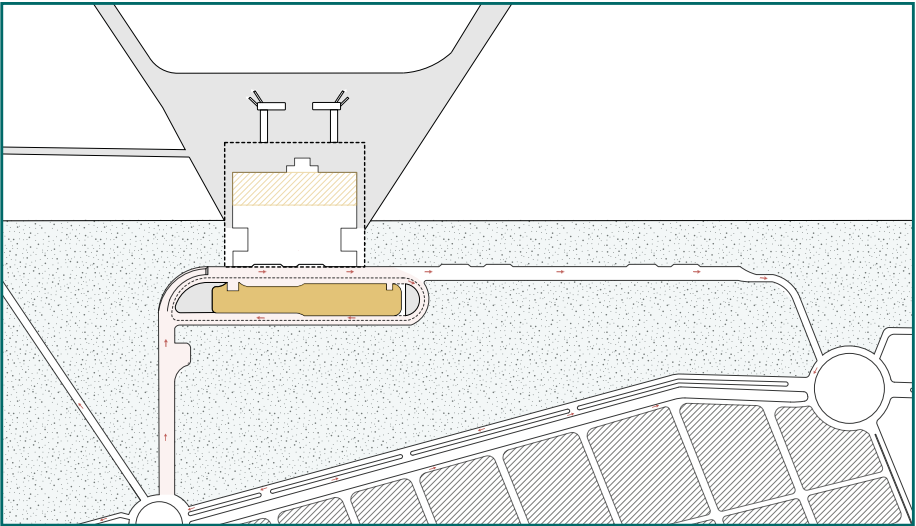
Estacionamiento

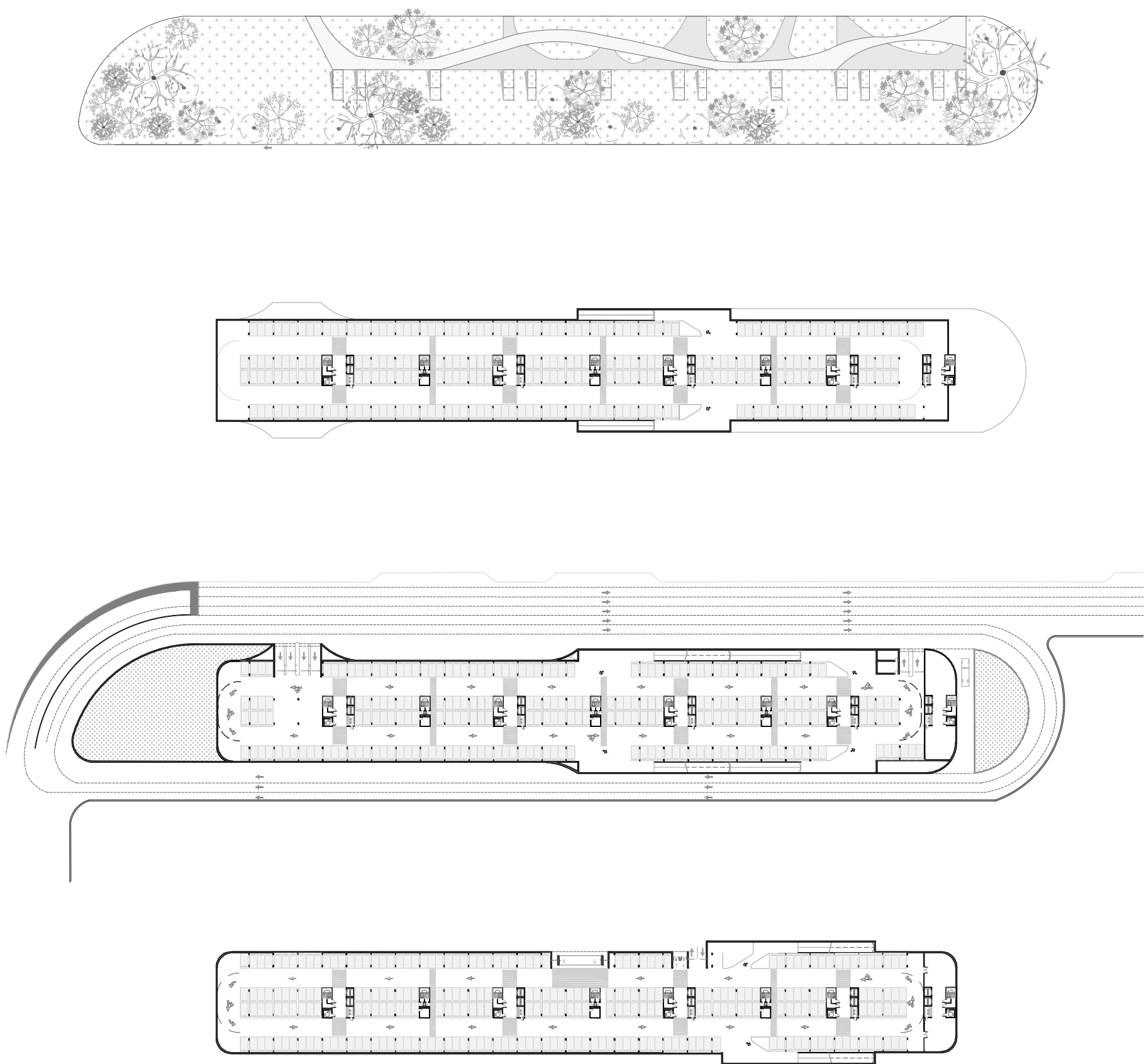
- Plazas actuales
- Plazas propuestas
- Flujo de personas

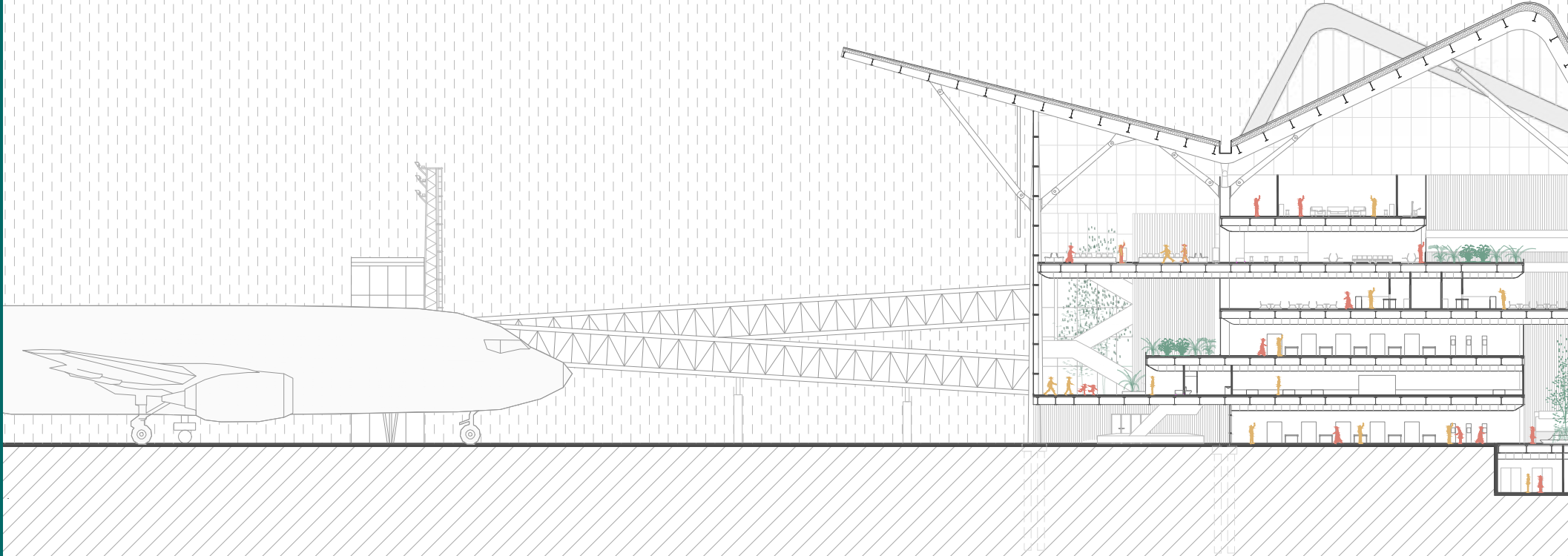
400 plazas

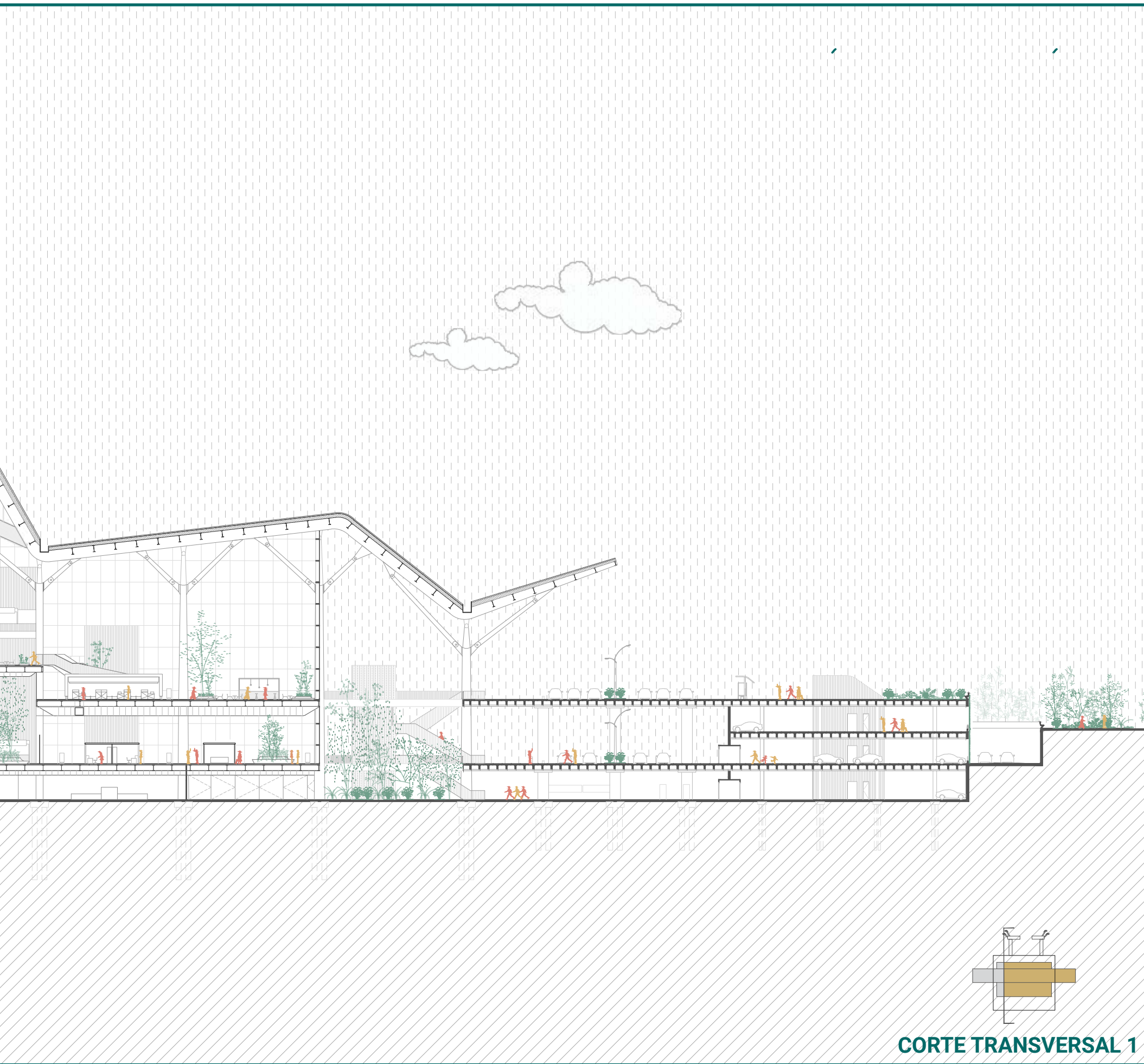
800 plazas propuestas para 1º etapa
Estacionamiento uso común 700 plazas
Rental Car 100 plazas

Flujo previsto 1º etapa 860000 personas
Flujo previsto final 3000000 personas

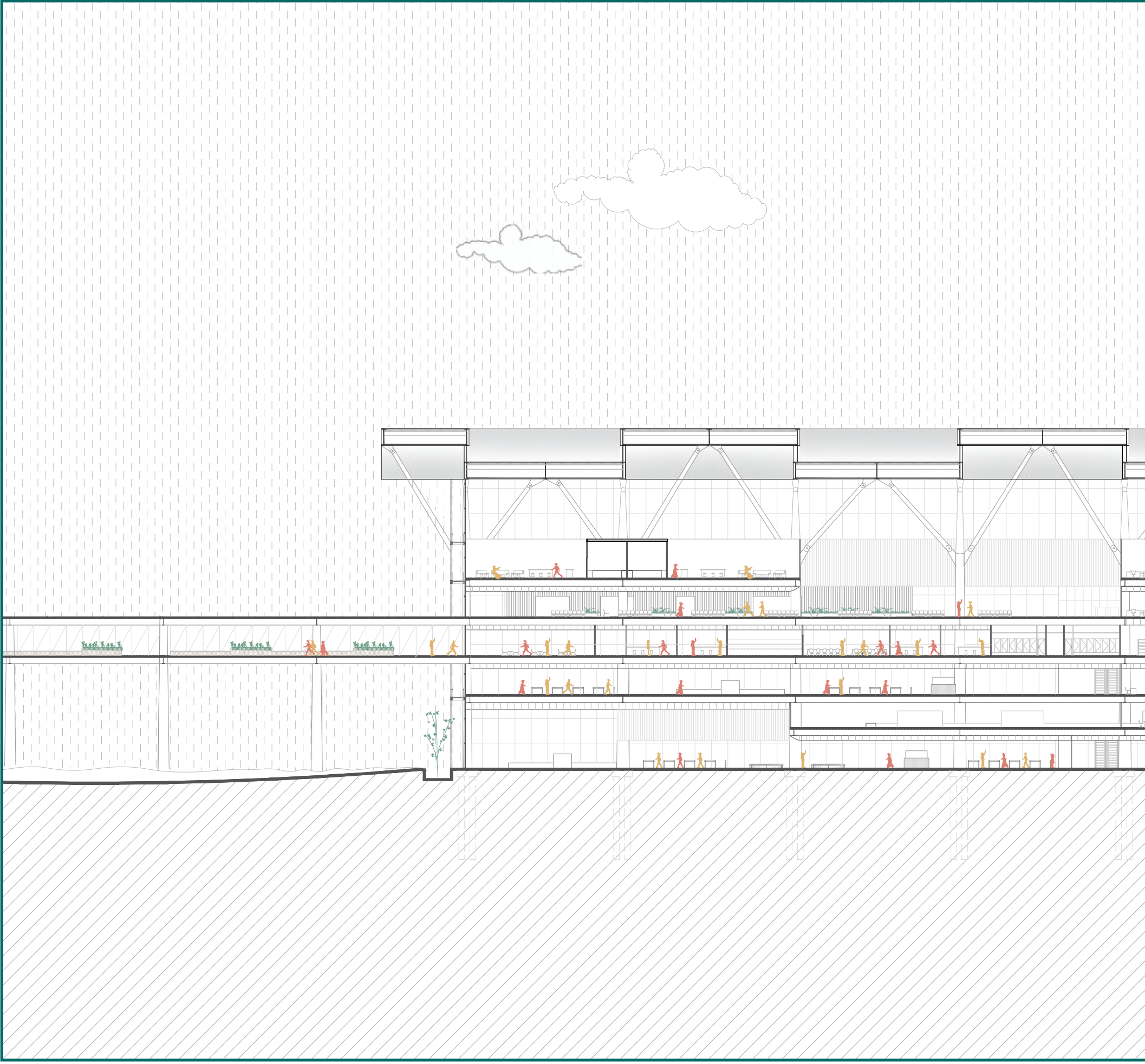


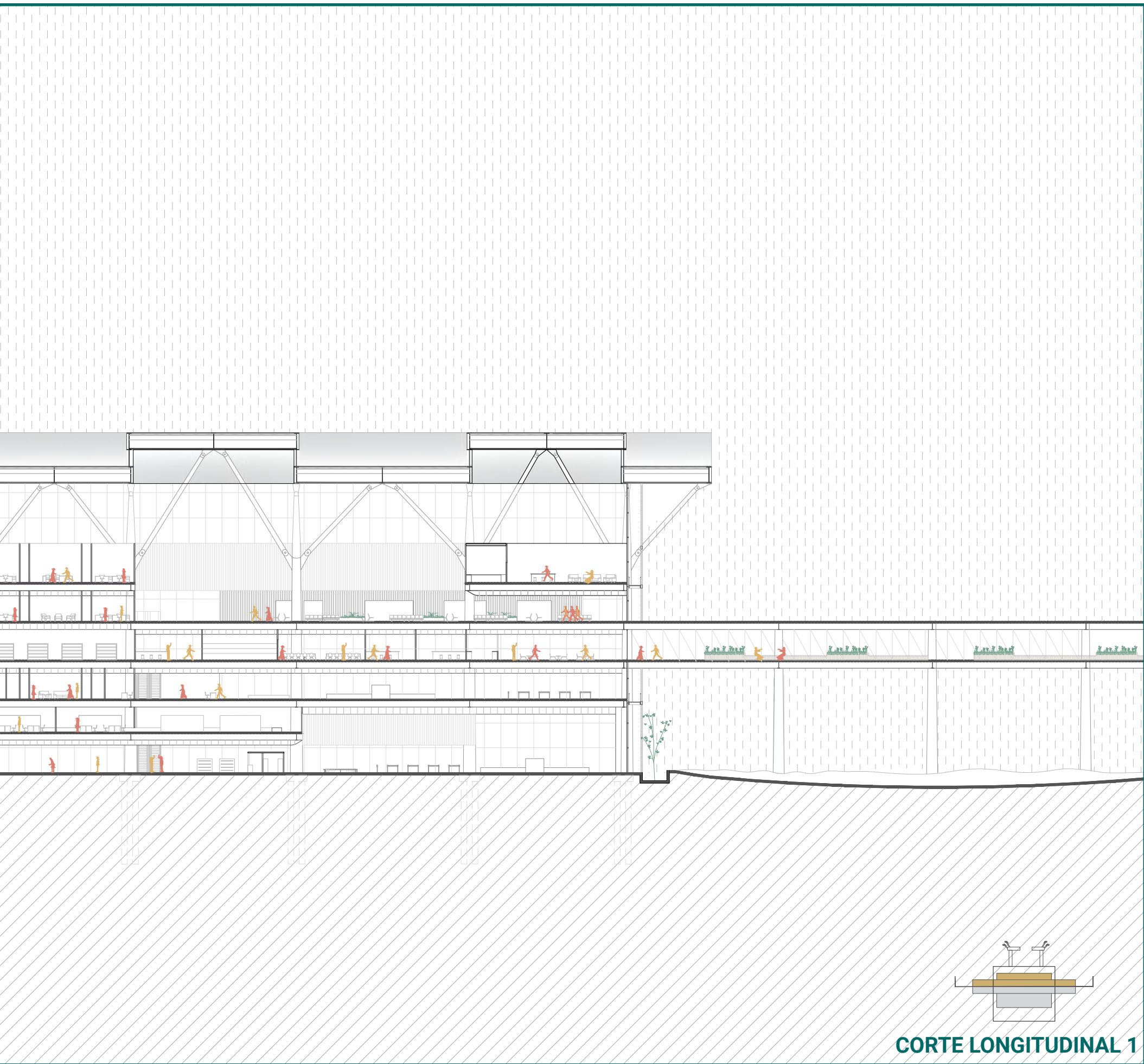




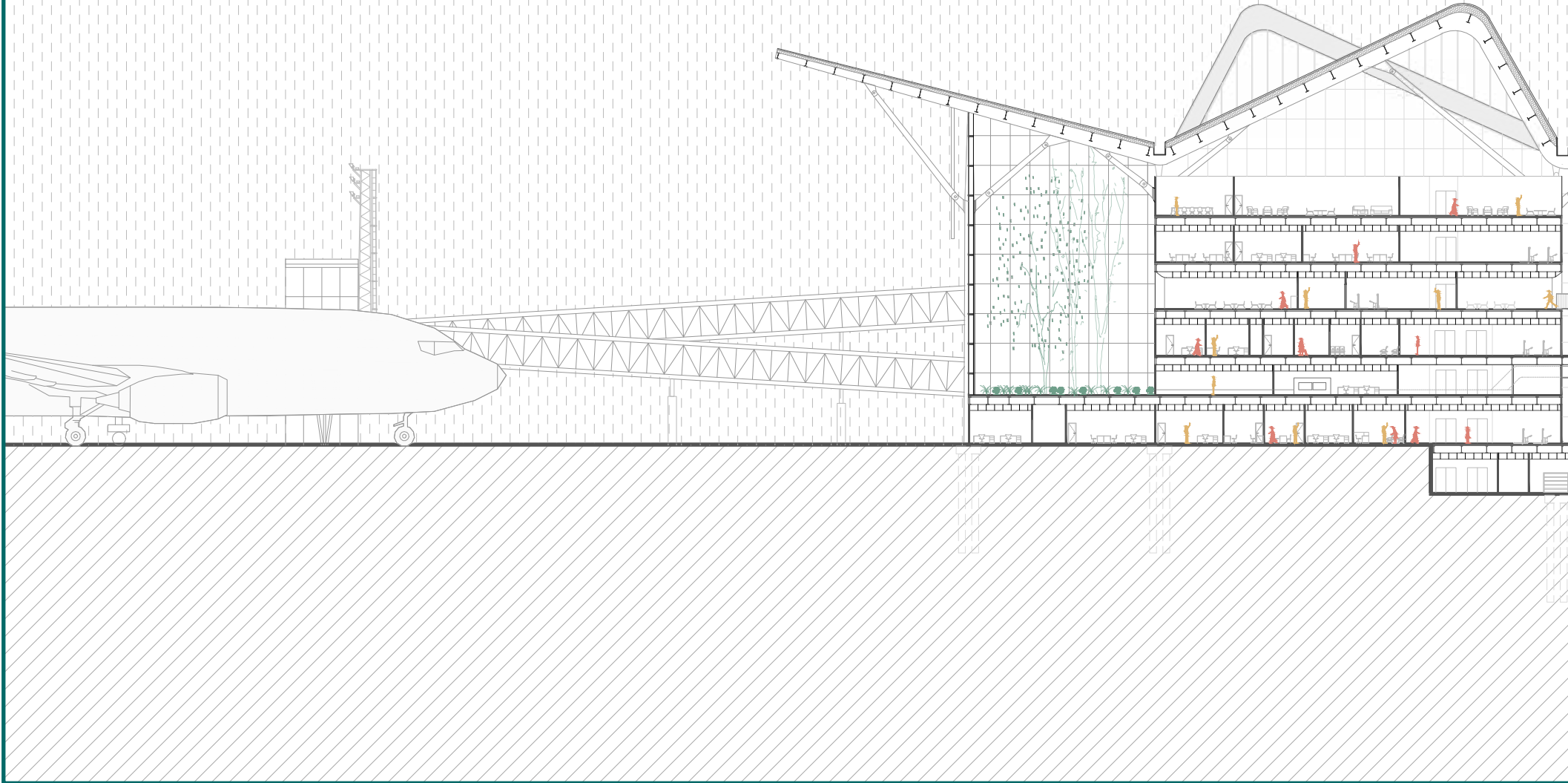


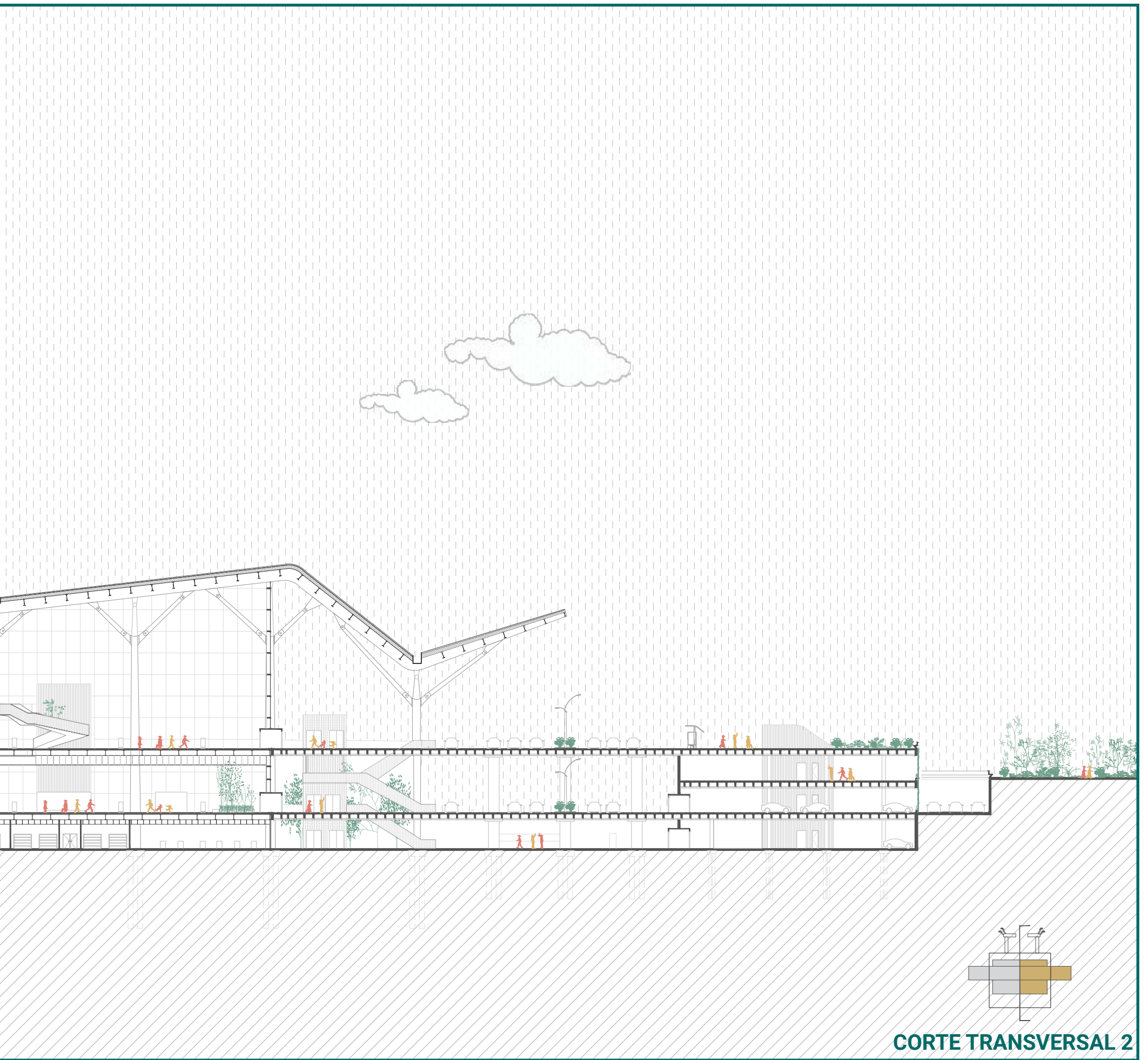
CORTE TRANSVERSAL 1



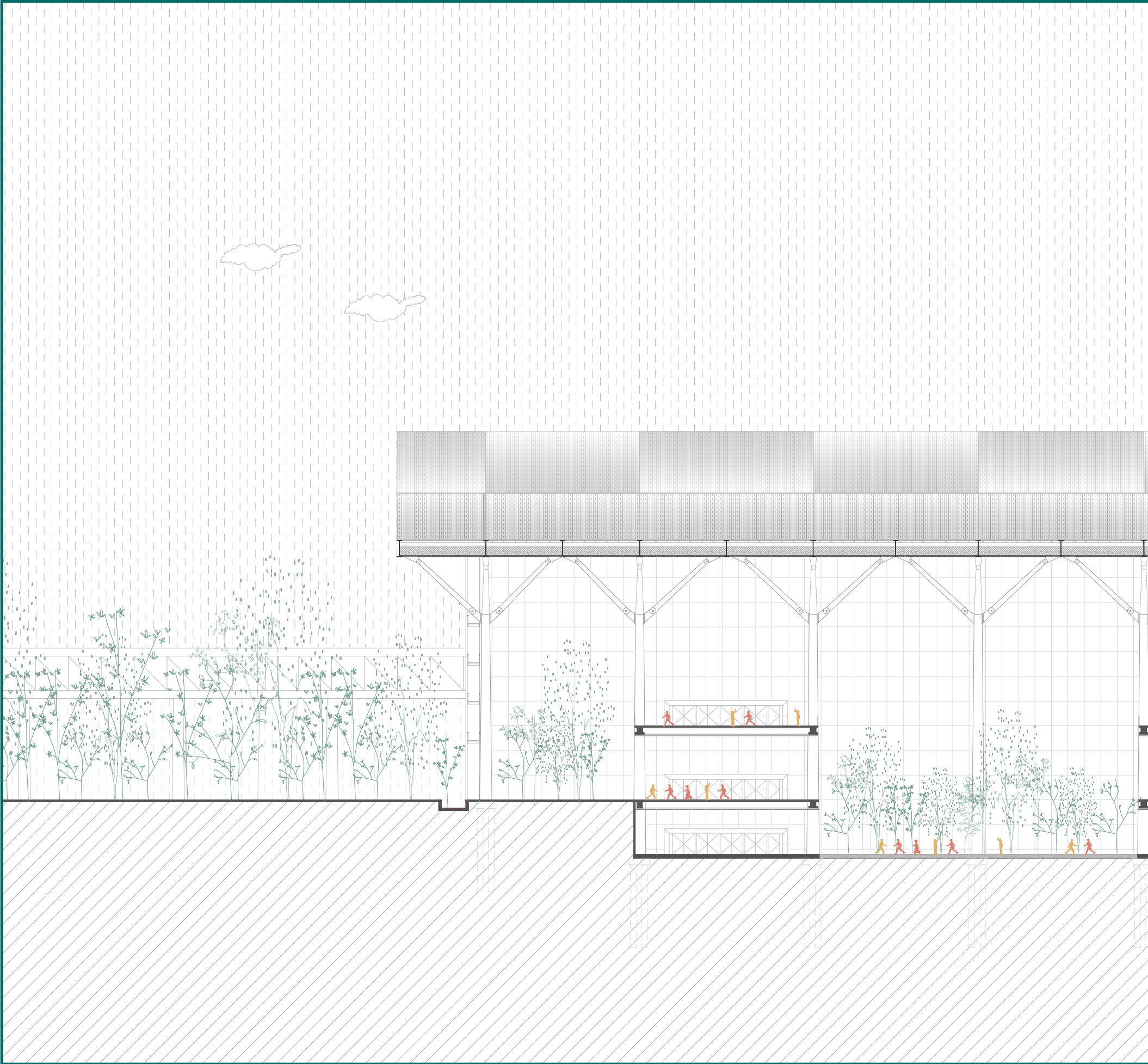


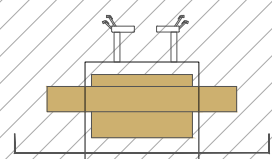
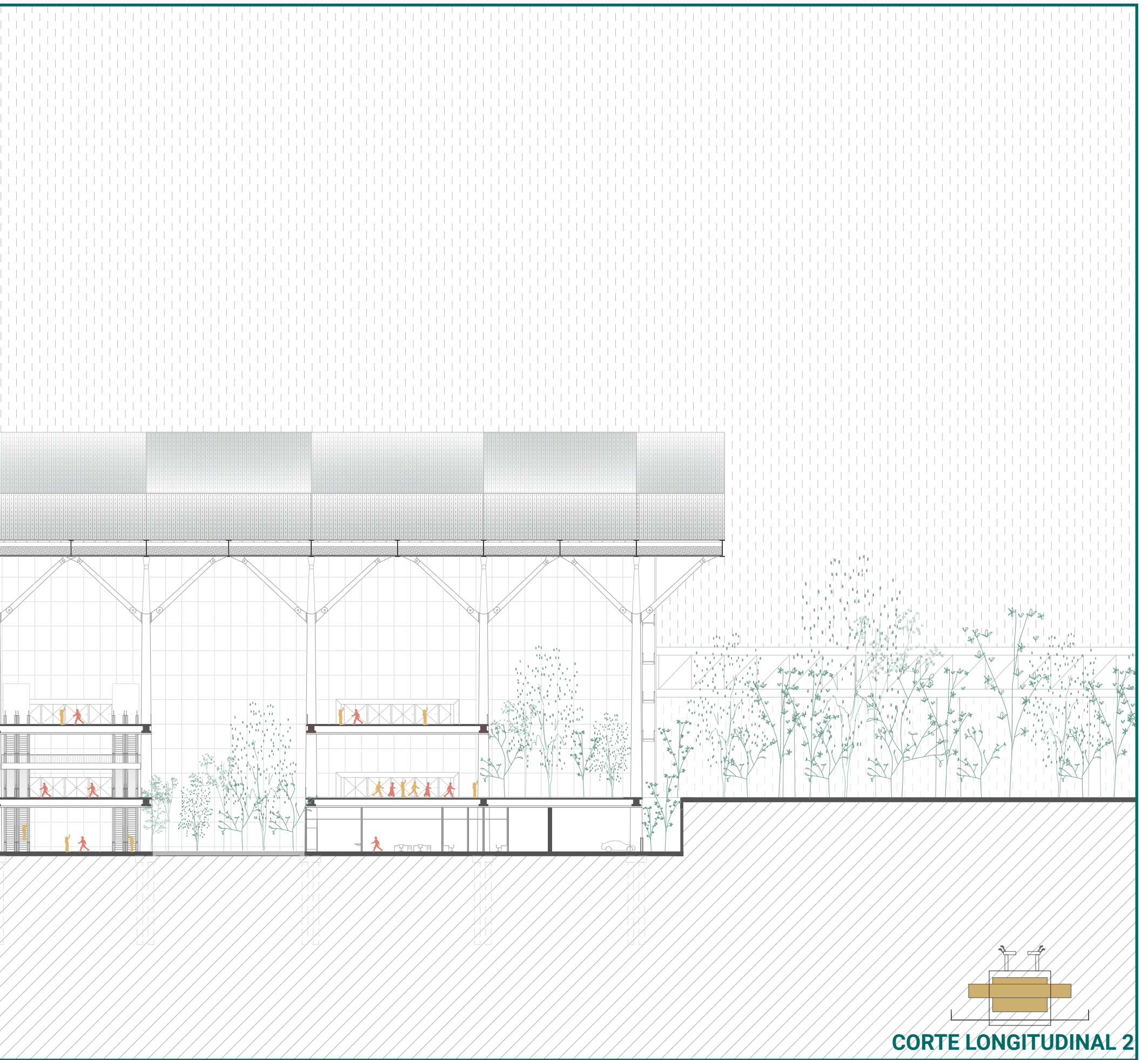
CORTE LONGITUDINAL 1



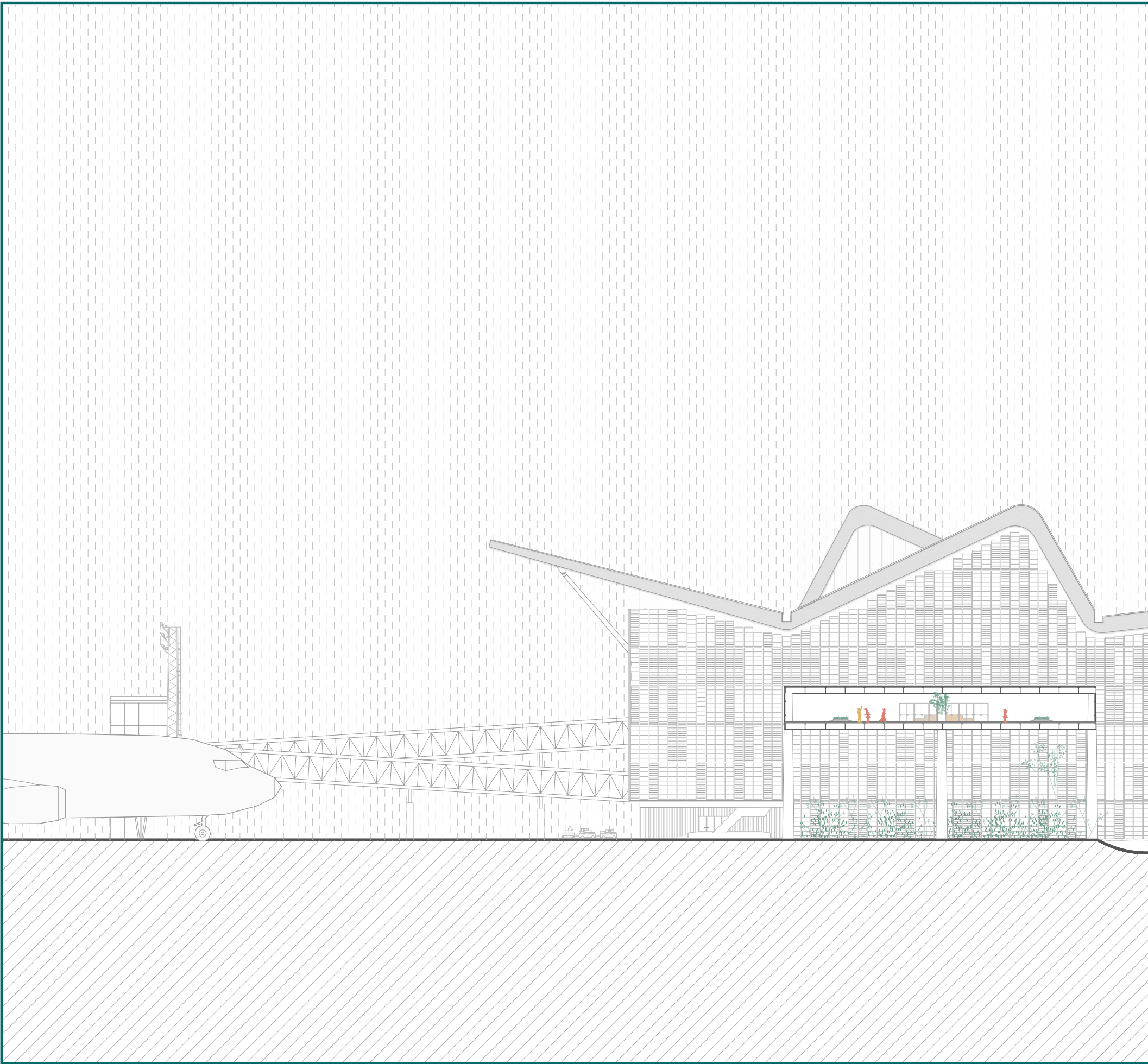


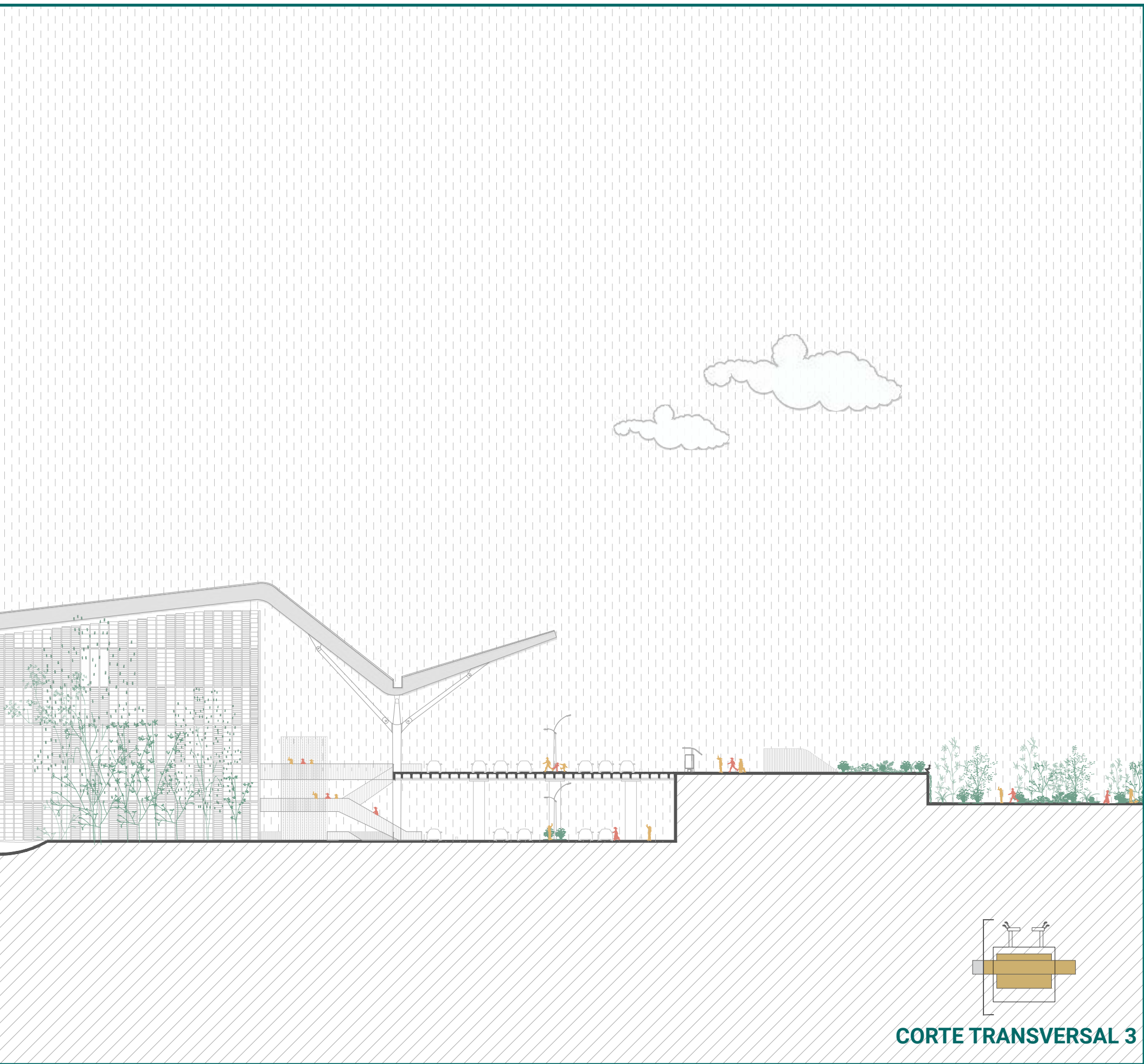
CORTE TRANSVERSAL 2



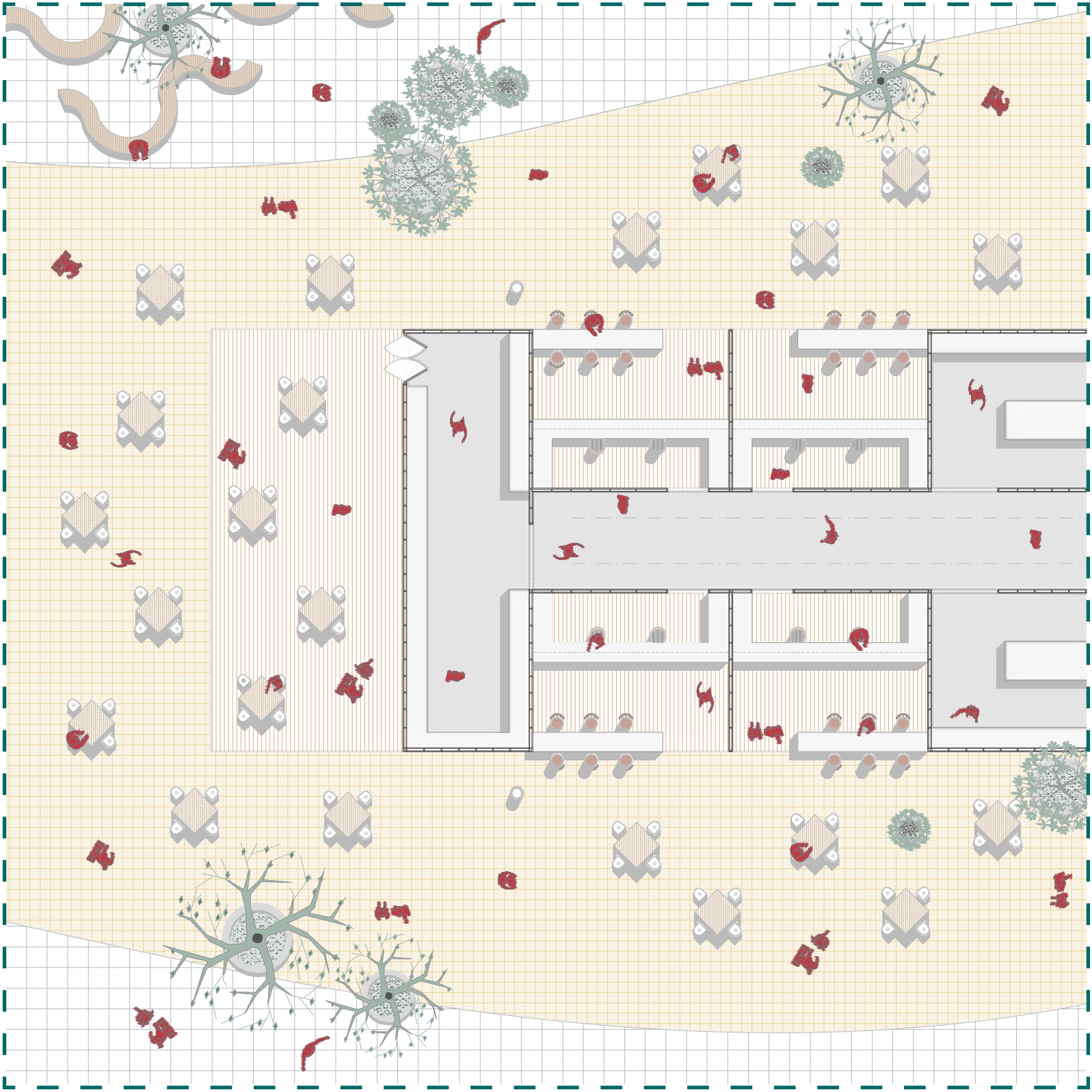


CORTE LONGITUDINAL 2



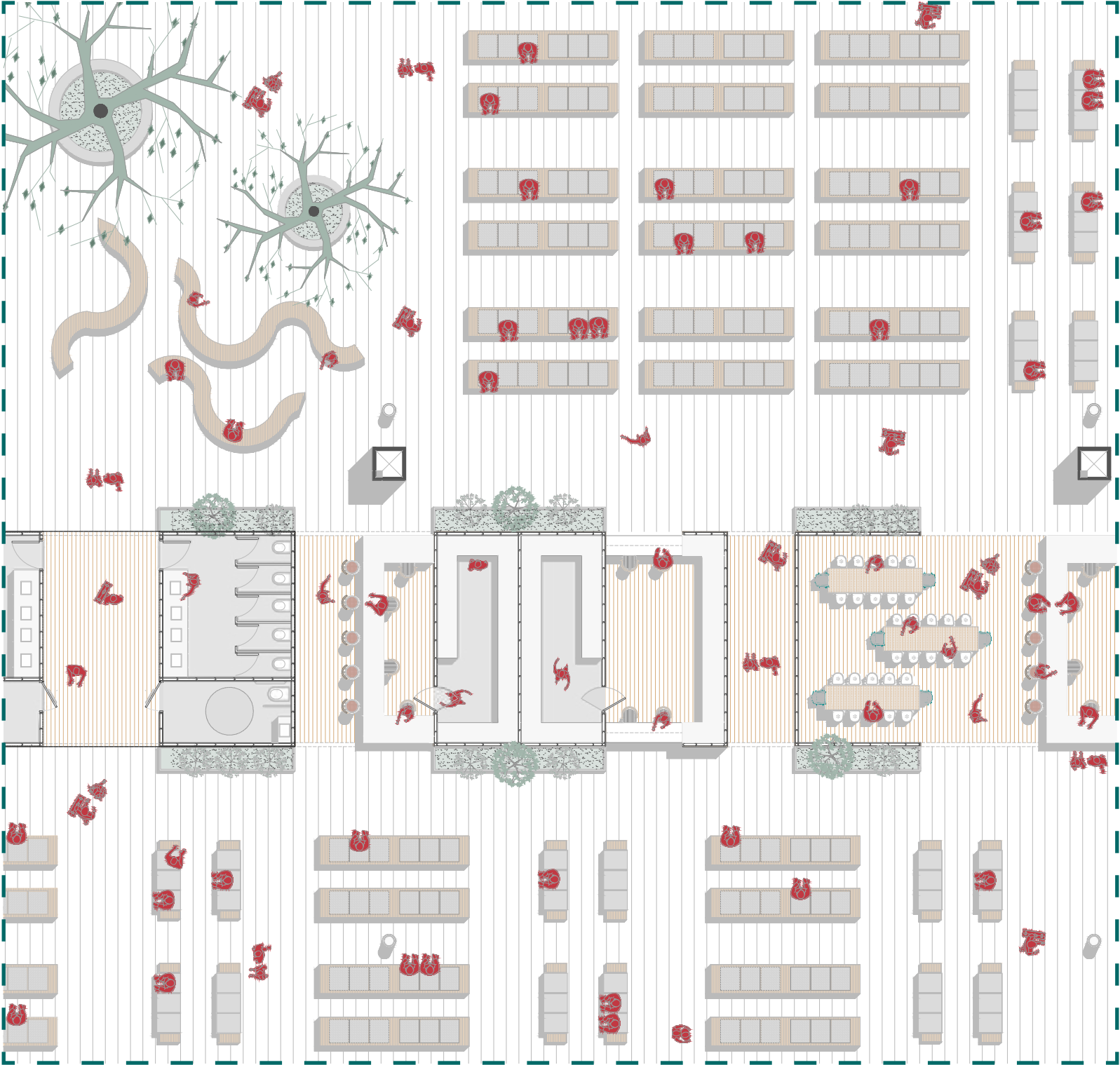


CORTE TRANSVERSAL 3



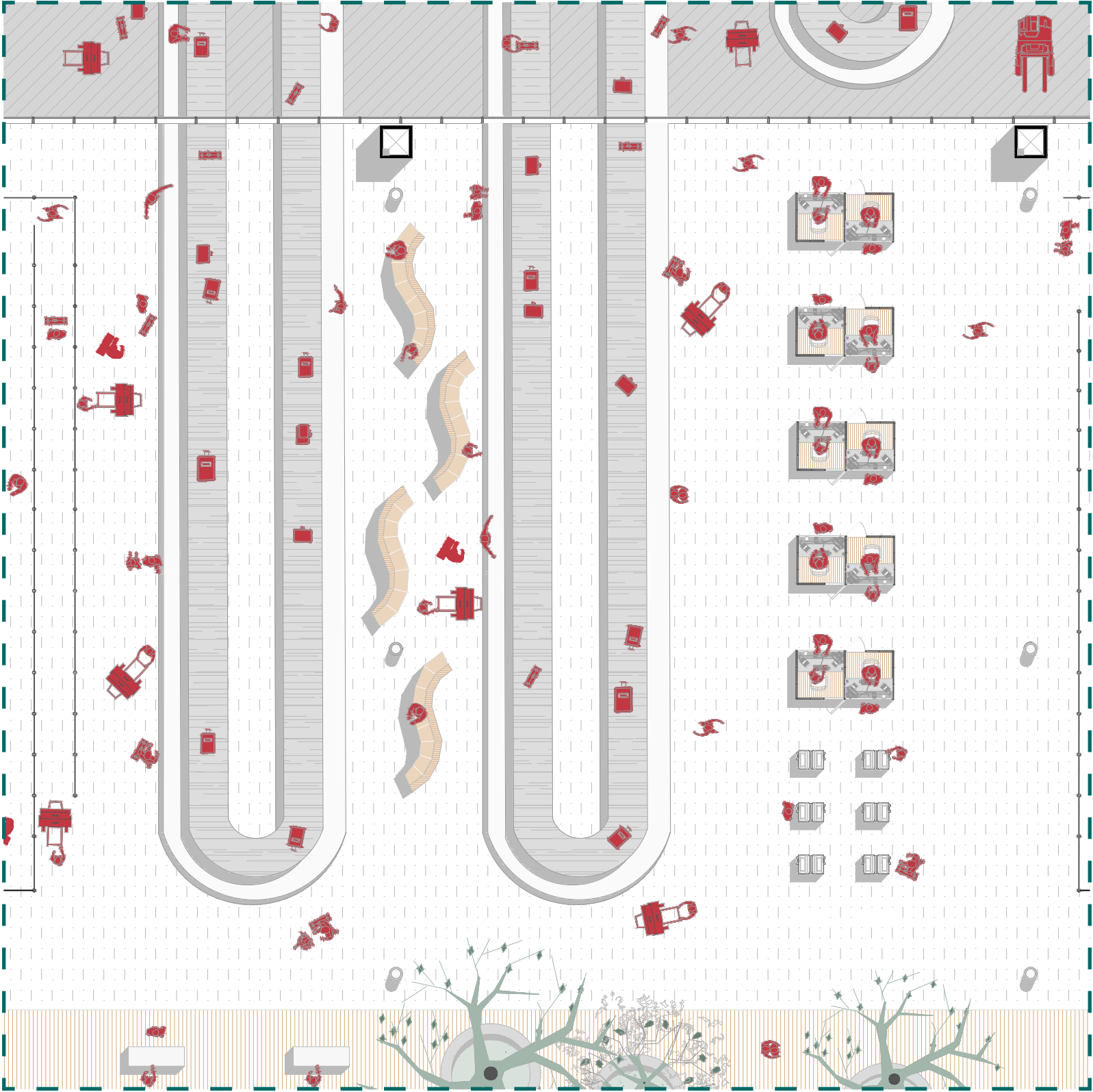
SECTOR DE BARES

Zoom In
SALA DE EMBARQUE



SALA DE EMBARQUE

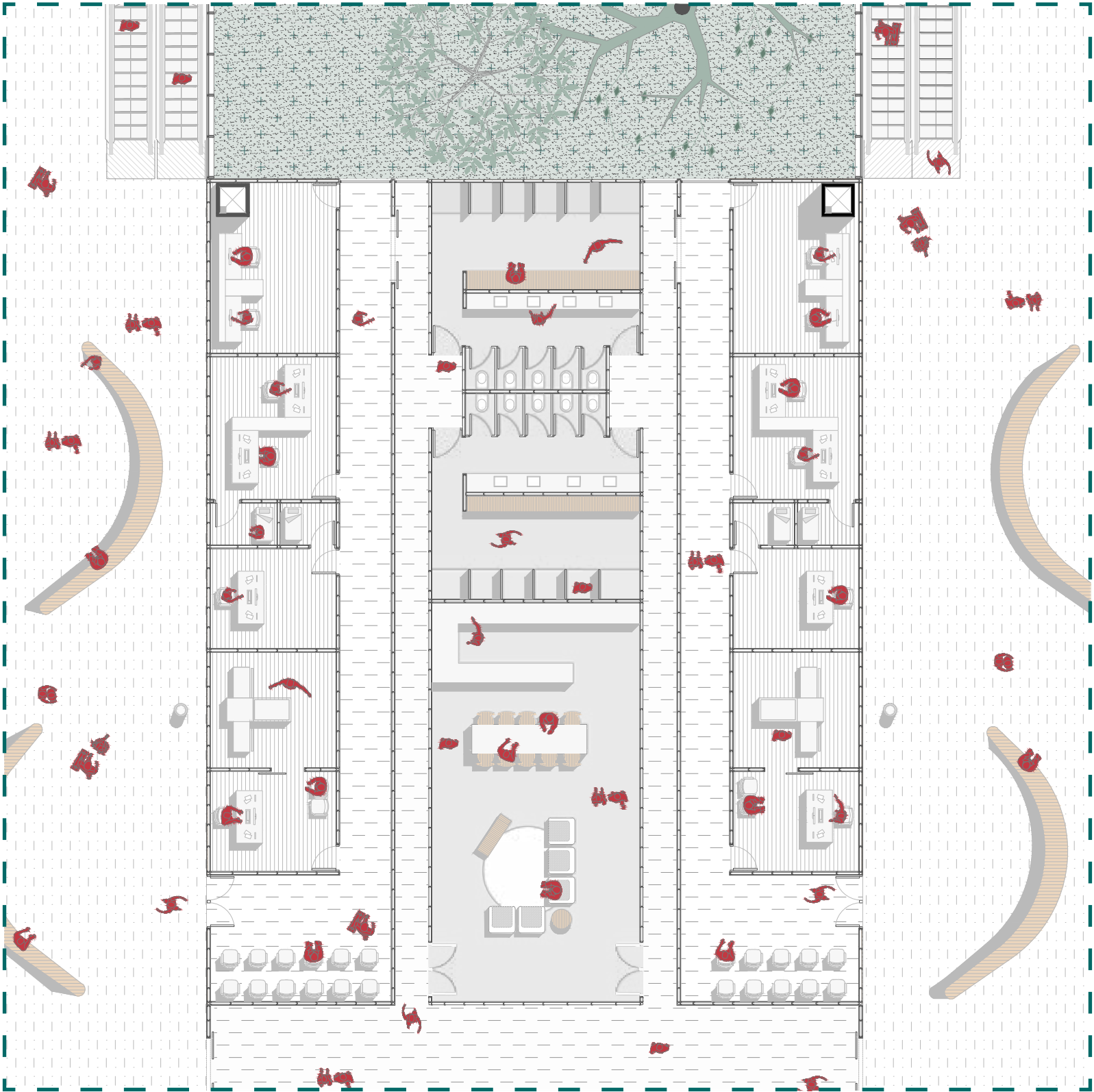
Zoom In
MIGRACIONES



SECTOR DE MIGRACIONES







SECTOR DE OFICINAS

Oficinas

Subsuelo Técnico

- Personal administrativo del aeropuerto
- Personal técnico del aeropuerto

Planta baja Arribos

- Revisión de equipaje
- Sanidad
- Senasa
- Aduana
- Personal de pista
- Depósito de equipamiento diario de pista
- Sector privado bomberos

Primer piso Sate

- Scanners y control de equipaje

Segundo piso Partidas

- Body scan
- Requisas
- Celda
- Aduana

Tercer piso Sector comercial

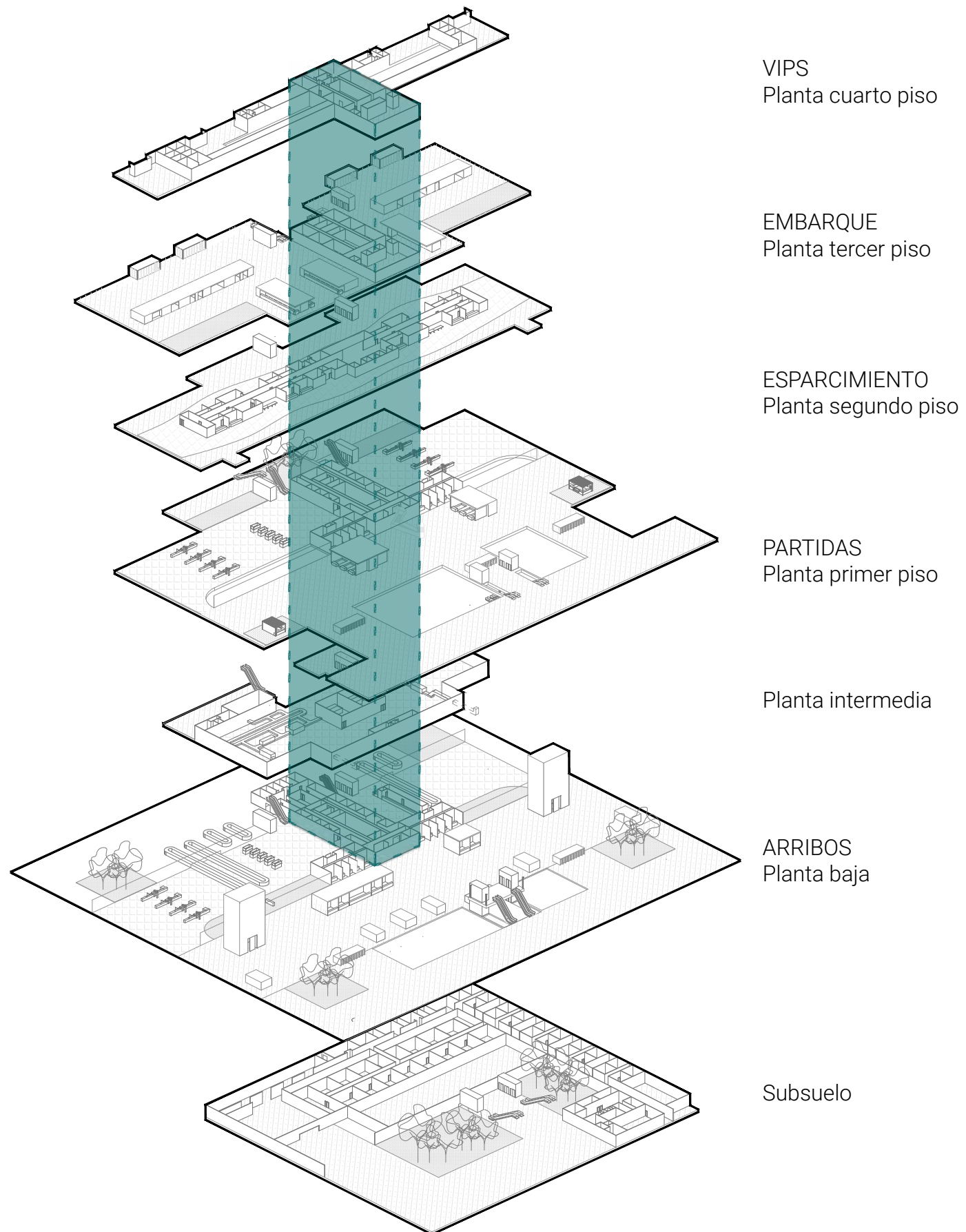
- Depósito de mercadería para bares
- Sector de remanejo de mercadería

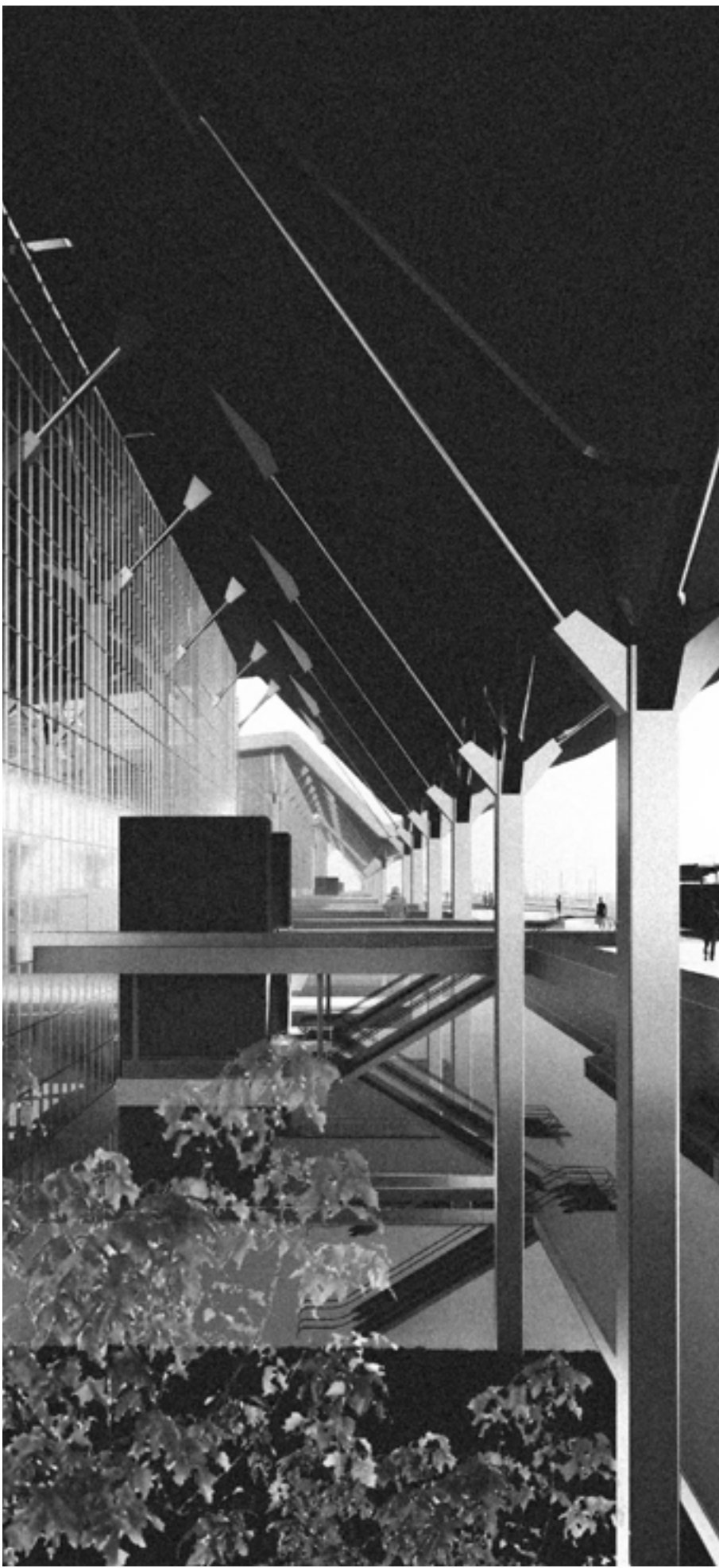
Cuarto piso Sala de embarque

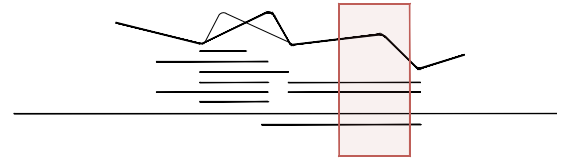
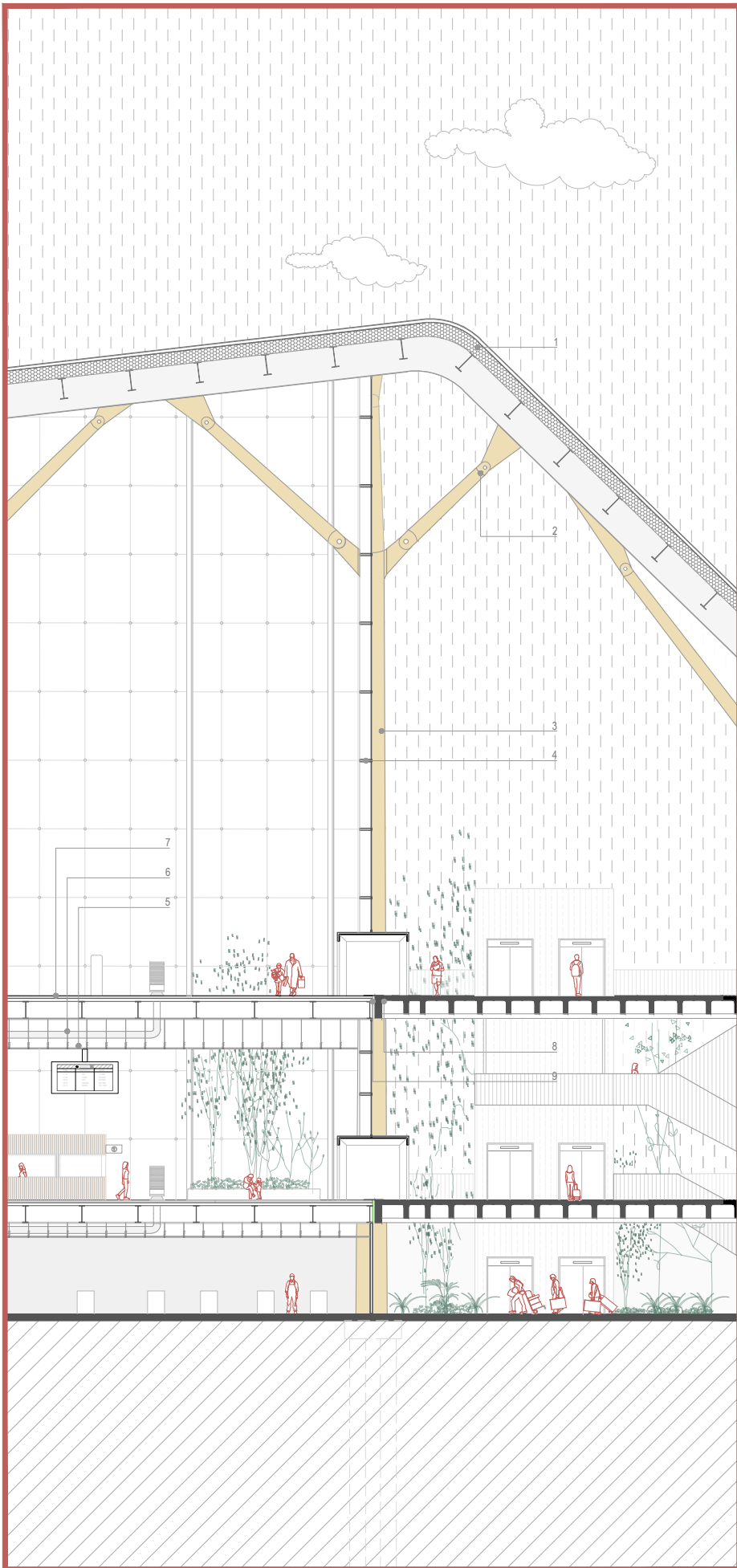
- Personal aereo
- Salas de esparcimiento para el personal aereo

Quinto piso VIPS

- Personal de Aerolineas
- Salas priority pass

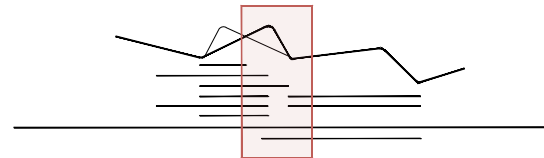
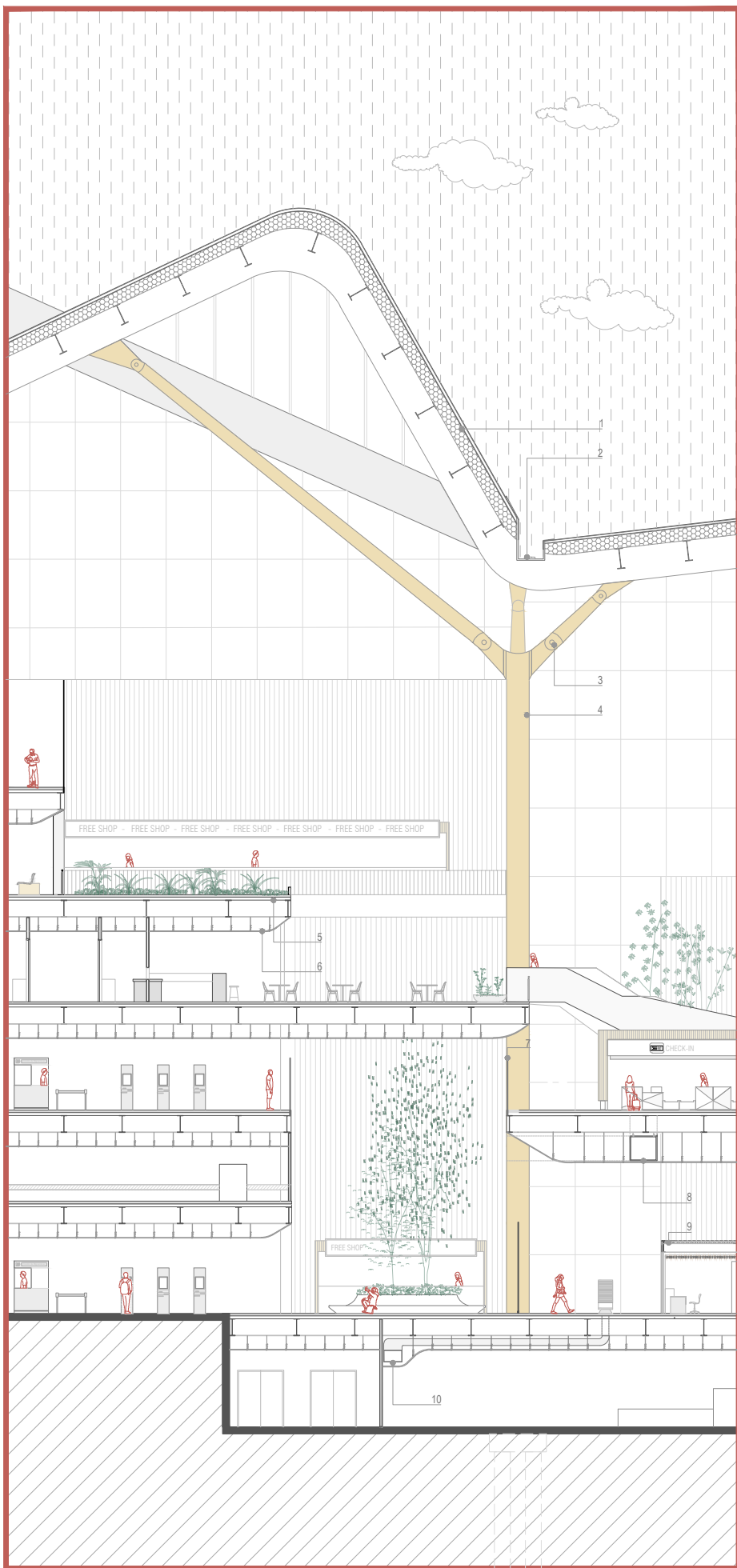






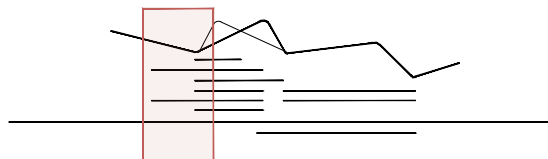
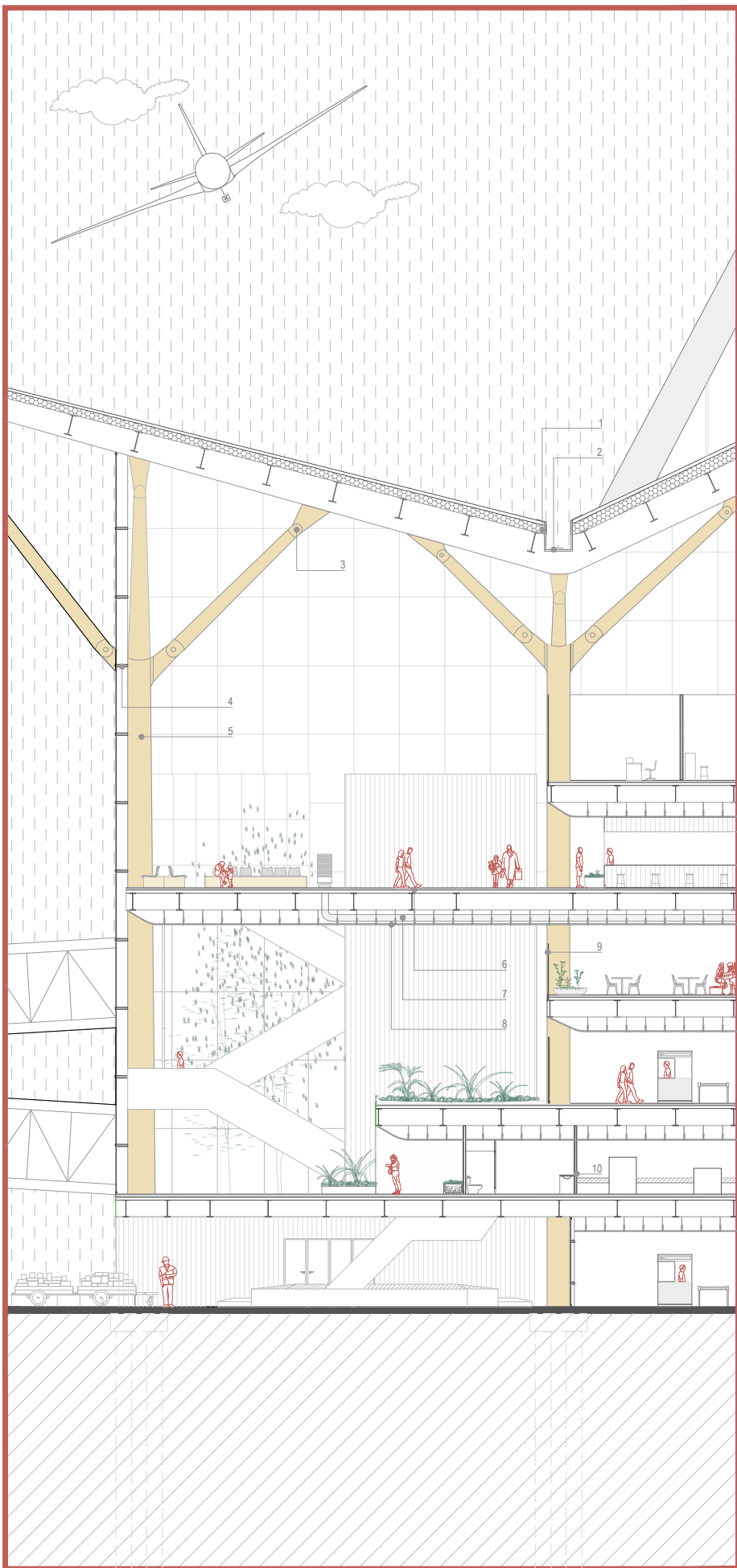
01. Cubierta - Panel sandwich PUR 80 tipo Megasytem marca Arneg ; terminacion ext: chapa galvanizada e=0.5mm; terminacion int: madera laminada color roble americano **02.** Articulación de columna a viga. Planchuela metalica anclada a perno de conexión **03.** Columna principal, fuste metálico, seccion = 1,50 m / 1,00m **04.** Piel de vidrio: paneles de vidrio laminados 2.40x1,60m. Estructura: red de tensores Ø 30mm. + nodo vinculante de acero inoxidable 200x50mm. Caño estructural tubular 300x300mm. c/20cm. **05.** Cielorraso suspendido de placa PVC desmontable simil madera 2,00x0,1m **06.** Ducto de ventilación 30x50cm. **07.** Estructura steel deck + contrapiso H° P° s/losa e=0,10m + carpeta e= 0,025m + piso de marmeta 1x1m con asiento adhesivo **08.** Panel TT prefabricado de H° A°. h=0.80m + capa de compresión de H° A° in situ e= 5cm con malla del Ø 6 c/15cm **09.** Junta de dilatación de suelo estanca de nitrilo JDH 5.32 de perfil flexible estanco intercambiable sujeto por dos bridas de acero galvanizado.





- 01.** Cubierta - Panel sandwich PUR 80 tipo Megasytem marca Arneg ; terminacion ext: chapa galvanizada e=0.5mm; terminacion int: madera laminada color roble americano **02.** Rejilla coladera de hierro fundido + caño de lluvia **03.** Articulación de columna a viga. Planchuela metalica anclada a perno de conexión **04.** Columna principal, fuste metálico, seccion = 1,50 m / 1,00m **05.** Estructura steel deck + contrapiso H° P° s/losa e=0,15m + carpeta e= 0,035m + membrana asfáltica + capa drenante antiraices + capa separadora filtrante geotextil + tierra vegetal **06.** Cielorraso suspendido de placa PVC desmontable simil madera 2,00x0,1m **07.** Paño fijo cristal float incoloro laminado templado 10+10mm con sentryglass 0,89mm sobre asiento de caucho **08.** Bandeja transportadora de equipajes **09.** Cubierta steel deck: placa colaborante e= 5cm/10cm + malla de compresión + hormigón e=10cm **10.** Ducto de ventilación 50x80cm.





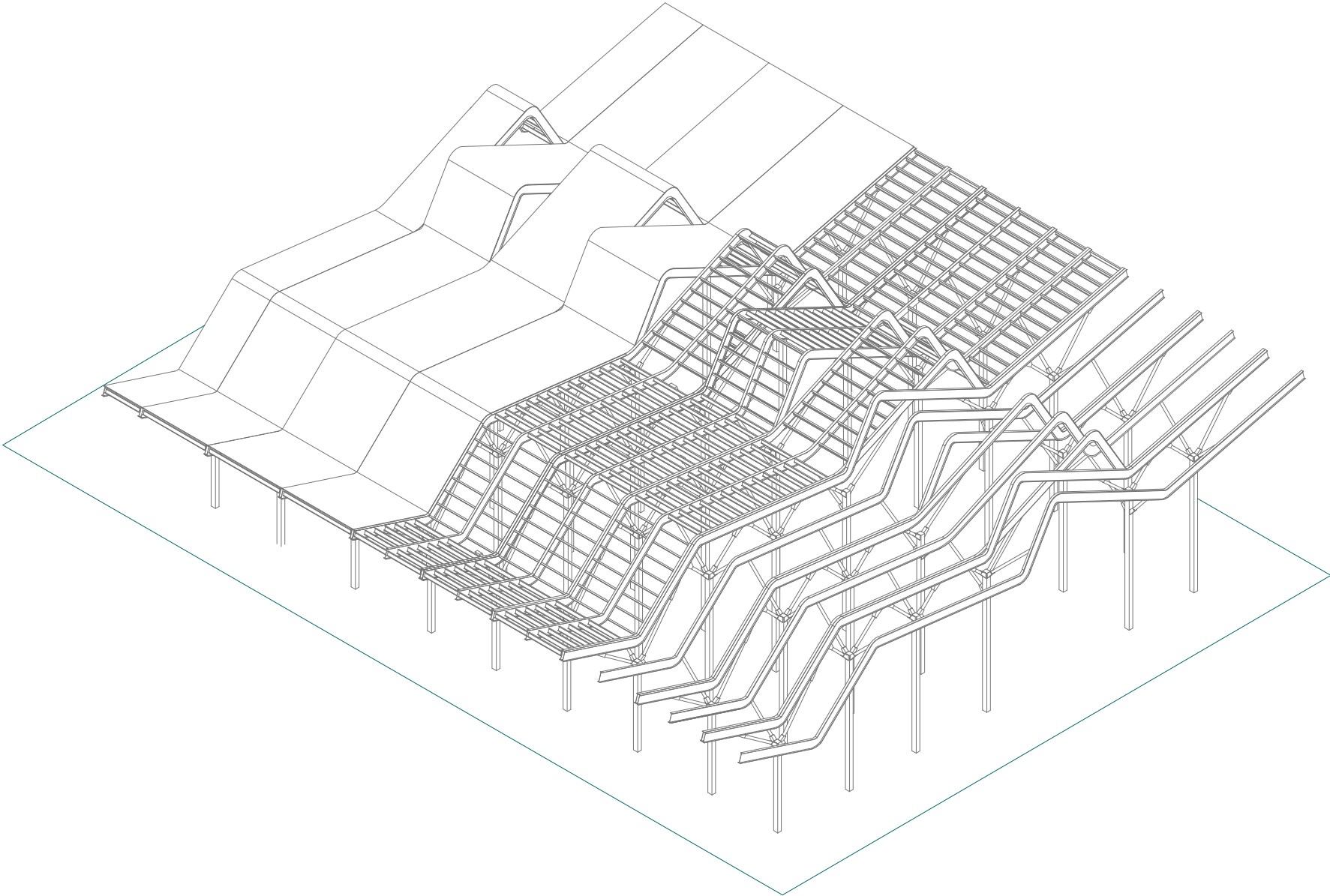
01. Cubierta -Panel sandwich PUR 80 tipo Megsystem marca Arneg ; terminacion ext: chapa galvanizada e=0.5mm; terminacion int: madera laminada color roble americano **02.** Rejilla coladera de hierro fundido + caño de lluvia **03.** Articulación de columna a viga. Planchuela metálica anclada a perno de conexión **04.** Piel de vidrio: paneles de vidrio laminados 2.40x1,60m. Estructura: red de tensores Ø 30mm. + nodo vinculante de acero inoxidable 200x50mm. Caño estructural tubular 300x300mm. c/20cm. **05.** Columna principal, fuste metálico, seccion = 1,50 m / 1,00m **06.** Estructura steel deck + contrapiso H° P° s/losa e=0,10m + carpeta e= 0,025m + piso de marmeta 1x1m con asiento adhesivo **07.** Ducto de ventilación 30x50cm. **08.** Cielorraso suspendido de placa PVC desmontable simil madera 2,00x0,1m **09.** Paño fijo cristal float incoloro laminado templado 10+10mm con sentryglass 0,89mm sobre asiento de caucho **10.** Tabique de divisorio de placas de durlock sobre montantes de acero relleno con lana de vidrio.

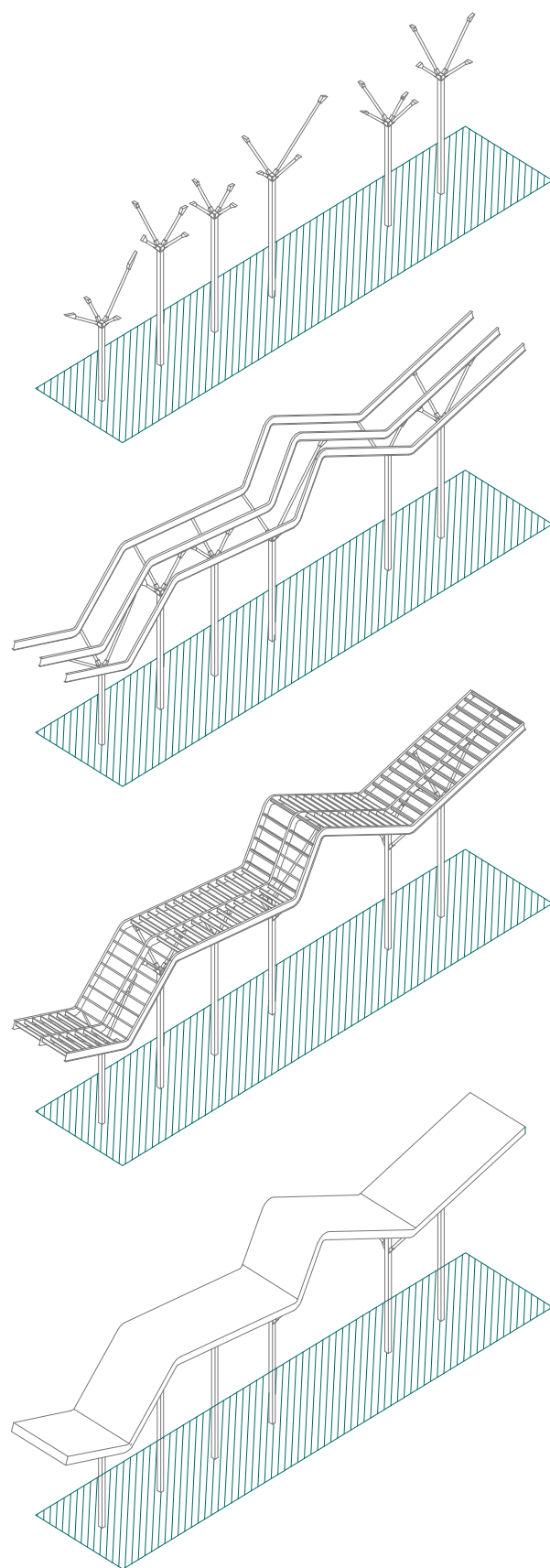


LA ARQUITECTURA NO NECESARIAMENTE PRECISA DE MUROS QUE LO
CIERREN, PERO SI DE UNA *cubierta* QUE PROTEJA Y CONTENGA.
DESDE ALLÍ SE ORIGINA LA SENSACIÓN DE UN ESPACIO.
ENTONCES DESDE ESTE PUNTO, LA CUBIERTA PUEDE ENGOLOBAR LA
INTENCIÓN COMPLETA DE UN EDIFICIO, TRANSFORMÁNDOSE EN EL
GESTO ÚNICO Y FUNDAMENTAL EN LA PROYECCIÓN DE ARQUITECTURA.



-KATERINA GORDON-





La estructura está conformada por vigas principales cuya característica es su ondulación. Las mismas son perfiles doble T de canto de 2m en el centro, reduciéndose a 1.50m en sus extremos. Se encuentran separadas cada 10m, sus alas son de sección constante y el alma tiene 15 mm de espesor.

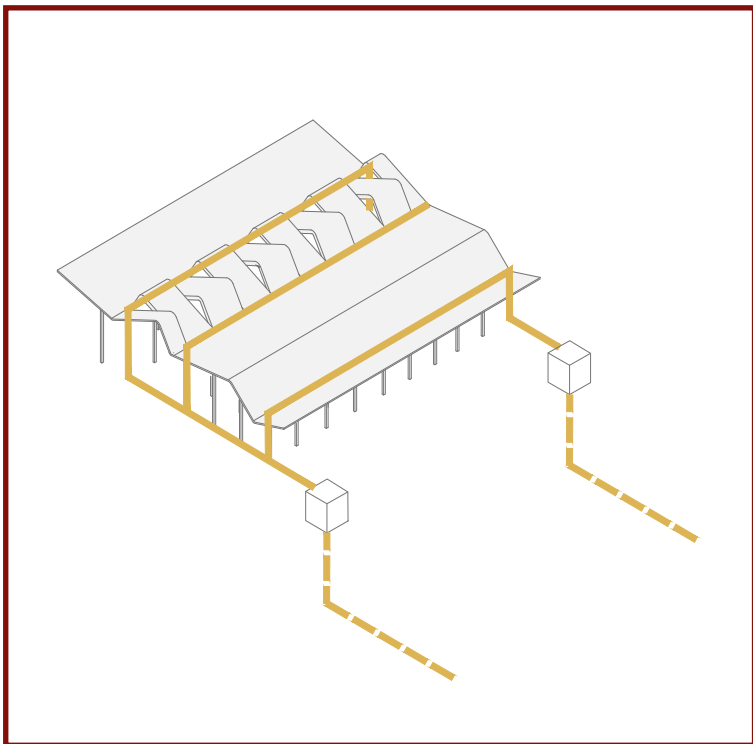
El soporte vertical de las vigas principales consta de un pilar central que se abre en forma de "Árbol". Los mismos se ubican cada 20m permitiendo, de esta manera, aumentar las superficies diáfnas de la cubierta.

La cubierta se compone por dos láminas de aluminio en el interior y exterior entre las que se intercalan diferentes capas de aislación térmica.

Los locales interiores tienen un sistema de steel deck que se trata de una solución constructiva que corresponde a una estructura mixta horizontal que aprovecha las ventajas del acero y del hormigón, que actuando conjuntamente, superan las prestaciones de las partes por separado.

Dicho sistema es sostenido por las mismas columnas que se utilizan para la gran cubierta.

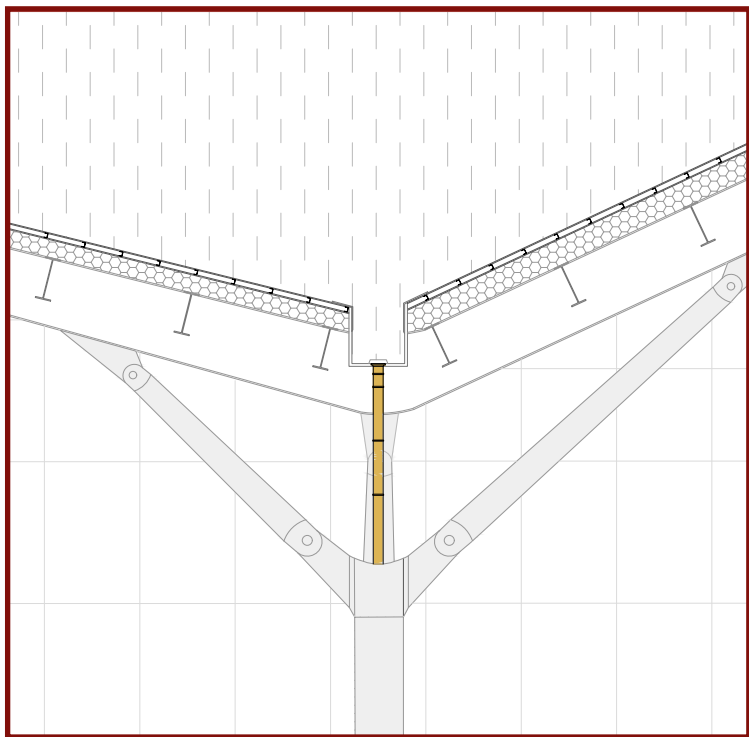
Estrategia PLUVIAL



Se proyectan dos canaletas principales de 1m de ancho que recorrer la longitud total del edificio y conectan los distintos módulos a una cierta altura, direccionando los afluentes hacia los caños de lluvia distribuidos en el proyecto. A su vez, en cada módulo se plantearon las canaletas correspondientes de 80cm de ancho. Las mismas derivan sus afluentes a los caños de lluvia que bajan a través de las columnas principales del proyecto.

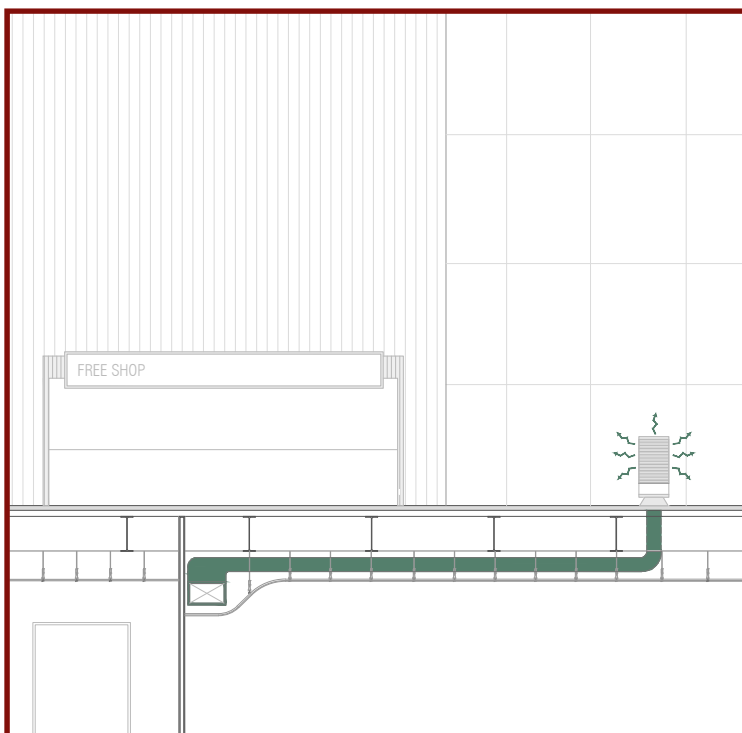
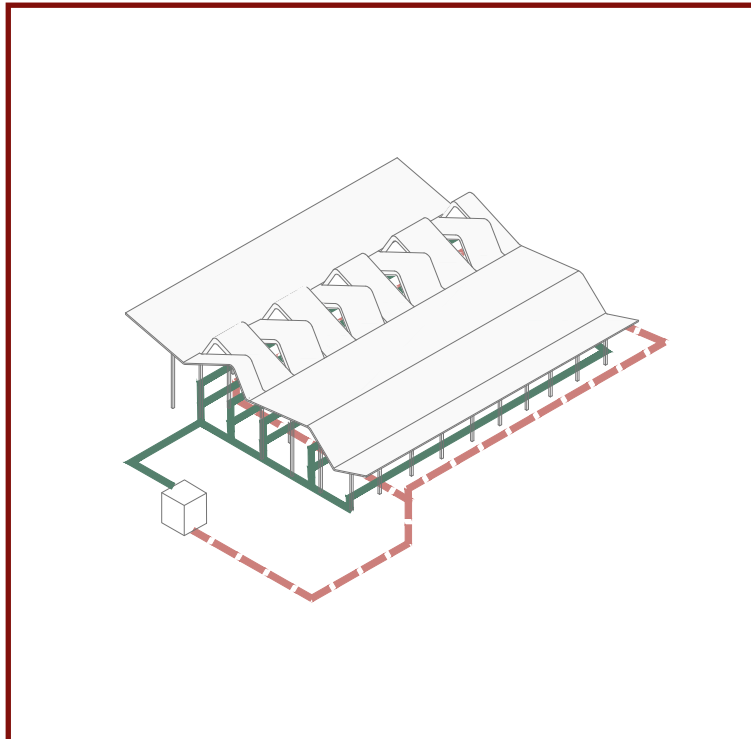
Por otro lado, debido a las grandes dimensiones de la cubierta y teniendo en cuenta los elevados índices pluviales en la ciudad de Rosario, se propone una estrategia de instalación pluvial que prevea el desbordamiento del agua en el terreno. Según la normativa vigente, “en los proyectos de edificios de cualquier tipo, de más de 23 metros de altura o más de 500 m² de superficie impermeabilizante, se incorporarán sistemas reguladores y/o retardadores del escurrimiento.” Los proyectos de regulación tendrán como objetivo demorar la afluencia de agua en los momentos picos de lluvia, de manera que permita la amortización o disminución de los caudales máximos de descarga hacia la red pluvial existente.

Como estrategia, se plantean reservorios de agua que actúan como cámaras retardadoras recibiendo el agua de las cubiertas y a su vez reutilizándola para limpieza de aceras, riego del parque y a uso recreativo. Estos reciben el agua de los tanques y la derivan paulatinamente a la red pluvial, impidiendo así el desbordamiento provocado por las aguas de lluvia en el terreno.



ESQUEMA INSTALACIÓN PLUVIAL

Estrategia ACONDICIONAMIENTO



ESQUEMA ACONDICIONAMIENTO ARTIFICIAL

Estos espacios se han proyectado y diseñado con el objetivo de lograr un reducido consumo energético. Dentro de la climatización, uno de los puntos críticos es la difusión del aire ya que a través del mismo se transporta la energía necesaria para compensar las cargas del edificio. Es por ello que el aire tratado, teniendo en cuenta el importante número de personas que transitan por estos espacios, debe introducirse consiguiendo condiciones de confort adecuadas, que hagan agradable la estancia, manteniendo condiciones óptimas de temperatura, humedad y velocidad residual en la zona de ocupación.

Se ha proyectado el edificio con un sistema de difusión de aire por desplazamiento, especialmente diseñado de acuerdo a las características arquitectónicas de los mismos, en donde el aire se impulsa a baja velocidad y con un reducido salto térmico a nivel del subsuelo desde unos cilindros instalados a lo largo de la planta. Gracias a este sistema, solo es necesario combatir las cargas en la zona de ocupación a diferencia de otros sistemas por mezcla de aire donde es tratado todo el volumen.

Este tipo de difusión hace que el aire tratado (introducido a nivel de suelo) se impulse a baja velocidad generando un desplazamiento de la capa fría por “inundación”. Esta capa se desarrolla hacia los puntos calientes (personas, maquinas). Combatiendo en ese punto la carga térmica y generando una columna convectiva ascendente que elimina tanto la carga como las partículas contaminantes generadas en ese punto aumentando la calidad del aire respirado. Este sistema, además de proporcionar confort, reduce el caudal de aire a impulsar y por lo tanto el consumo de energía para transportarlo y generar frío. Al utilizar una temperatura alta en frío, lo que implica un salto térmico bajo ($\text{Temperatura impulsada} - \text{Temperatura local}$), se aumentan las horas de enfriamiento gratuito del exterior, contribuyendo de modo importante al ahorro energético de la instalación.

Para evitar la acumulación de aire caliente y viciado, así como las condensaciones en la cubierta, se impulsan por las aperturas vidriadas generadas por el diseño arquitectónico y el juego geométrico de la cubierta.

Para el resto de las zonas se ha diseñado un sistema de difusión clásico por mezcla de aire a base de terminales de alta inducción (toberas, difusores) perfectamente integradas en el diseño arquitectónico en las diferentes zonas.



PANDEMIA
TERMINAL DE CARGA
ENTREVISTAS
CONCLUSIÓN



¿Cómo será la vida después de que el **virus desaparezca?**, ¿Provocará un **cambio** permanente en la forma en que vivimos, tanto en nuestros trabajos como en nuestro tiempo libre, en la forma en que nos comunicamos, compramos, **viajamos** y nos entretenemos?

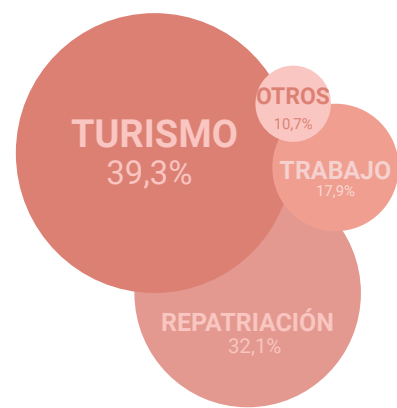
2020

Encuesta

Cantidad de participantes: 28

Rango etario: 20 a 60 años

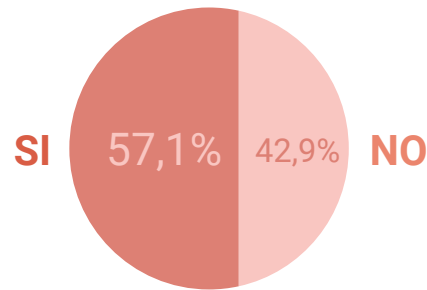
¿Cuál fue el motivo de tu viaje?



¿Hubo equipamiento extra por parte del aeropuerto?

- ✓ Termómetros
- ✓ Desinfectantes de manos
- ✓ Señalética

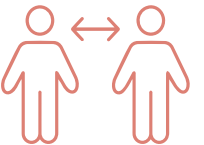
¿Hubo algún tipo de control al ingresar?



¿Hubo cambios en su recorrido habitual?

- ✗ Largas colas
- ✗ Negocios y bares cerrados

¿Qué tipo de medidas de prevención tuviste que tomar?

-  Alcohol en gel
-  Uso obligatorio de barbijo
-  Distancia social

¿Hubo algún requerimiento especial previo a viajar debido ?



Llegar al aeropuerto 2/3 horas antes de lo normal para llenar formularios, y pasar por todos los controles de protocolo.

Interrogantes

La propagación del coronavirus por todo el mundo ha supuesto la paralización de la vida social y económica en gran parte del planeta. Pero han sido el turismo y los transportes dos de los sectores que más han sufrido el golpe. Ya que, precisamente, para doblegar a esta pandemia millones de ciudadanos han sido confinados en sus casas, mientras los sanitarios luchan a brazo partido en los hospitales para salvar las vidas de los enfermos. En el **mundo globalizado** actual hemos visto que un virus contagioso ha podido extenderse rápidamente desde la antes desconocida (para muchos) ciudad china de Wuhan, hasta el último rincón del planeta. Y aunque se espera que en el 2021 los científicos consigan, por fin, encontrar una vacuna, **el mundo ya nunca será igual ni tampoco la forma de recorrerlo.**

Los viajes de negocios se han reducido muchísimo, lo cual ha hecho que muchas compañías se cuestionen cuán realmente necesarios eran estos viajes en primer lugar.

Durante la cuarentena por el covid-19, la cantidad de pasajeros estadounidenses en aviones ha caído en un 96%, a un nivel que no se había visto en más de 60 años, según la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA, por sus siglas en inglés).

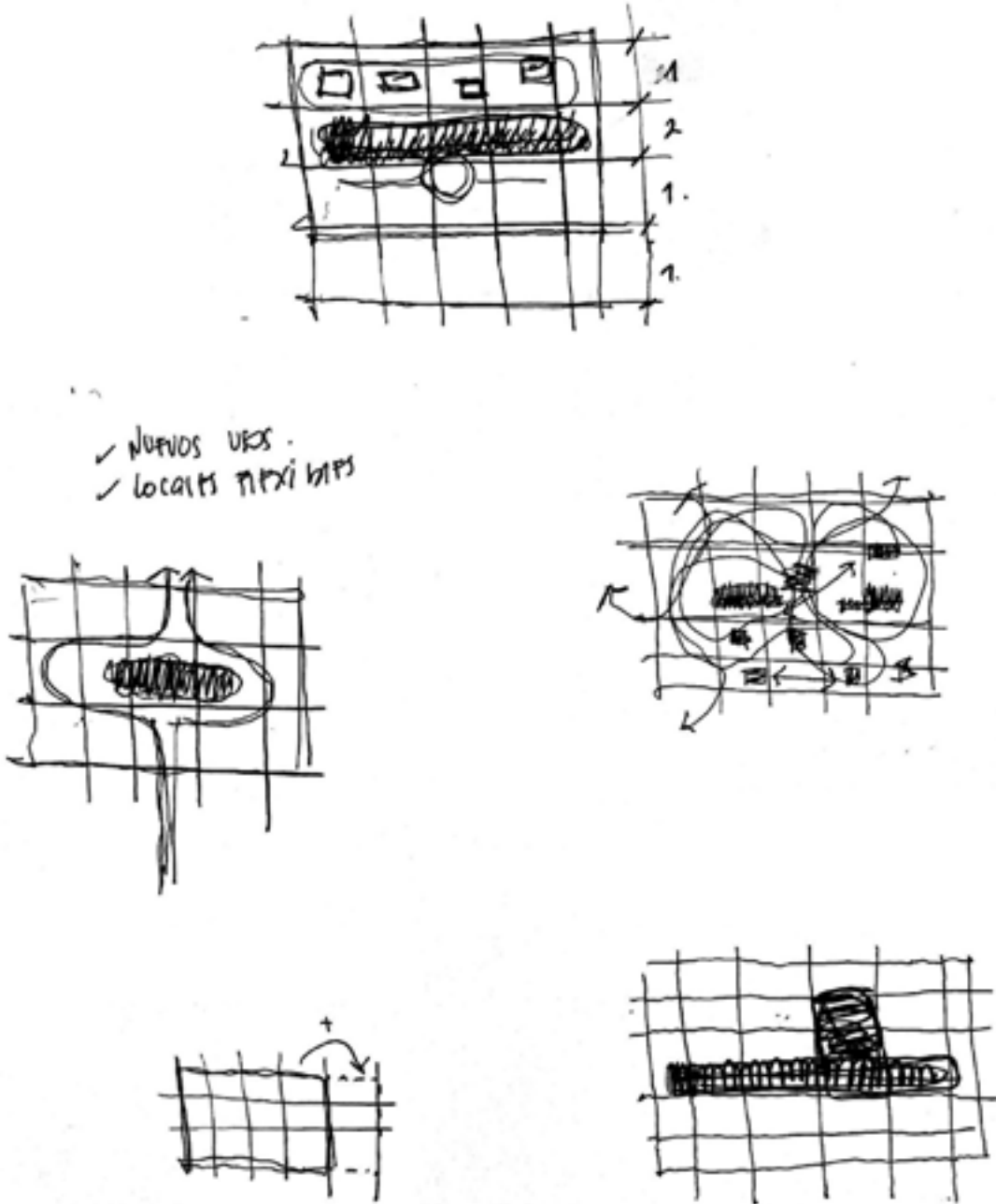
Algunos podrían tener que reconsiderar sus modelos de negocio. Después de años de quejas de los clientes por el poco espacio para las piernas en los aviones, la ley podría exigir a las aerolíneas que guarden cierto distanciamiento social; si los aviones transportan menos pasajeros, ¿las aerolíneas tendrán que subir los precios o podrán reducir los costos en otros aspectos?

Estamos entrando en una **nueva normalidad** y no esperamos que las cosas vuelvan a ser como antes. Todavía resulta difícil imaginar el mundo después del coronavirus, ya que hoy es el COVID-19, pero mañana puede ser otro el virus que invada el planeta y nos obligue a accionar una vez más.

Parece evidente que las formas de trabajo, los viajes, las relaciones sociales y el ocio dieron un giro a lo largo de 2020 que posiblemente llegó para quedarse.

Viajar en avión no será lo mismo, van a cambiar a partir de ahora. Los aeropuertos también serán diferentes, ¿Pero, cómo?

¿Cómo podemos, desde la arquitectura, adaptarnos a dichos cambios?



- Nuevos usos
- planta flexible
- grandes manipulaciones
- Modulación
- señalética
- superficies móviles
- Módulo Básico
- tipo Avance variable

Reflexiones

¿FLEXIBILIDAD O RESISTENCIA?

El término flexibilidad se refiere a un conjunto muy amplio de actitudes mediante las cuales la arquitectura lidia con el cambio a lo largo del tiempo. Así, el cambio puede ser concebido como el conjunto de transformaciones reales que tienen lugar en el interior del objeto para adaptarse a situaciones diversas, pero también puede ser entendido como el conjunto de variaciones admisibles sobre el tipo y que en definitiva lo constituyen. La permanencia de ciertas cualidades espaciales frente al cambio de escala resulta clave en este devenir del tipo.

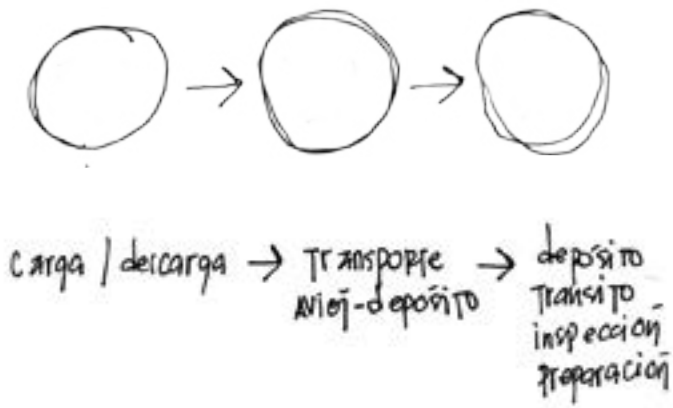
Desde nuestro punto de vista, el uso de estos edificios de gran escala, no va a variar y por ende tampoco sus dimensiones. Sin embargo, la manera de pensarlos, y por ende de recorrerlos, sí lo hará en vistas de encontrar dicha flexibilidad en sus espacios.

El Covid nos hizo reafirmar la postura de que la arquitectura de este tipo de edificios debe concebirse como contenedora de funciones. En donde la cubierta sea lo único inamovible, mientras que el interior permita la refuncionalización constante de los espacios.

Dado que los aeropuertos son uno de los tantos edificios que fueron mayormente afectados por la pandemia que nos atravesó en el este 2020, es que no pudimos dejar de lado esta situación, y por ende decidimos realizar una encuesta a diferentes personas que tuvieron la oportunidad de viajar y recorrer aeropuertos en este contexto. A partir de las respuestas obtenidas, entendimos que era imperioso cambiar la escala de los espacios de espera así como las dimensiones de sus recorridos, para poder darle al usuario la seguridad que éste necesita a la hora de emprender un viaje. Es por eso que al concebir nuestro proyecto intentamos generar grandes espacialidades que se vinculen y potencien, a su vez, mediante la amplia gama de espacios verdes proyectados a lo largo del edificio.

Desde el lado de la estructura, a su vez, optamos por la elección de un módulo básico que pueda repetirse infinidad de veces, y flexibilizar así el uso del edificio en torno a la situación y al contexto en el que se encuentren. Teniendo en cuenta que los edificios públicos tardan una gran cantidad de años en pensarse, proyectarse, y ejecutarse, resulta imperioso poder ofrecer un edificio que pueda mutar y readaptar su uso acorde a las necesidades requeridas.

Un edificio de gran escala resultará más **eficiente** arquitectónicamente, cuánto más **polivalente** alcance a ser.



Terminal de Carga

El transporte es una actividad primordial dentro del proceso de producción y reproducción de la vida material y cultural de las sociedades; prácticamente ninguna actividad humana puede ser concebida sin el desplazamiento de personas u objetos, porque todo ocurre en el **espacio**, y no en un único lugar.

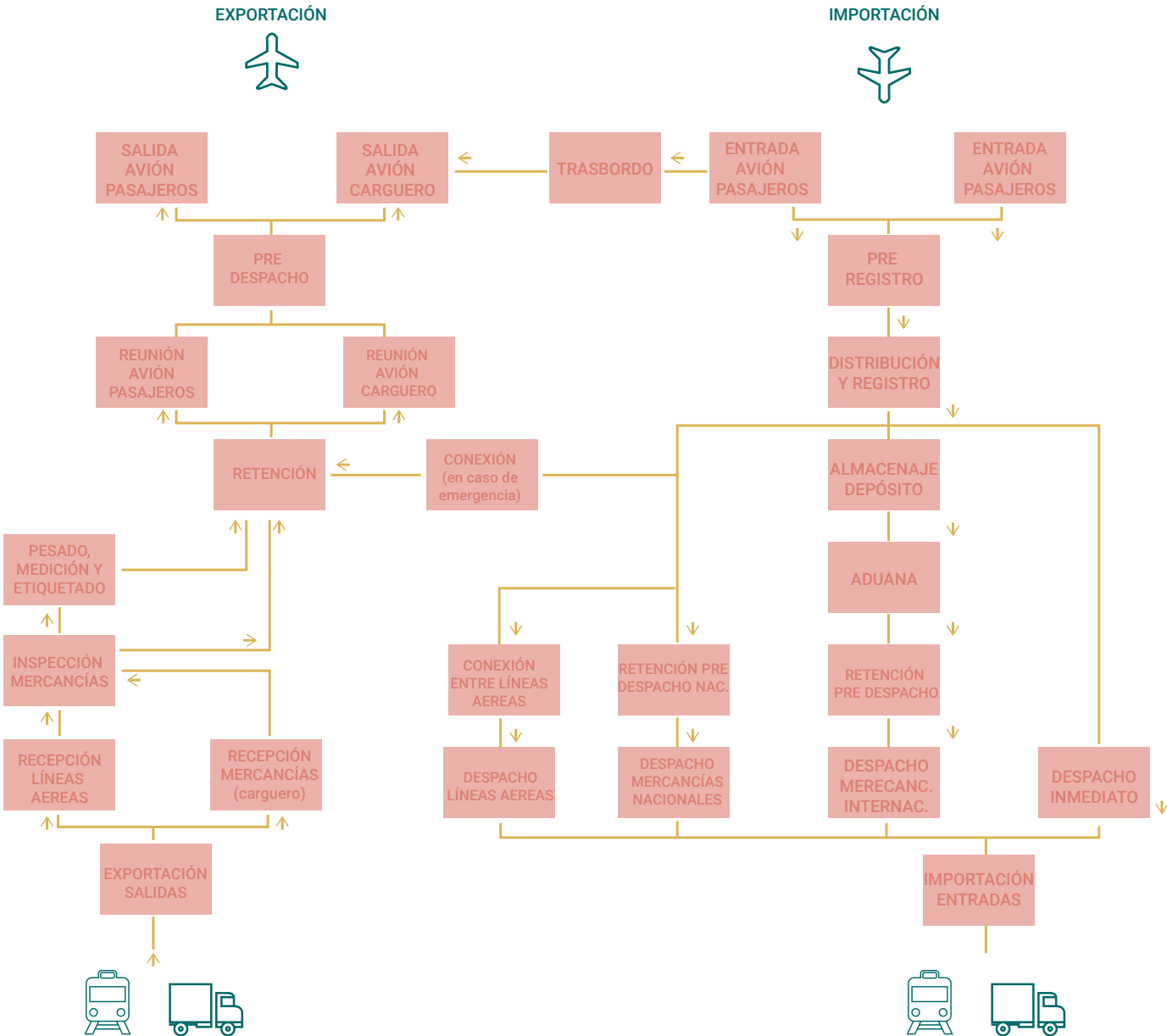
Lamentablemente en Argentina, el grado de desarrollo de las infraestructuras de transporte cuenta con desventajas que persisten desde hace bastante tiempo. Argentina está lejos de una permanente innovación tecnológica y modernas formas de gestión en materia de transporte. Con el transcurso del tiempo el retraso es mayor. No sólo se refleja en obras, proyectos y calidad de servicios, sino en una concepción equivocada, una cultura poco proclive a considerar al transporte y su infraestructura como una política de estado.

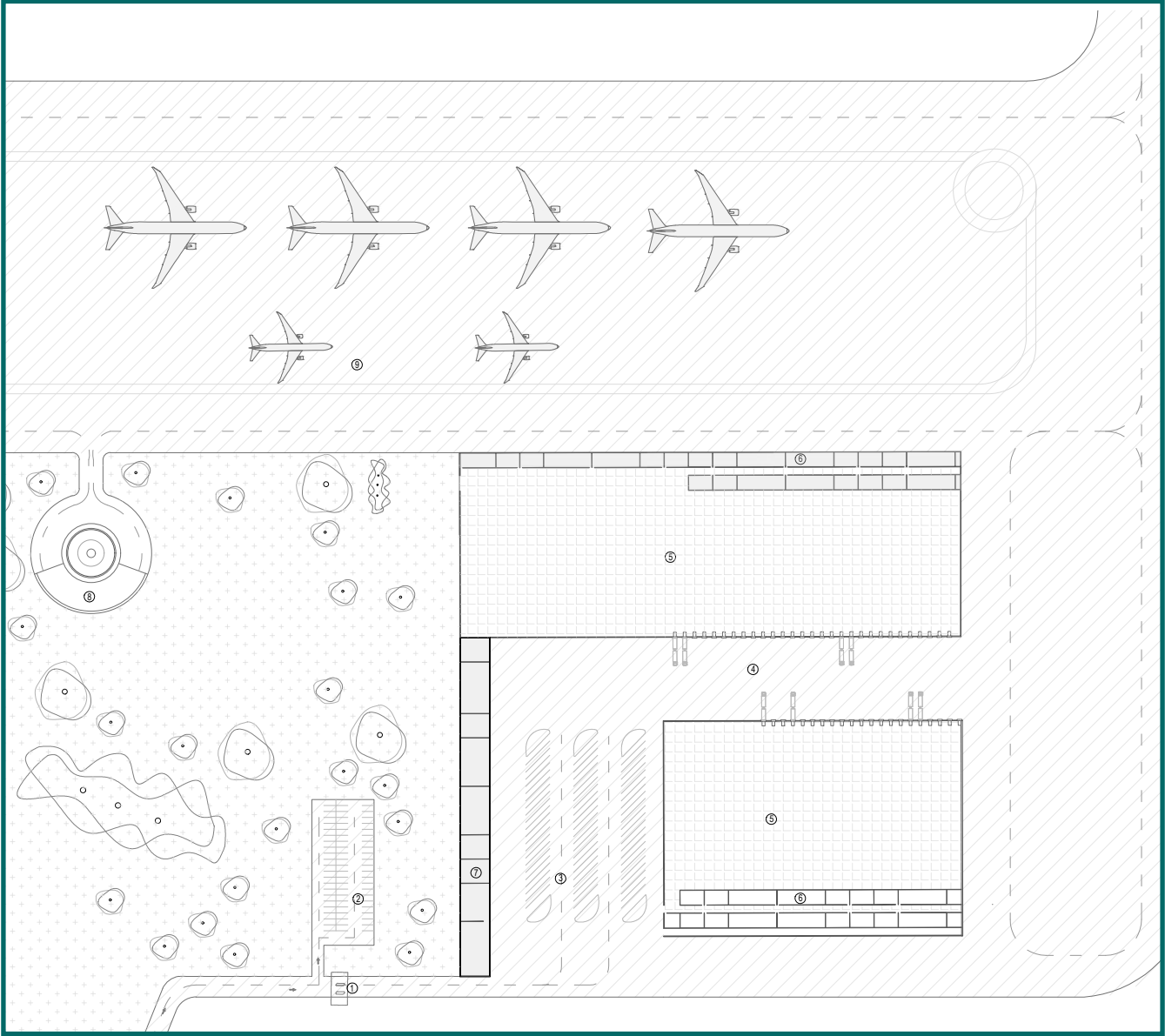
El intercambio intrarregional e interregional en el Mercosur en la integración Sudamericana muestra tendencias a incrementarse, en lo concerniente a cargas generales. Cuando Argentina comience a movilizar su producción (creciente), se encontrará con limitantes en la dotación de **infraestructura del transporte**.

De esta forma se ve imperante la incorporación del desarrollo de **centros logísticos**, entendidos como equipamientos localizados estratégicamente en regiones altamente productivas con el objeto de concentrar y suministrar servicios complementarios a sus actividades principales y trabajar en función de la integración física del territorio y de la conformación de un tejido social.

El Aeropuerto Internacional Rosario (AIR) demanda un posicionamiento competitivo como **centro vertebrador de las conexiones aéreas** tanto de pasajeros como de cargas.

Es necesario optimizar la prestación de los servicios de tráfico de pasajeros y posicionarlo como aeropuerto de la red aeroportuaria de la región Centro, promoviendo la consolidación de flujos estables que permitan una mayor oferta de vuelos logísticas y centro de transferencia de cargas aéreas. Dada la importante disponibilidad de tierras (actualmente utilizadas para la actividad agropecuaria) se plantea la posibilidad de implementar un área específica para la comercialización de las cargas que ofrezca un amplio conjunto de servicios integrados a las empresas, a los operadores de carga, etc. que favorezca al desarrollo del sector, y de la respuesta aérea del edificio en cuestión





01. Control de acceso **02.** Estacionamiento personal carga **03.** Estacionamiento camiones
04. Playa de maniobras **05.** Depósito general **06.** Depósitos frigoríficos/mercadería fragil/ privados **07.**Depósitos del aeropuerto **08.** Torre de control **09.** Pista de aviones de carga

¿La cantidad de carga de la ciudad de Rosario depende de la capacidad que tiene el aeropuerto para recibirla o de la demanda de la misma? Qué factores se deberían dar para que la carga aumente a nivel nacional e internacional?

El Aeropuerto Internacional de Rosario se perfila como un nodo logístico polimodal central para el desarrollo de la región centro. En este sentido, se destaca su óptima ubicación geográfica y la excelente vinculación inmediata con el Puerto de Rosario (Hidro vía Paraguay- Paraná); Puente Rosario-Victoria; Autopista Rosario-Córdoba; Autopista Rosario- Buenos Aires. El plan actual de obras y proyectos del Aeropuerto muestran un crecimiento constante que se refleja, en la incorporación en los últimos años de una mayor cantidad de vuelos internacionales que potenciaron el crecimiento de las cargas operadas por el Depósito Fiscal. Asimismo, se ejecutaron mejoras en las instalaciones del DF que permitieron la incorporación de nuevos nichos de negocio, tales como el régimen de courier.Se observa, también, que la cantidad y variedad de rubros y de empresas que utilizan el Depósito Fiscal del aeropuerto es diversificada y muy atomizada. En relación a las mercaderías que se manipulan no hay un patrón de estacionalidad en las operaciones, sino que es bastante parejo mes a mes, tanto en el total como en importaciones y exportaciones lo que permite, por esta diversificación, incrementar los niveles de operación. En el ámbito nacional también se avizora un crecimiento derivado de las oportunidades que surgen de la congestión y centralismo del aeropuerto de Ezeiza, que conlleva a grandes demoras en las operaciones de consolidación / desconsolidación y manipuleo de cargas, situación que se traduce en la migración de operaciones hacia nuestra terminal. Respecto al tráfico doméstico, Rosario cuenta con los servicios de JetPaq, provistos por Aerolíneas Argentinas, para paquetería, documentación (de 100 grs. a 20 Kgs.), y envíos de carga (mayores a 20 kilos). Dicho servicio, está mostrando una consolidación en la región, porque debido al aumento del precio de combustible del transporte terrestre, para destinos mayores a 400 km. el modo aéreo es más competitivo y para el cliente el beneficio se redobra, demora menos tiempo en recibir la mercadería a un costo menor. No obstante, el Depósito fiscal de aeropuerto presenta limitaciones al desarrollo que deberán corregirse para no restringir el tráfico de cargas. Problemas de infraestructura, tales como que el DF está situado en un galpón antiguo, ex hangar aeronáutico, donde el diseño edilicio y el mal layout de las instalaciones resultan insuficientes para aumentar el volumen de operaciones sumado a que no se cuenta con balanzas para camiones y cámaras frigoríficas, por ejemplo. Además, las restricciones sindicales de Intercargo (operador de handling) que establece el peso máximo por bulto a cargar en las aeronaves, dejando sin subir bultos que deben ser despachados a otros aeropuertos por no contar con el equipamiento adecuado y finalmente la falta de arribo de aviones Wide-body (fuselaje ancho) que permitan cargas paletizadas. Frente a este escenario, desde el aeropuerto se está trabajando en un proyecto para la construcción de un centro logístico integral para cargas terrestres y aéreas destacando la posibilidad de captar cargas terrestres que hoy operan con los depósitos fiscales de la zona.

¿Por qué Rosario no forma parte de Aeropuertos 2000 y en que podría beneficiarlo que así lo fuera?

En 1992, El Estado Provincial por Ley 10.906/92 establece la figura de persona pública estatal, con autarquía con el objeto de explotación, desarrollo y administración del Aeropuerto Internacional de Rosario, procurando el mantenimiento y mejoramiento de su estructura y servicios con la generación de sus propios recursos. Es decisión del Gobernador Reuteman no ingresar al sistema de privatización de

aeropuertos llevado a cabo por el Poder Ejecutivo de la Nación. Por este motivo el aeropuerto no fue susceptible de ser privatizado y eventualmente integrarse a alguno de los operadores privados como ser AA2000. No hay dudas que en una primera etapa podría haber sido muy positivo que se integrara a AA2000, pudiendo haber participado de las grandes reformas que se hicieron en los aeropuertos privatizados en las década del 90. Esto generó que nuestro aeropuerto, no teniendo un fuerte apoyo de la provincia, en la etapa 1990 – 2012 estuviera postergado en su infraestructura y nivel operacional. Desde el año 2013 en forma muy lenta comienza una recuperación y es a partir de fines de 2017 que se empieza con una revitalización en todos sus aspectos muy fuerte que lo consolida como un aeropuerto que hoy se ubica entre los 10 aeropuertos más importantes del país. Demostrando que la mera inclusión dentro de AA2000 no es índice de desarrollo. Se puede lograr un desarrollo exitoso y posicionante si se cuenta con el apoyo estatal y se profesionaliza la gestión como se hizo desde 2017. La actual configuración legal del Aeropuerto, a partir de la ley 10.906, sancionada el 19 de Noviembre de 1992, que constituye al AIR una persona pública estatal, con autarquía para los fines de su creación, por lo que aún cuando es indudable el avance que significó esta legislación, al descentralizar el servicio con el consiguiente grado de celeridad en la toma de decisiones y en la autonomía en la inversión de sus propios recursos, no debe soslayarse que la misma se rige por las normas de Derecho Público y por ello sus procedimientos son similares a los de la Administración Centralizada.

¿Por qué el Aeropuerto de Córdoba, cuyo flujo de pasajeros es similar al nuestro, supera ampliamente en la carga al aeropuerto Internacional de Rosario?

En base a un Análisis comparativo con el aeropuerto de Córdoba, se podría afirmar que:
En movimiento de pasajeros estamos en una relación 3 a 1 – Córdoba 3.388.000 de pasajeros transportados en 2018 y Rosario 848.000.
Movimiento de cargas:
De los 55 aeropuertos que conformaron el Sistema Nacional (SNA) en 2017, sólo en 33 se registró algún tipo de movimiento de cargas aéreas.
Muy lejos del Aeropuerto de Ezeiza, que concentra el 91,7% del movimiento operacional, se ubica el Aeropuerto Internacional de Tucumán (1,7%). Cordoba 0,7% - Rosario 0,2% (datos 2017)
El 92% de los movimientos de carga aérea se realizaron en la provincia de Buenos Aires, a partir de otros 10 aeropuertos que se suman a Ezeiza.El 4% del movimiento operacional del SNA en 2016 correspondió a cargas de correo.
En los aeropuertos de Ezeiza, Tucumán, Aeroparque, Córdoba y Rosario, la mayor parte de los movimientos corresponde a cargas internacionales. El resto se especializa en cabotaje.
Concretamente las diferencias de movimiento de cargas entre Rosario y Cordoba, se deben a:
1) plan anual sostenido de inversiones en infraestructura de los últimos 20 años;
2) política de administración aerocomercial sostenida en igual período, Rosario recién en 2018 presento un master plan a 20 años;
3) presencia en la zona de influencia Córdoba de un cinturón industrial con solidos vínculos internacionales (industria automotriz) y
4) ubicación geopolitica del aeropuerto de Córdoba, que lo define con un hub de alta conectividad.

¿Cuáles son las empresas que mueven carga en la ciudad de Rosario?

El aeropuerto de rosario no es un aeropuerto en el cual la carga sea un elemento primordial. En nuestro País el único aeropuerto con aviones cargueros (exclusivamente) es Ezeiza. Sin embargo, en el aeropuerto de Rosario, las aerolíneas LAN y Copa realizan importación y exportación de carga dentro de las bodegas de los aviones de transporte de pasajeros.

¿Por qué el aeropuerto de Rosario no se especializa en la carga (internacional)?

Hay varios motivos por los que no se da esta situación. En primer lugar, las sedes administrativas de las principales empresas de courier se encuentran localizadas en la ciudad de Buenos Aires. Por lo tanto, de habilitarse el comercio desde rosario, deberían trasladarse a rosario implicando un gasto mayor. Por otro lado, la infraestructura de nuestro aeropuerto es insuficiente siendo de 700m2 de depósito fiscal, contra 30.000m2 en la ciudad de Buenos Aires. A su vez, las políticas de captación de carga son deficientes al no potenciar la capacidad productiva de Rosario haciendo que, no tengamos productos para exportar. Por ende, las empresas que traen productos vuelven con sus bodegas vacías, no aprovechando el viaje lo cual se percibe como una pérdida.

¿Cómo se podría mejorar o potenciar la rentabilidad de nuestra ciudad?

Uno de los factores principales, sería mejorar los accesos de pasajeros y de carga. Fortalecer y crear infraestructura de conectividad que posibiliten un mejor flujo de movimiento. Haciendo énfasis en la conectividad entre el puerto y el aeropuerto de Rosario, combinando así el transporte fluvial- ferroviario- aereo. Otra medida, no menor, sería captar empresas o fábricas productivas en las regio-

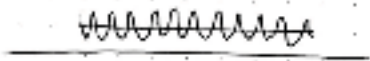
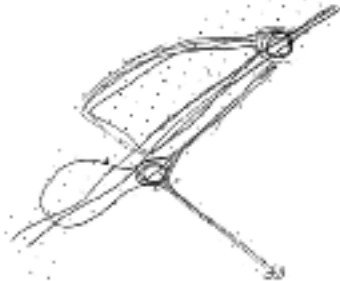
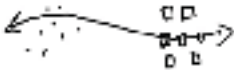
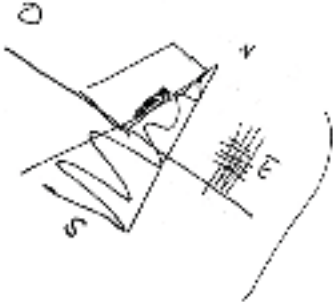
nes de Santa Fe, Entre Ríos y el norte de Buenos Aires para darle un potencial comercial a la ciudad.

¿Cómo funciona el movimiento de carga vía aérea hoy en día?

En primer lugar, se transporta dentro de las bodegas de aviones de vuelos convencionales. Una vez superada esa capacidad, se procede solicitar un avión carguero para dicho producto. Estos aviones presentan diferencias con los de transporte de pasajeros en cuanto a su peso y dimensión, por ende se debe prever un soporte diferente para los mismos. A su vez, estos demandan una superficie de 3.000m2 de infraestructura de soporte, entre depósitos y dependencias para el despacho de esas mercancías, entendiendo que las mismas no quedan acopiadas por mucho tiempo, sino que forman parte de un rápido proceso de circulación, que permite la renovación constante de mercadería. Dentro de ellas, encontramos nuevas tecnologías, drogas farmacéuticas, joyería y demás elementos de alta gama que solicitan un traslado rápido, seguro y eficaz.

¿Por qué el AIR de Rosario no forma parte del Aeropuerto 2000 y en que lo beneficiaría?

Aeropuertos 2000 es una red nacional de aeropuertos, que organiza y vincula distintos aeropuertos del país en una única red de traslado, comercialización y rutas, posibilitando con ello el crecimiento de cada uno de dichos aeropuertos así como también su productividad. Durante el gobierno de Reutemann, se decidió independizar al aeropuerto de Rosario, entendido como un aeropuerto condensador de vuelos de toda la Provincia de Santa Fe, de la red nacional planteada, y por ende comenzó a ser una cuestión de políticas económicas que imposibilitan en parte, su desarrollo. Esto es así, dado que la TSA, principal empresa de carga aérea, que controla la carga argentina, es una empresa subsidiaria de Aeropuertos 2000, facilitando dentro de sus miembros, el intercambio.



Conferencias

movilidad.

uniquity → 30% de usuarios el resto a via te
poriquity → 40%

no milloons de personas de graner → 70% corre por internet
internet.

internet porquicia → 70 terminales.

internet politana.

movilización de carga en tierra = 70%

70% de la suplicancia la tv. modulatoria Arg. por la hidrovia
p-p.

intermodalidad.

Plan de desarrollo portuario → 2008. | mejorar los intr. de llegada
→ transporte. | al puerto

Plan de desarrollo de la zona → 700 km de zona
autonómica y Arg.

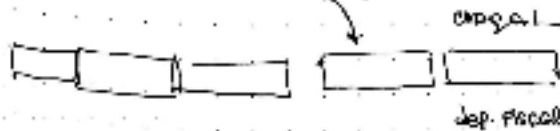
ARG

integración de su sistema de transporte
de carga.

Argentina.

→ Tipo de la carga que
hay que hacer x
transportes.

desarrollo porte → aplicación de handling.



desarrollo de la zona.

ARG → integración de la zona.

de la zona en donde quedamos poriquity
a los locales.

desarrollo de la zona (ARG) los caminos ya no hayon por la
por (ARG) para llegar al puerto.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) → puerto.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico).

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

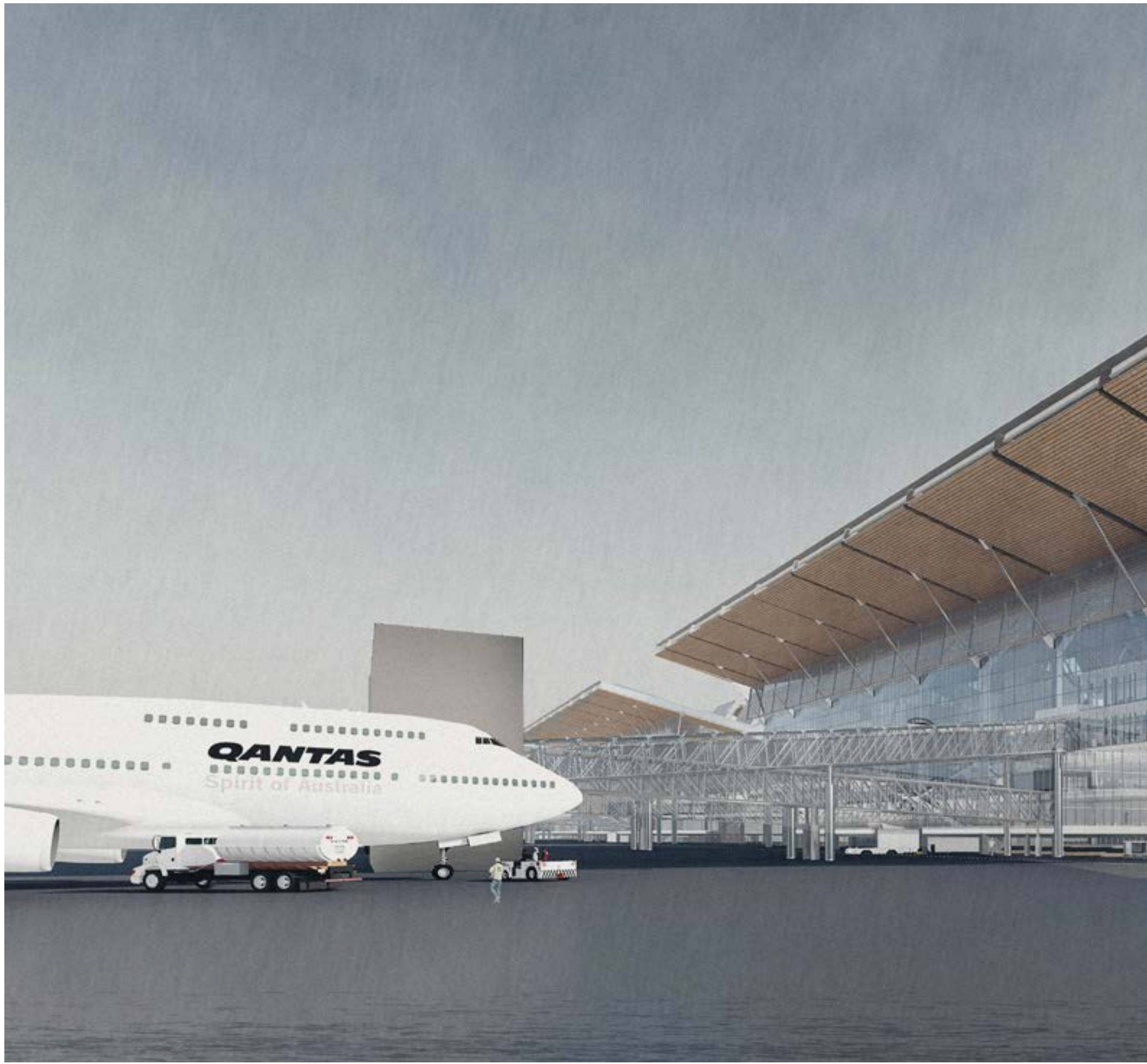
desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

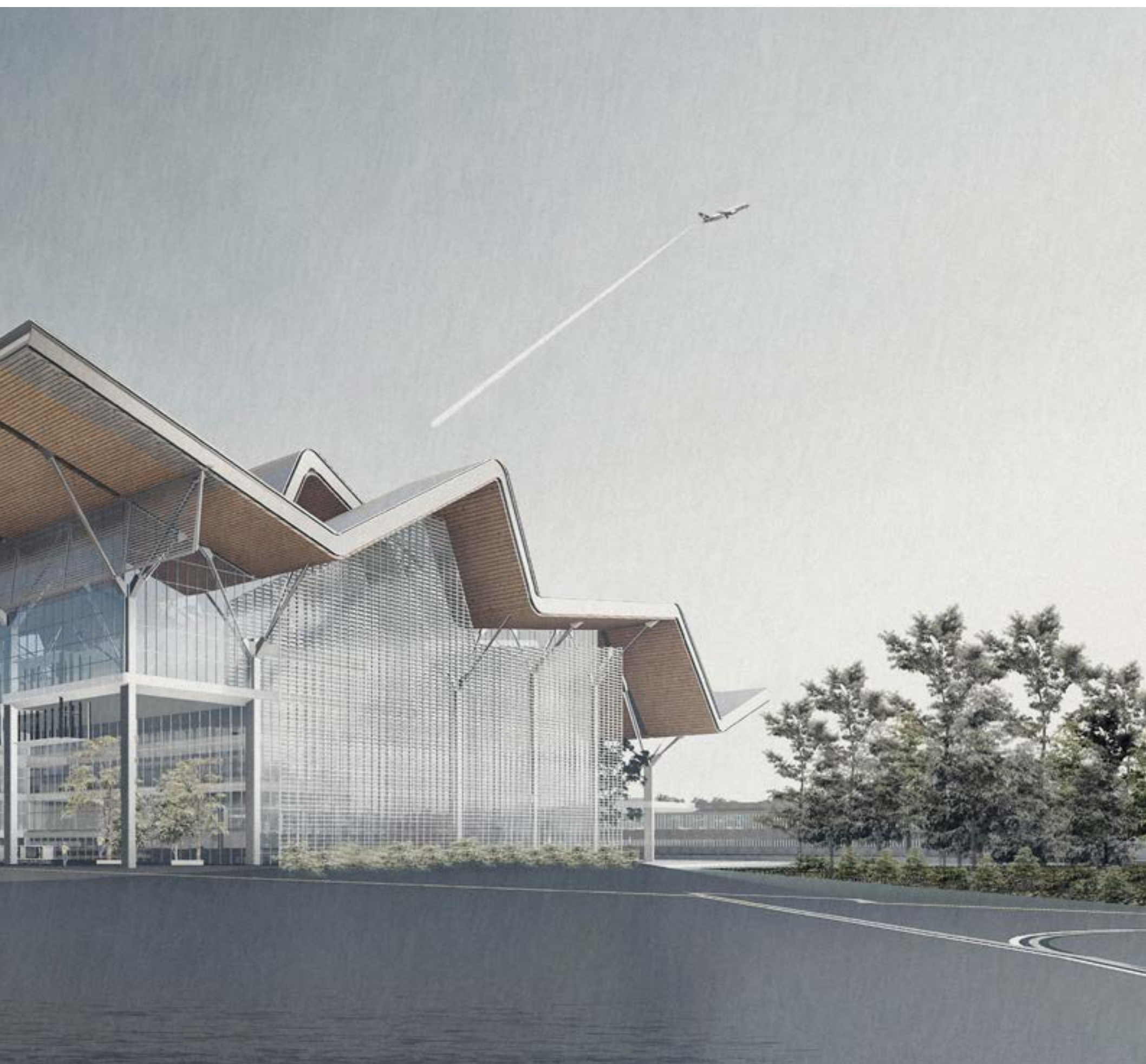
desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.

desarrollo de la zona → ARG (como logístico) a la ciudadana.





Bibliografía

‘Plan Integral de Movilidad Rosario’

Municipalidad de Rosario

‘Plan Urbano Rosario 2007-2017’

Municipalidad de Rosario

‘Plan Estratégico Provincial Visión 2030’

Gobierno de Santa Fe

‘Los no lugares’, espacios del anonimato’

Marc Augé

‘Manual de diseño de aeródromos’

Organización de Aviación Civil Internacional

‘Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil’

Policia de Seguridad Aeroportuario

‘Aeroporti’

Domus Dossier (1993)

‘Neufert’

El arte de proyectar en arquitectura

Editorial GG

‘El espacio público, ciudad y ciudadanía’

Jordi Borja

‘El espacio de la movilidad urbana’

Manuel Herce Vallejo

‘El Transporte mundial de la carga aérea’

Organización Mundial de Aduanas

‘Manual de planificación de aeropuertos’

Organización de Aviación Civil Internacional

‘Muerte y vida de las grandes ciudades’

Jane Jacobs

AGRADECIMIENTOS
a tutores, asesores y amigos/as

- A la FAPyD, por darnos educación pública de excelente calidad
- A la cátedra del arq. Beltramone y sus docentes, por su formación y confianza
- Al Arq. Guillermo Castiglioni, por la paciencia, ayuda y dedicación
- A la Ing. Rita Campodónico, por su asesoría y cariño
- A Fran, Emi, Ale, Flor, Juli, Guadi, Mauro, Tete, Agus, Vir y Carla por su incondicionalidad
- A nuestra familia y amigos que tanto nos ayudaron, apoyaron y acompañaron a lo largo de estos 7 años
- A la arquitectura, por tan linda vocación

Conclusión

Esta publicación es simplemente una breve síntesis de un largo camino recorrido en el proceso de nuestro PFC, con el cual entendimos que cada idea da lugar a un nuevo interrogante, y que la inmensa escala del proyecto urbano implica un constante planteamiento de inquietudes que obligan a la diversidad, y dan lugar a un nuevo comienzo.

La realidad es que todo este proceso también nos sirvió para pensar de manera diferente, para encontrar un montón de vetas y matices interesantes en el proyecto y en la manera de contarlo. Como primera instancia, asumimos que lo importante para nosotras no era representar un grado de realidad ineludible, sino transmitir algo. Emocionar al espectador, hacer que el mismo pueda sentir lo que uno siente al proyectarlo. Si bien la temática elegida significaba en mayor medida un desafío infraestructural y técnico, decidimos abordar dicho programa no desde lo cuantitativo, sino desde lo cualitativo, de lo espacial.

A nuestro entender, los aeropuertos tienen la capacidad de remover la imaginación y las emociones, generando una atmósfera tan especial que es creada no tanto por la arquitectura en sí misma, sino por la naturaleza del edificio/lugar y el humor de sus usuarios.

Todos esos pensamientos y **emociones** probablemente pasaron por nuestra mente en algún aeropuerto. Sin embargo, solo algunos edificios de estas características, asocian la arquitectura con nuestras sensaciones.

Parte de la experiencia de viajar, ocurre dentro de estos edificios, y nuestros sentimientos pueden ser influenciados por la forma y las características de su arquitectura.

Muchas veces sucede que, como resultado de grandes extensiones que deben cumplir con aspectos técnicos y funcionales, los edificios principales tienden a reducirse a grandes masas de funciones yuxtapuestas rodeadas de estacionamientos vehiculares.

Por tanto nuestro objetivo, fue intentar lograr a través de la simplicidad y claridad del diseño de nuestra terminal, mantener la arquitectura virtualmente intacta a pesar de los cambios y desarrollos en el tráfico, proyectando así una serie de acontecimientos relacionados con las sensaciones y percepciones que se puedan tener del espacio, de las atmósferas que allí se originan.

El proyecto nos significó resolver **'la puerta'** de entrada y salida de una ciudad. En nuestras manos estaba el desafío de definir la imagen de la misma, de nuestra ciudad, y cómo hacer para que ésta resulte memorable. Es por tanto que al observar a la ciudad de Rosario y reconocer, los diferentes espacios verdes que la representan, decidimos pensar a nuestro aeropuerto como un espacio público, el primer y último gran espacio público para la región y los viajeros, intentando romper así las barreras tipológicas entre el interior y el exterior.

Asumimos, que el resultado final del PFC no iba a ser un aeropuerto perfecto, pero sí un aeropuerto estudiado, pensado y proyectado en su totalidad, abarcando literalmente cada punto del mismo de manera conveniente, desarrollándolo para que exista por sí mismo, como si siempre hubiera estado allí.

'La pregunta no es solamente la búsqueda de la respuesta, es también un planteo de un problema, es la búsqueda de un camino.'



Gracias

Totales!

