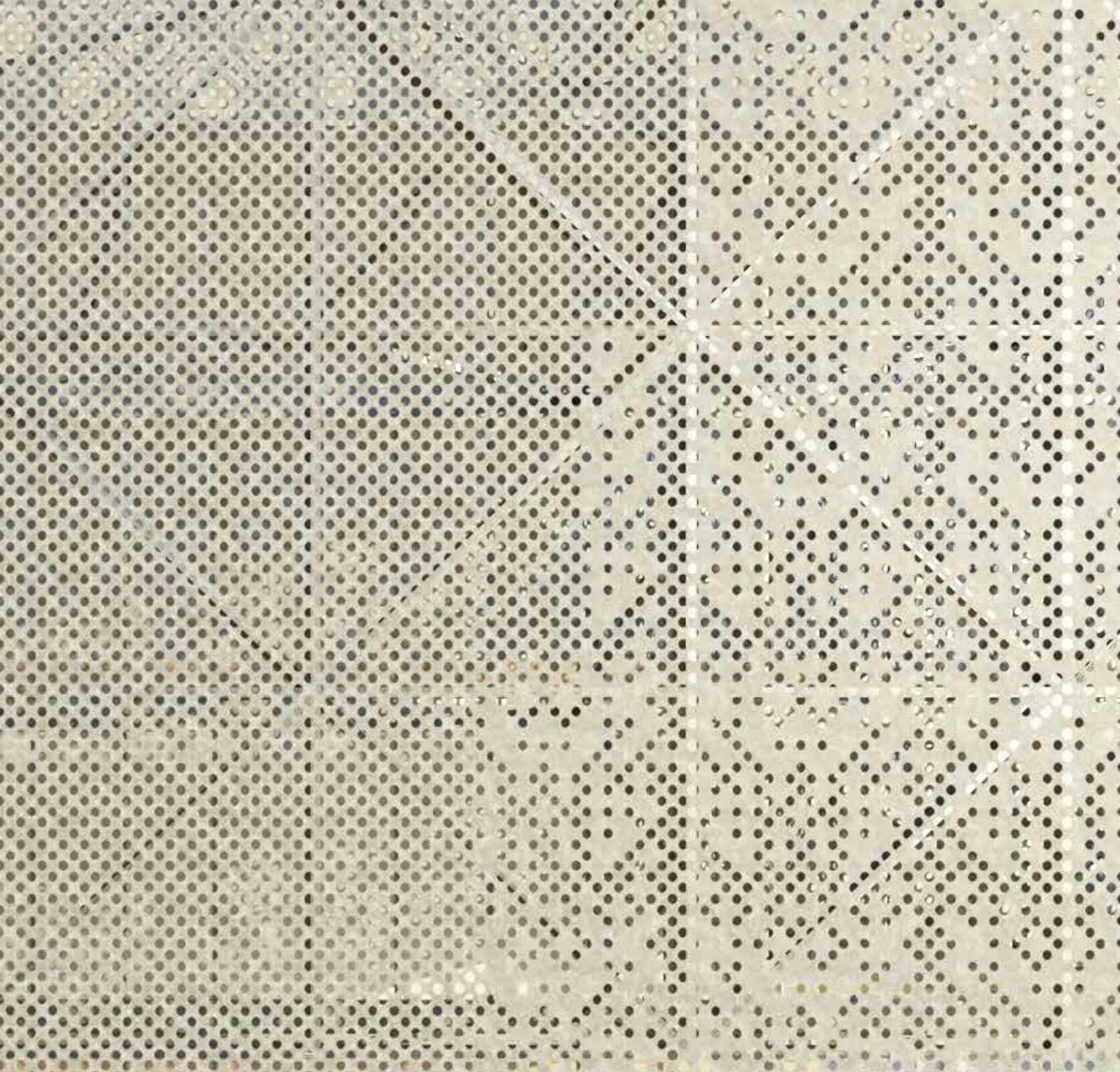




PLATAFORMA HÍBRIDA
EQUIPAMIENTO AIR



PROYECTO FINAL DE CARRERA

Agosto 2020

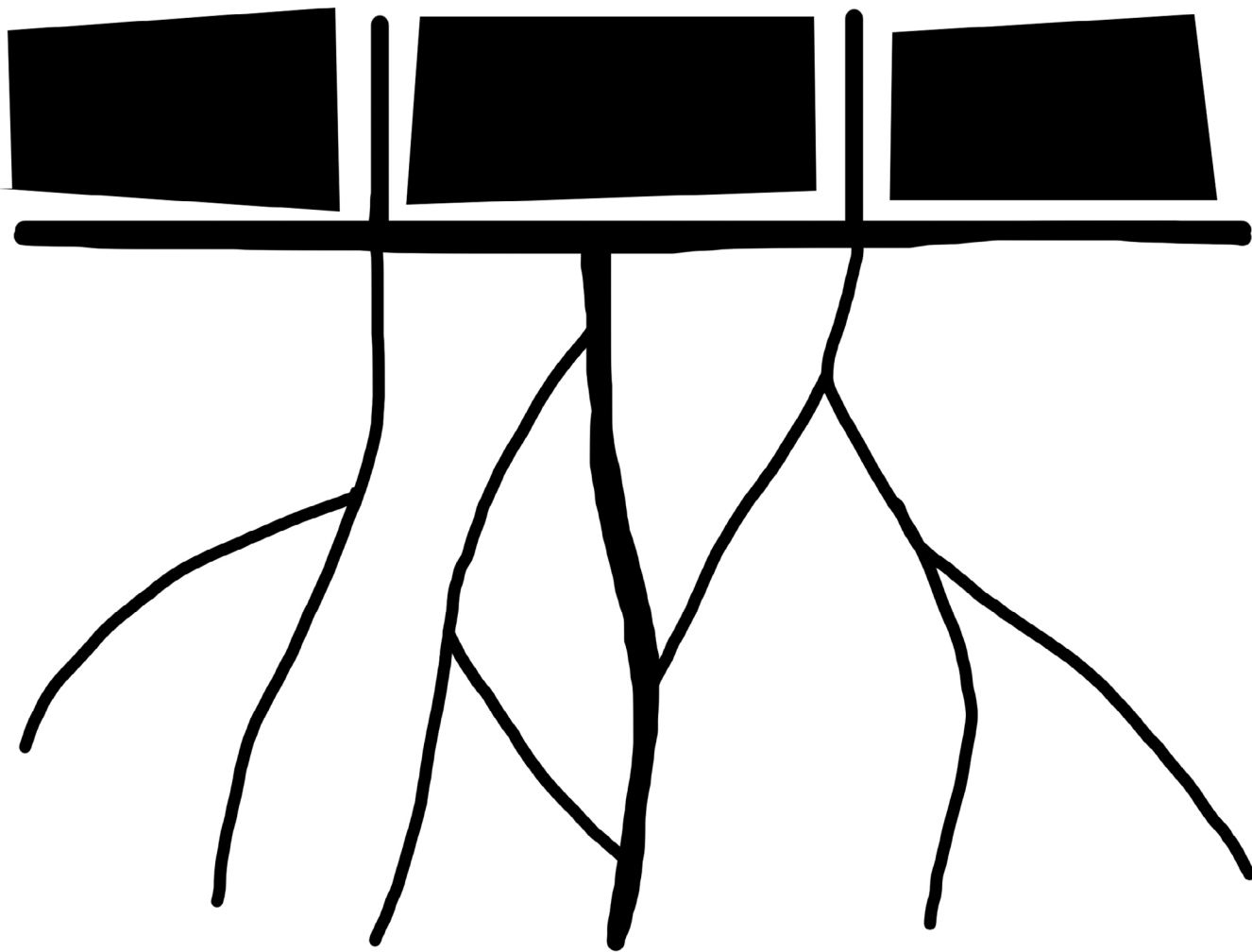
Autoras: Gargiulo Victoria y Pecci Valentina

Cátedra: Arq. Beltramone Alejandro

Tutor: Arq. Bechis Sebastián

Universidad Nacional de Rosario

Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño



"Las ciudades que desean atraer flujo de personas deben tener espacios públicos cuidadosamente diseñados, que son la estructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana."

Gehl Jan, Ciudades para la gente, Buenos Aires, Editorial Infinito. 2014.

1

09

INTRODUCCIÓN

2

ESCALA METROPOLITANA

15 Situación actual

31 Frente metropolitano

35 Espacio público para la gente

39 Grandes operaciones estructurales

45 Red de infraestructura vial

3

REFERENTES

52 Contexto y estructura formal

54 Programa y estrategia estructural

56 Formalidad y espacio interior

4

PROYECTO URBANO

61 Situación actual

67 Plataforma híbrida

71 Propuesta parque urbano

85 Propuesta programática

5

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

125 Memoria

126 Programa

135 Centro de Convenciones

154 Detalles

166 Técnico

6

175

TRASCENDENCIA PROYECTUAL

7

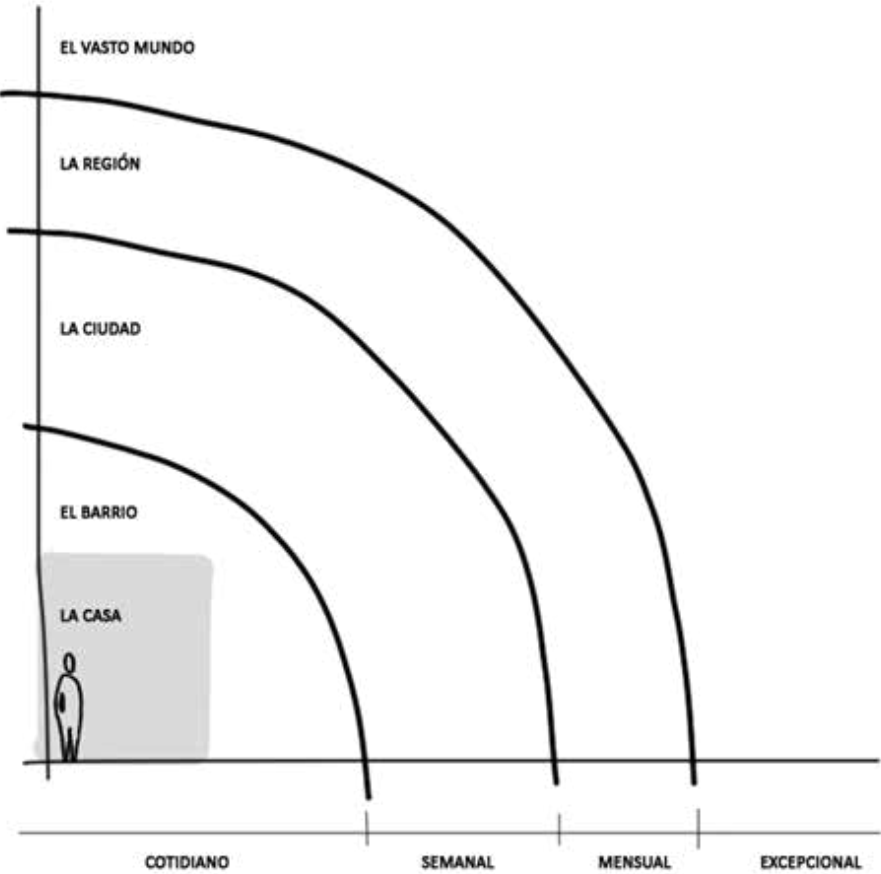
179

CONCLUSIÓN

8

183

BIBLIOGRAFÍA



INTRODUCCIÓN

Desde los primeros inicios las ciudades son consideradas como una aglomeración diversa de personas y usos que generan un flujo de experiencias que enriquecen al ambiente. Para que se generen esas situaciones, debían estar dotadas de espacios donde puedan efectuarse este encuentro y, de esta forma, progresar en comunidad. Por ello la mixtura es un concepto que, con el paso del tiempo, apunta a lograr una ciudad vital y segura. El problema aquí radica cuando las propuestas son dirigidas a determinados actores de la ciudad y no responden a un público popular.

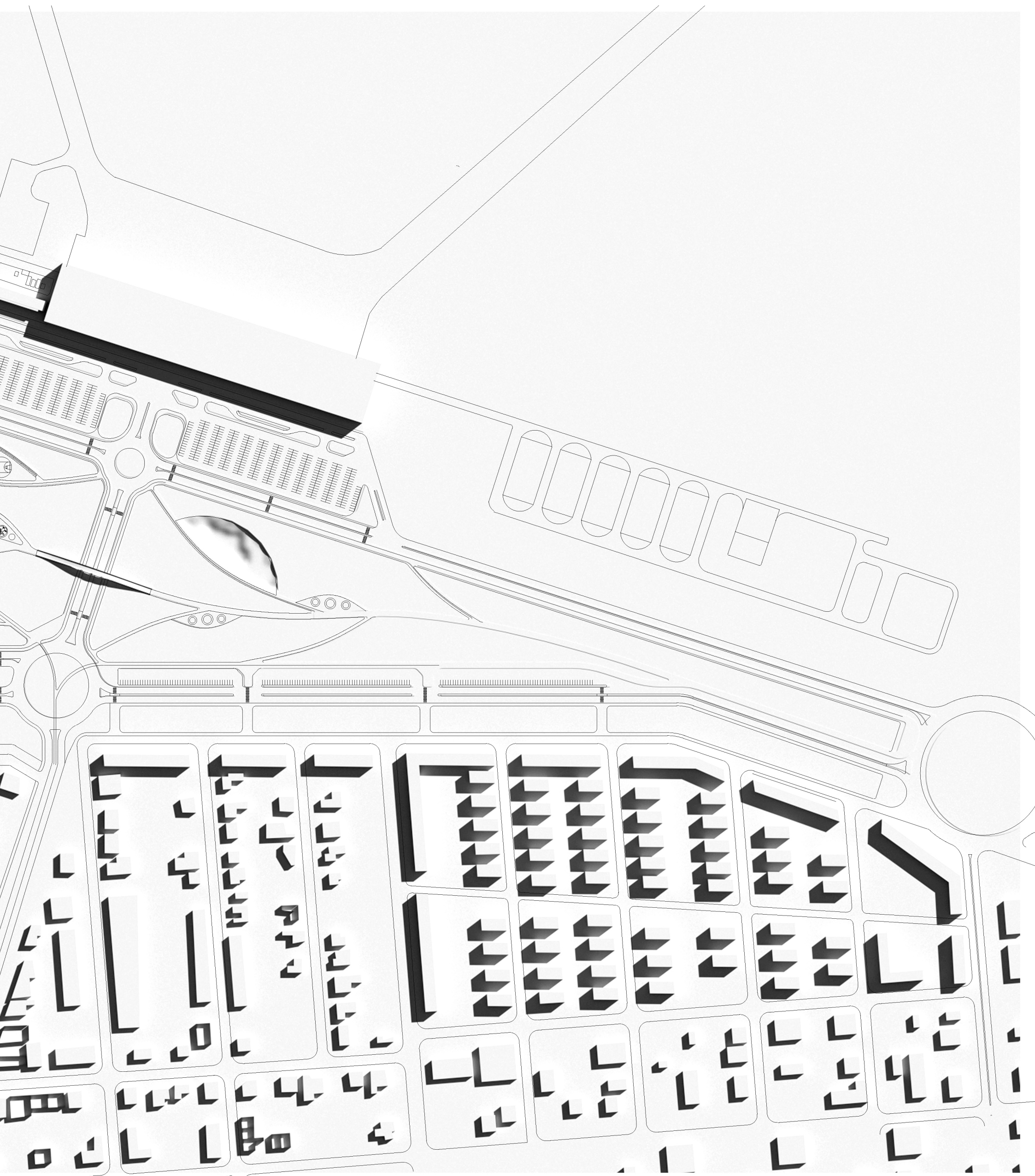
Ciertas respuestas que nacen para enriquecer la ciudad con espacios públicos, siguen la misma receta de un proyecto que resultó exitoso en otro sector, ciudad, país; intentando que se plasme la misma propuesta sin poder tener la sensibilidad necesaria para lograr identificar las tensiones que tiene ese sitio en particular. Hay que tener noción de que la ciudad posee marcas que fueron definidas con el tiempo y siguen en constante cambio, al igual que las personas, son únicas en el mundo. Es necesario realizar un estudio específico acompañado de la gestión correspondiente para poder abordar el trabajo en todas las escalas necesarias ya que no solo afectará al sector inmediato, si no que pasará a ser parte de la ciudad.

Y de aquí muchas veces caemos en relacionar, de forma directa, el concepto de espacios públicos como grandes extensiones verdes de parques y plazas, propuestos como “pulmones” de la ciudad, lo cual es necesario, pero el abanico programático de respuesta es aún más grande y profundo. Por ello, para entender aquella falencia y conceptualizar una primera idea probablemente sea necesario dejar el trabajo de tablero e indagar en la propia ciudad que está se está creando, pero otros están viviendo.



“...diseñado exclusivamente de acuerdo con las medidas y preferencias sin hacer un uso estandarizado de numeración preexistente...”





ESCALA METROPOLITANA

“Parece, por lo tanto, que es necesario a la hora de analizar y proyectar una ciudad (un barrio, una urbanización, una calle, una plaza, un parque) considerar la vida cotidiana de las personas que van a vivir en ella”

Fariña, José. Urbanismo, territorio y paisaje. Buenos aires. El Blog de José Fariña, 2013.

SITUACIÓN ACTUAL

La ciudad de Rosario es considerada como cabecera a nivel Nacional, con cercanías a una gran cantidad de municipios de importancia a nivel metropolitano. Es caracterizada por su capacidad de atraer a numerosos turistas en relación a sus diversas actividades y atractivos, aumentando a través de los años su alcance internacional. En este último punto, es importante y necesaria la búsqueda de diferentes soluciones para los equipamientos, infraestructuras y servicios actuales ante este cambio de escala, pudiendo extender el alcance a nivel metropolitano.

Es necesario crear una trama en la ciudad a través de la colocación de espacios públicos y equipamientos que generen un flujo de experiencias para enriquecer al ambiente. Para que esto suceda, las mismas deben estar dotadas de espacios donde pueda efectuarse este encuentro y, de esta forma, progresar en comunidad.

Rosario posee propuestas relacionadas con planes especiales en determinados puntos específicos y críticos del territorio, considerados como posibles potenciales para su crecimiento. Muchos de ellos se encuentran dentro de la trama urbana y otros en los límites de la ciudad, siendo algunos de carácter interjurisdiccional.

PLANES ESPECIALES

FRENTES TERRITORIALES

LOCALIZADOS EN LOS BORDES DE LA CIUDAD

Suelo futuro para garantizar un desarrollo equilibrado y sustentable

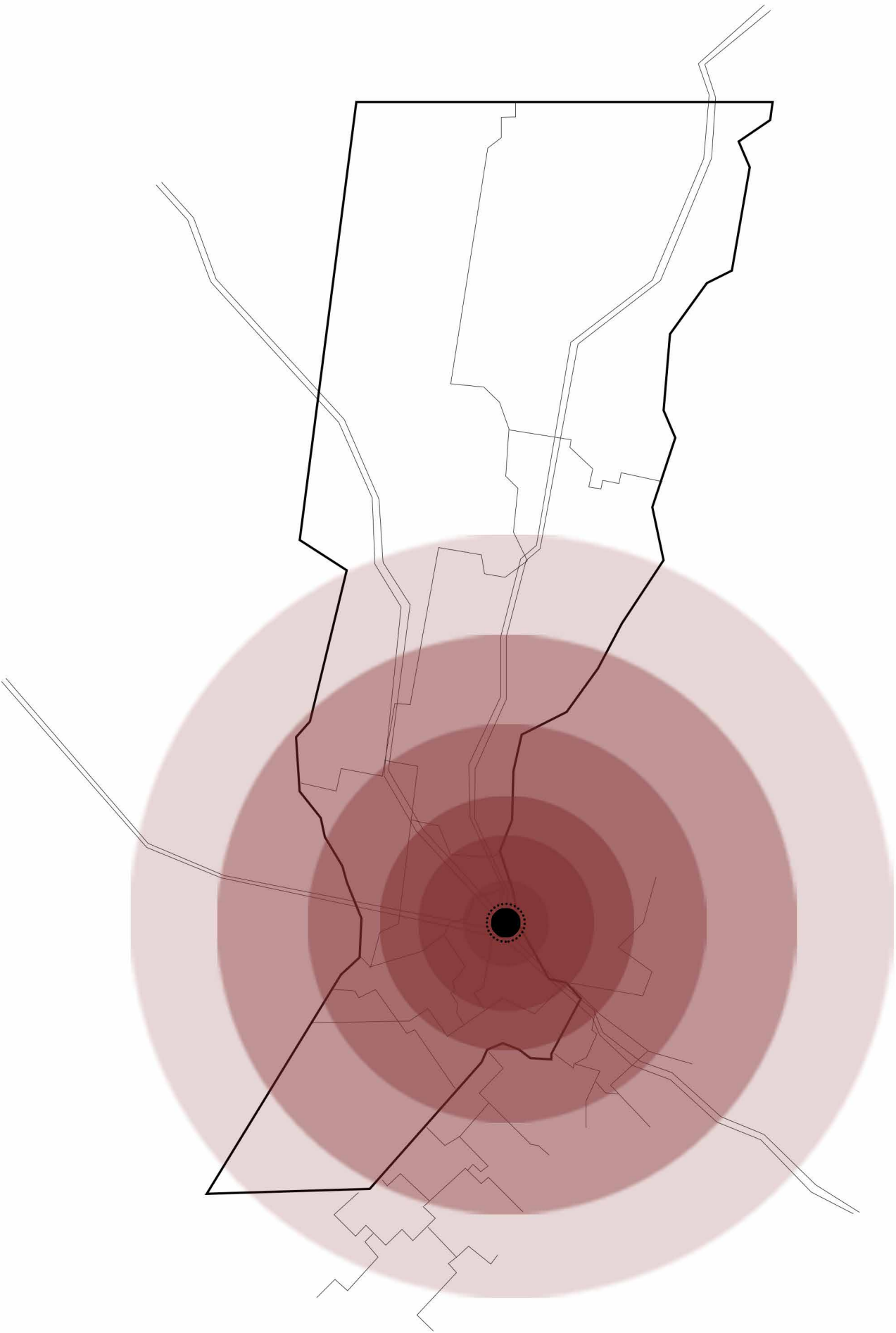


INTERVENCIONES VINCULADAS A

ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
PARQUES METROPOLITANOS
ZONAS RESIDENCIALES



Imagen satelital, Frente costero Rosario. Fotografías: Mollax S.A. Noticias



ÁREA DE INFLUENCIA: AEROPUERTO ISLAS MALVINAS

El Aeropuerto Internacional de Rosario se encuentra al oeste de la ciudad situada sobre la margen derecha del Río Paraná, en el Departamento Rosario de la Provincia de Santa Fe. Con más de un millón de habitantes es la ciudad más poblada de la provincia y junto a varias localidades como San Lorenzo, conforma el área metropolitana Gran Rosario que es el tercer conglomerado urbano del país después de Buenos Aires y Córdoba.

Es muy importante la relación entre el transporte aéreo y el territorio para poder dimensionar los beneficios económicos y sociales que la actividad aeroportuaria genera en su área de influencia, reconociendo que el área a intervenir se presenta enfrente al mismo, lo cual se convierte en un factor muy importante.

El transporte aéreo permite el desarrollo de actividades de alto valor agregado, ya que estimula el crecimiento de las ciudades. Es un elemento modelador de las estructuras económicas regionales y metropolitanas, generando conexiones de gran escala.

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

Se puede decir que el área de influencia pertenece a un espacio geográfico en donde el Aeropuerto genera un fuerte poder de atracción, lo cual hace que se multipliquen los pasajeros que utilizarán la terminal, generando así un mayor flujo de personas en la ciudad. Esto condiciona al sector inmediato en cuanto a necesidades y servicios que la misma puede brindar.

PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO

En la ciudad de Rosario se viene desarrollando un proceso de planificación estratégica con visión metropolitana, es por eso que surge la necesidad de desarrollar una planificación del territorio.

El gobierno nacional impulsa el proceso de planificación territorial bajo la premisa de lograr el desarrollo humano, incrementando la competitividad del país y mejorando la calidad de vida de sus habitantes. La planificación territorial se presenta, entonces, como una herramienta que busca dar racionalidad a los procesos de decisión política de las acciones del gobierno en el territorio en sus tres niveles: nacional, provincial y municipal.

Estado nacional: Teniendo en cuenta el Plan estratégico territorial (PET) que constituye una guía para la inversión pública y privada en el territorio, con el objeto de construir una Argentina integrada, sustentable y socialmente inclusiva y poder impulsar la transformación de los modelos actuales a los modelos deseados

El modelo deseado comprendía las siguientes líneas de acción integradoras:

- Áreas de intervención (a cualificar, a desarrollar y potenciar) que se diferencian según las acciones necesarias a promover en cada una de ellas.

- Corredores de conectividad: que articulan territorios aislados y paralelamente interviene sobre los corredores con mayor intensidad para mejorar su eficiencia.

- Sistema policéntrico de núcleos urbanos que equilibran la oferta de dotaciones y servicios en la red urbana, con el objetivo de garantizar el arraigo de la población en su lugar de origen, proveyendo las condiciones necesarias para una calidad de vida digna y para el desarrollo de las actividades productivas generadoras de empleo local y regional.

Plan Estratégico Territorial (PET 2008)

Estado provincial: Constituye varios ejes integradores como ser: Santa Fe conectada y accesible; Planificación y ordenamiento del territorio; Calidad ambiental; Estado moderno y cercano; Proyección regional e internacional; Educación y salud con equidad; Territorio y ciudadanía; Convivencia, justicia y seguridad; entre otros.

Plan Estratégico Provincial Santa Fe (visión 2030)

Estado municipal: El Plan Urbano es la figura del planeamiento en la que se define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la ciudad. En él se indican las directrices generales de ordenamiento integral del territorio municipal, los proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo y los procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión municipal del territorio. Es una herramienta básica de actuación para impulsar la incorporación de importantes modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Plan Urbano Rosario 2007-2017 (PUR)

INTEGRACIÓN Y MOVILIDAD

Plan Estratégica Rosario Metropolitano :

Su objetivo es impulsar y dinamizar los proyectos económicos, sociales, culturales y educativos para que la ciudad pueda desarrollar un modelo territorial equilibrado. Configura un marco de actuación tanto para los públicos como los privados. Dentro de sus líneas estratégicas, en lo que respecta a integración y movilidad.

Sus Objetivos Particulares son:

- Modernizar las infraestructuras de transporte y logísticas a fin de optimizar la comunicación y traslado de bienes, productos y personas a nivel de la región y el MERCOSUR.
- Propiciar un nuevo esquema de movilidad y de ordenamiento territorial que vincule la ciudad Rosario con las localidades del área metropolitana.
- Fomentar en la matriz modal del transporte, una mayor participación de los modos ferroviarios de cargas y de pasajeros.
- Posicionar a Rosario como ciudad de referencia en la Hidrovía y como puerto y puerta del MERCOSUR.
- Contribuir a la búsqueda de soluciones consensuadas y corresponsables de las problemáticas metropolitanas.

Plan Estratégica Rosario Metropolitano (PER +10)

Plan integral del movilidad: es un Plan Sectorial en el marco de los procesos de planificación estratégica y urbana desarrollados por la ciudad y la región. Consiste en una serie de acciones coordinadas entre actores de diversa índole para optimizar los desplazamientos de los ciudadanos en la ciudad y su Área Metropolitana, complementando los modos del transporte local y consolidando un sistema que gane en eficiencia y genere una superación de calidad de vida; favoreciendo así el desarrollo económico, promoviendo la inclusión social e incentivando los modos de transporte sustentables. El enfoque integral de la movilidad que este Plan instala permite abordar las distintas escalas territoriales, la diversidad de modos y toda variable compleja que hace a la compatibilidad entre la movilidad, los usos de suelo urbano y la calidad de vida. A su vez, asegura la congruencia de los distintos planes sectoriales entre sí con los planes urbanos y territoriales; respetando las particularidades de cada uno.

Plan Integral de Movilidad Rosario

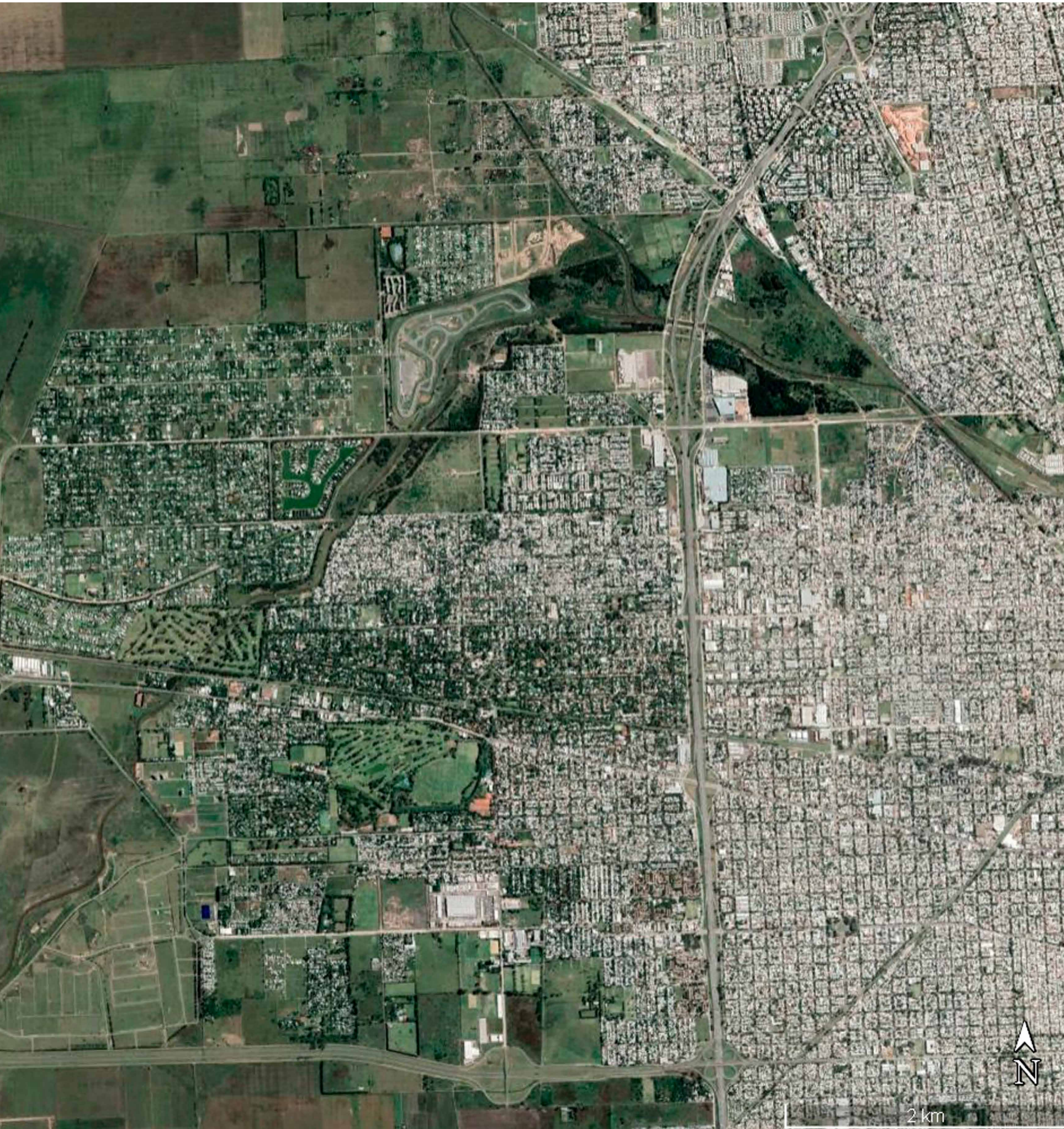
El posicionamiento estratégico del Aeropuerto Internacional Islas Malvinas, lo convierte en un área de gran potencial para el desarrollo y crecimiento de Rosario y la región.

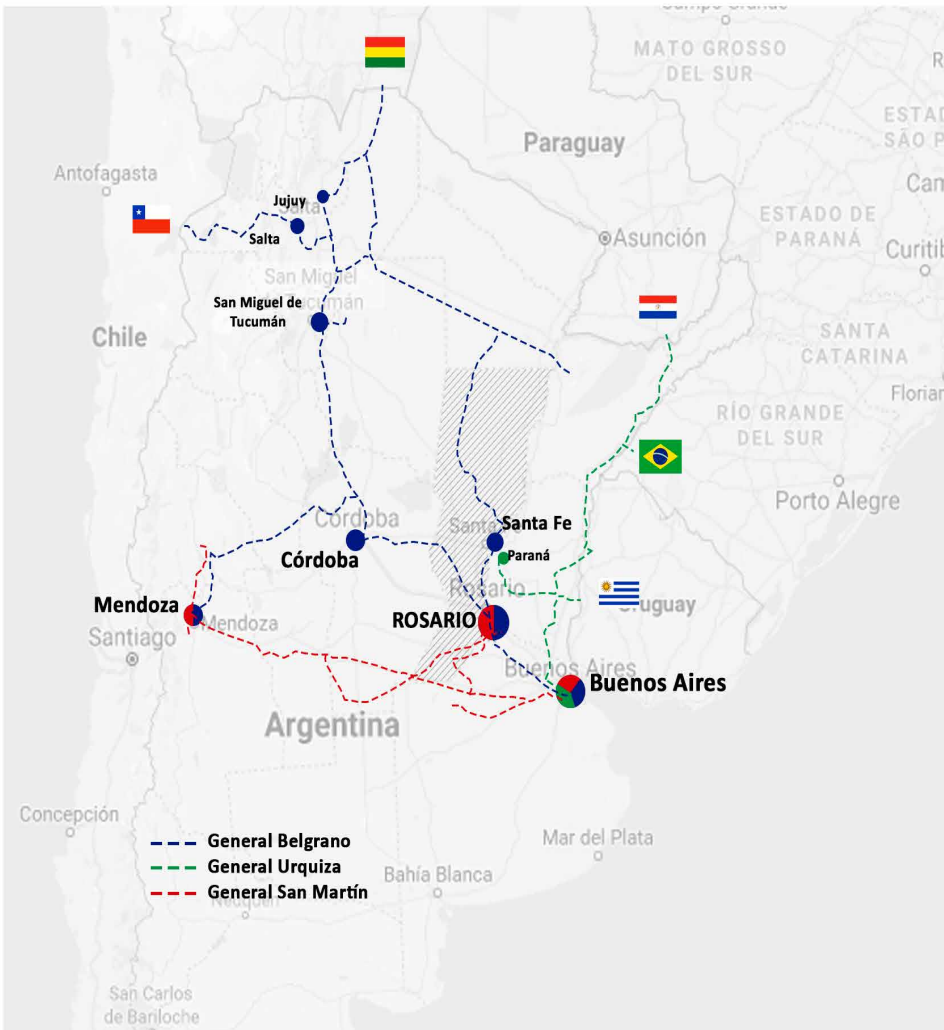
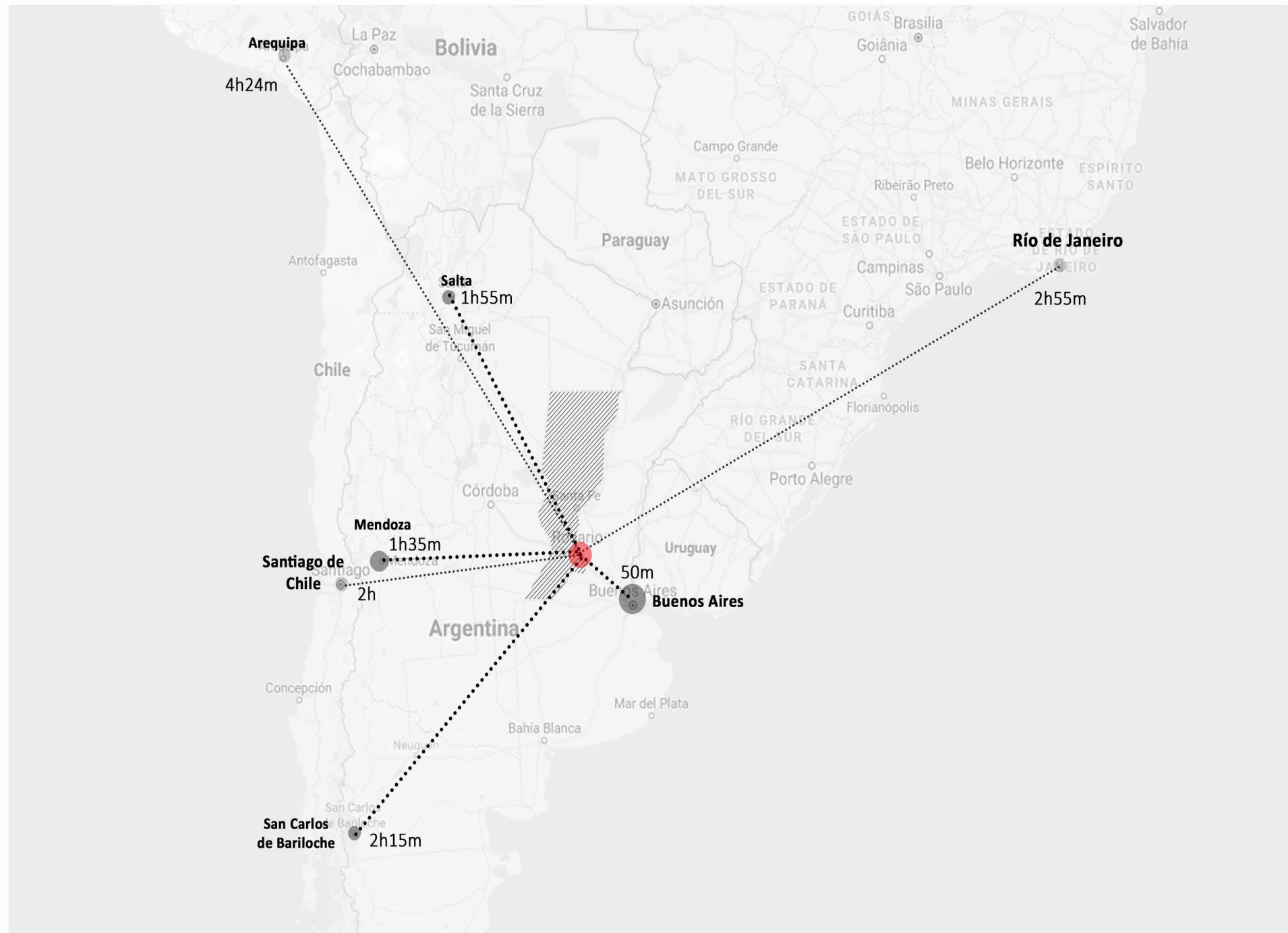
Aprovechando sus excelentes conexiones con el sistema vial regional, nacional e internacional; los proyectos ferroviarios en marcha, la infraestructura operativa aeroportuaria y la disponibilidad de tierras.

La fuerte demanda en el sector a trascendido los requerimientos tanto aeroportuarios como los servicios que demandan la zona, por lo tanto se convierte en una necesidad el crecimiento del aeropuerto (actualmente en proceso de expansión). Esto hace que el área tenga un buen desarrollo a nivel económico, permitiendo la realización de diversos equipamientos y servicios que tengan relación directa tanto para el aeropuerto como los habitantes de la ciudad, generando propuestas programáticas como un fuerte complemento del Aeropuerto para cubrir diversas necesidades tales como: Hotelería, Centro de Convenciones y Oficinas.

Tanto como la proyección del Aeropuerto Internacional y los equipamientos-servicios se convierten en un componente estructural de la reorganización territorial de la región. Estos se posicionarán como un centro principal tanto en las conexiones aéreas vinculadas con el aeropuerto y con la ciudad.





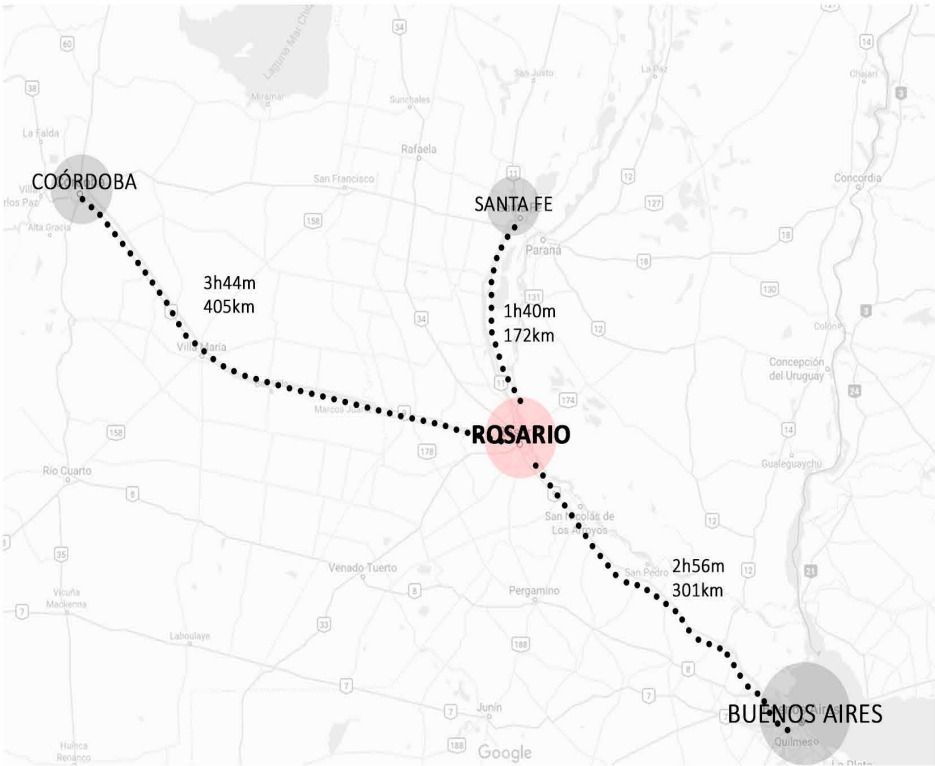


ALCANCE DE LA CIUDAD EN SUS DIVERSAS ESCALAS

Actualmente, las posibilidades de transporte se han ampliado, otorgando más oportunidades de flujo a los ciudadanos, reduciendo los tiempos de circulación y traslado.

Sabemos que aún falta mayor compromiso por parte de gestores políticos que se encargan de regular y generar el desarrollo de infraestructuras y equipamientos de transporte. Pero, haciendo a un lado estas falencias, las rutas planteadas en la teoría tienen potencialidades enriquecedoras para el país.

Como anteriormente mencionamos, la ciudad de Rosario es un punto intermedio para quienes se manejan entre las distintas regiones del país, siendo accesible y equidistante a las principales urbes de Argentina. Por ello, es imprescindible destacar y estudiar las distancias y tiempos de traslado en relación al país, teniendo en cuenta el transporte aéreo y terrestre, incluyendo en éste ultimo el vial y ferroviario.



RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL



Desde la perspectiva de su proyección territorial, Rosario Metropolitana se encuentra atravesada por un eje Norte-Sur y otro Este-Oeste. El primero, la conecta hacia el norte con los países del MERCOSUR a través de la hidrovía, la cual constituye un corredor fundamental de comunicación con el Sur de Brasil. El segundo, la posiciona estratégicamente en la Región Centro, vinculándola hacia el Oeste con las provincias de Córdoba y Mendoza, y con la República de Chile; mientras que hacia el Este, lo hace con la provincia de Entre Ríos y con la República Oriental del Uruguay.

ROSARIO METROPOLITANA

Esta metrópolis se estructura en base a la ciudad cabecera y a un conjunto de comunas y municipios que configuran una realidad urbano–rural, conocida como Área o Región Metropolitana de Rosario, cuyo alcance territorial es variable, ya que depende del criterio que se tome para su delimitación.

La actual conformación de este territorio tiene su origen en dos elementos que han incidido desde el inicio del desarrollo del proceso de metropolización: Ciudad–Puerto: Rosario ha dado impulso a una proliferación de puntos de embarque que se establecieron en su área circundante y que generaron procesos de urbanización a partir de los cuales se conformaron centros de transferencia modal de cargas entre el ferrocarril y el medio fluvial.

Red ferroviaria: prácticamente desde los inicios de la ciudad, la importante red ferroviaria que converge en Rosario ofició de factor estructurante en su configuración urbana. El ferrocarril se instaló hacia fines del siglo XIX y, ya transcurrida la primera década del siglo XX, se consolidó una densa malla ferroviaria con terminales de líneas que confluían hacia el centro de la ciudad.

Esta red ferroviaria extendió su trazado en forma radiocéntrica en torno a la ciudad de Rosario, el gran puerto agroexportador de la Pampa húmeda. El transporte ferroviario de cargas y personas generó, a lo largo de su recorrido, el surgimiento de núcleos urbanos que fueron configurándose alrededor de las estaciones ferroviarias, y que adquirieron una fuerte vinculación con la ciudad central.

De esta manera, se radicarón industrias que, en un principio, se relacionaban básicamente con la actividad agropecuaria. El establecimiento de estas industrias tuvo lugar dentro del distrito de la ciudad de Rosario, extendiéndose hacia el norte, más allá de la ciudad de San Lorenzo.

Hacia 1930, se concretó la pavimentación de distintas rutas, lo que resultó determinante en la estructuración de la región. Este incipiente sistema vial se consolidó con trazados paralelos a las vías del ferrocarril, a la vez que acrecentó el radiocentrismo convergente en la ciudad de Rosario.

A partir del proceso de desarrollo industrial iniciado en la década de 1930 y cristalizado en la década de 1960, se establecieron una gran cantidad de industrias (químicas, metalúrgicas, petroquímicas, entre otras) que consolidaron el eje Norte–Sur del área metropolitana desde Puerto General San Martín –en la cabecera Norte– hasta San Nicolás –en el Sur.

Extraído de Plan Rosario Metropolitano



Operaciones estructurales del PUR que afectan de manera directa al sector del AIR.

PLAN ESPECIAL INTERJURISDICCIONAL



Los Planes Especiales Interjurisdiccionales (PEI) poseen un criterio similar al de los planes especiales a nivel urbano, pero con la particularidad de que proyectan acciones que se extiende territorialmente a distintas localidades como son lo PIM Sur, PIM Suroeste, PIM Oeste y PIM Norte, por lo que serán elaborados de manera concertada entre los municipios involucrados y con la aprobación de sus órganos legislativos.

De igual modo, los Planes Especiales Interjurisdiccionales incorporarán en su desarrollo múltiples actuaciones en las cuales estarán presentes temáticas diversas como los espacios públicos y los equipamientos comunitarios; las grandes infraestructuras viales, de servicios y de comunicación; los diferentes programas de vivienda; y los usos industriales o de servicio.

El área aeroportuaria involucra al las localidades de Rosario y Funes, transformándolo en un proyecto interjurisdiccional que lo pone en relación con el resto de los PEI formando una red de planes especiales que como se mencionaba anteriormente , por lo que buscan consolidar el frente territorial dentro del área metropolitana.

A-PIM NORTE

Define una intervención estratégica de vinculación entre Rosario y Granadero Baigorria, ubicada en una posición singular del territorio metropolitano en torno del puente Rosario-Victoria y frente al río Paraná.
Incorpora un abanico de intervenciones: mejorar la conexión vial, nuevos espacios públicos, solucionar la problemática del hábitat, nuevos programas de vivienda.



B-PIM NOROESTE

Define una intervención de gran escala a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Funes e Ibarlucea, abarcando un amplio territorio que se desarrolla en torno al arroyo Ludueña y a los canales Ibarlucea y Urquiza. Propone definir una membrana ambiental productiva de preservación de un territorio de alto valor patrimonial natural, mejorar las grandes infraestructuras existentes de logística, incorporar nuevas infraestructuras de conectividad, espacios públicos, equipamiento y servicios en el entorno del aeropuerto y curso de agua.



C-PIM OESTE

Define la creación de un polo de desarrollo productivo, logístico y de servicio de alcance regional, a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Pérez y Soldini. Abarca un territorio ubicado estratégicamente entre las grandes infraestructuras que proporcionan conectividad con la región (la ruta nacional N°33 y la provincial N° 14, la A012, la Avenida Circunvalación de Rosario y las vías del ex Ferrocarril Mitre). Contempla la creación de una membrana ambiental productiva, organiza un sistema vial integrado de alta prestación, que mejora la accesibilidad y posicionamiento de las actividades productivas reforzando la vinculación entre los tres centros urbanos y facilitando la accesibilidad a los puertos de la región.



D-PIM SUR

Define una intervención de alta complejidad y de gran valor ambiental y social, a implementar en forma conjunta entre Rosario y Villa Gobernador Gálvez, con la pretensión de reforzar el vínculo entre las dos localidades dando continuidad al Sistema Ribereño y consolidando, en el sur de Rosario, un Distrito Tecnológico vinculando distintas intervenciones desarrolladas sobre la costa con aquellas definidas en el Centro Universitario Rosario, el predio del Batallón 121, en los Silos de Uriburu y en el Puerto Rosario. Conviven dos asentamientos irregulares de gran porte, distintas instituciones recreativas, infraestructuras productivas, industriales y logísticas relacionadas con el puerto y el antiguo frigorífico Swift. Propone ordenar los sectores degradados por las instalaciones productivas abandonadas, rehabilitar asentamientos irregulares, desarrollo de espacios públicos, entre otros.



EL AIR COMO PARQUE METROPOLITANO



Los parques urbanos han cumplido múltiples finalidades como ser: descanso para sus habitantes, darle a la ciudad lugares para el esparcimiento y mejorar la calidad de vida; preservando lugares de gran valor paisajístico y que sirven como estructuradores del tejido urbano, articulándose así a otros espacios colectivos como ser bulevares, paseos peatonales, entre otros.

El acceso libre a estas áreas urbanas constituye un servicio indispensable para la comunidad, es por eso que estos espacios se destacan como instrumentos adecuados para un desarrollo equilibrado de la ciudad, teniendo así un carácter colectivo y de servicio público.

La ciudad de Rosario posee una importante trayectoria en la preservación, conformación y recuperación de espacios públicos para el disfrute de sus ciudadanos. Uno de sus desafíos más importantes ha sido la recuperación de la costa Rosario, siendo inaccesible en algunas épocas, pero que hoy en día se ha convertido en un lugar de encuentro para la población.

Es por eso que la proyección de un parque con estas características en el área del aeropuerto de Rosario permitirá el desarrollo de diversas actividades mediante la generación de diferentes espacios. Consolidando así un parque urbano significativo para la ciudad.

Esta inclusión del área aeroportuaria como un nuevo parque metropolitano de carácter interjurisdiccional, lo incluye en un sistema de parques y áreas de reserva natural a nivel metropolitano.



PARQUE DE LA CABECERA



BOSQUE DE LOS CONSTITUYENTES



PARQUE VILLARINO



PARQUE SCALABRINI ORTIZ



PARQUE LA TABLADA

FRENTE METROPOLITANO

Los frentes metropolitanos son grandes generadores de flujos, no solo de personas, sino que de distinta índole: de transporte, ya sean estaciones de ómnibus o ferrocarriles, automóviles, aeropuertos, etc.; parques, plazas, sendas peatonales, centros bancarios u hospitalarios, etc.; lugares de reunión o comercio, ya sean mercados, bares, restaurantes, etc.

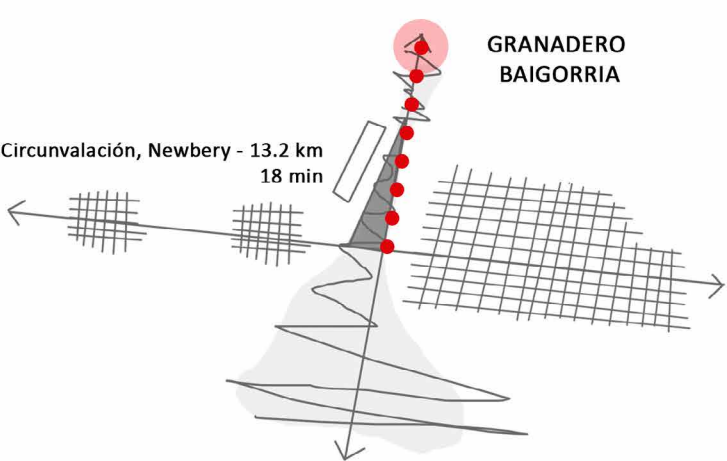
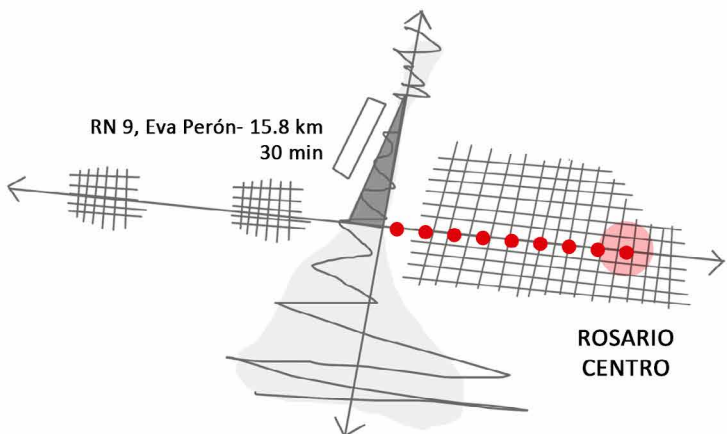
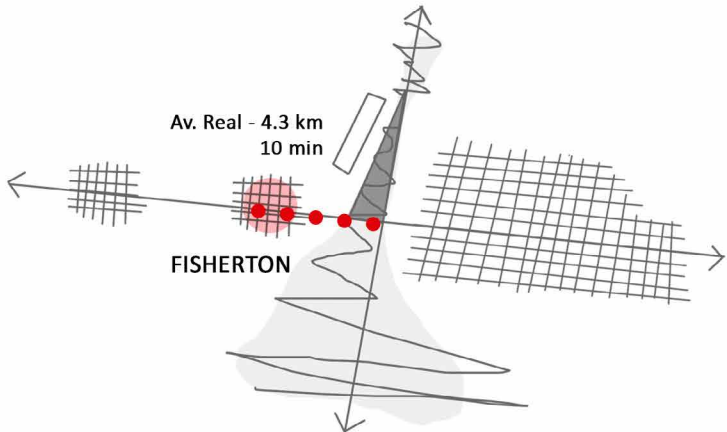
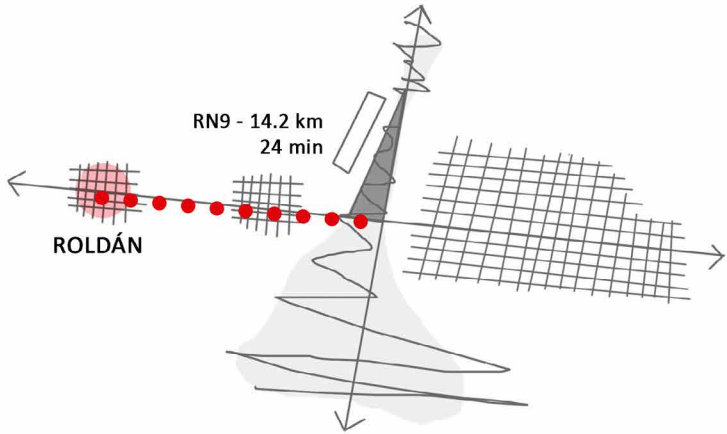
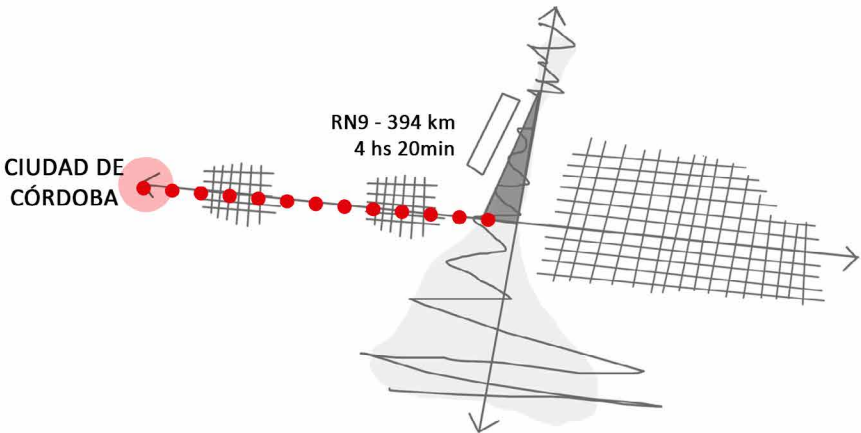
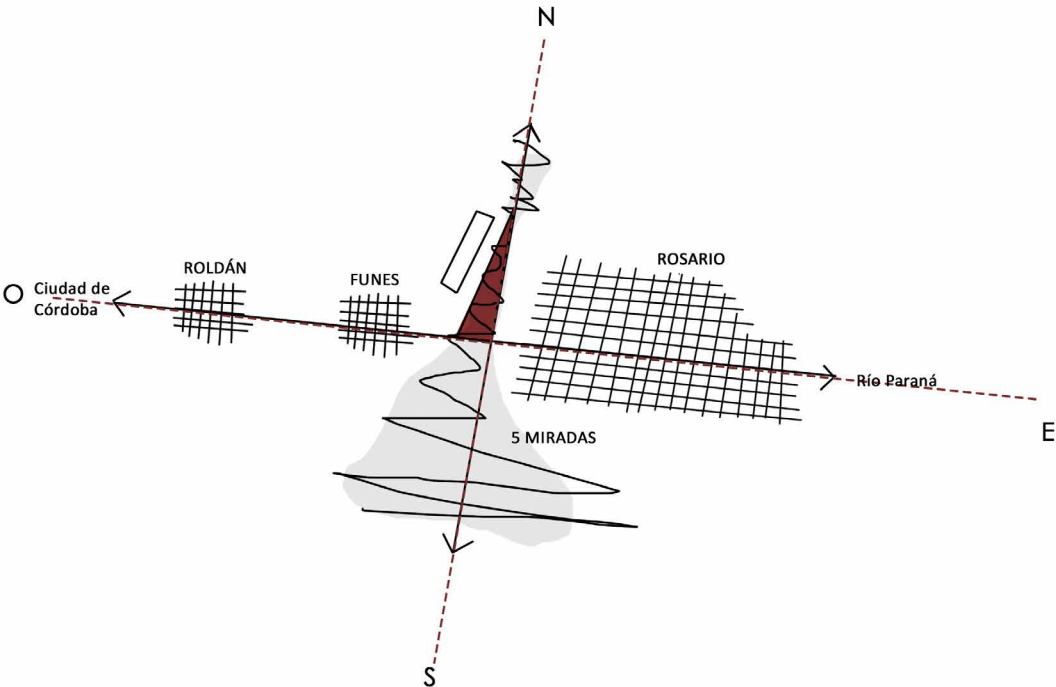
Son verdaderos centros de polaridad dinámicos, estructurados por sendas y calles de carácter más rígido, que van a generar conexiones y límites entre ellos. Constituyen un foco de atracción de gran cantidad de personas, por lo que su infraestructura debe ser pensada para cubrir esas necesidades. En base a esto, hay una gran variedad de frentes de diferente escala, tipología, característica y usos.

Cada ciudad en el mundo posee resoluciones específicas debido a que son únicas, con una historia, presente y futuro singular, por lo que debemos evitar caer en soluciones estándar, o parámetros numéricos arbitrarios ya que a la ciudad hay que vivirla para poder comprenderla. Por ello, a la hora de dar respuestas proyectuales y urbanas, es necesario ser realistas para desarrollar propuestas pertinentes.

Este frente Metropolitano se encuentra en el límite de dos ciudades: Rosario y Funes. Por ello, la propuesta se complejiza, ya que Rosario es una ciudad que se viene consolidando hace años mientras que Funes ha tenido uno alto crecimiento demográfico en los últimos años. Es aquí en donde podemos hablar de ciertos procesos de crecimiento que se fueron dándose simultáneamente.

crecimiento
FRENTE TERRITORIAL AEROPUERTO
3 PROCESOS SIMULTÁNEOS

DENSIFICACIÓN CONSOLIDACIÓN EXPANSIÓN
FORMA PARTE DE UN BORDE DE LA CIUDAD DE ROSARIO CON RESERVAS DE SUELO PARA GARANTIZAR UN DESARROLLO EQUILIBRADO Y SUSTENTABLE





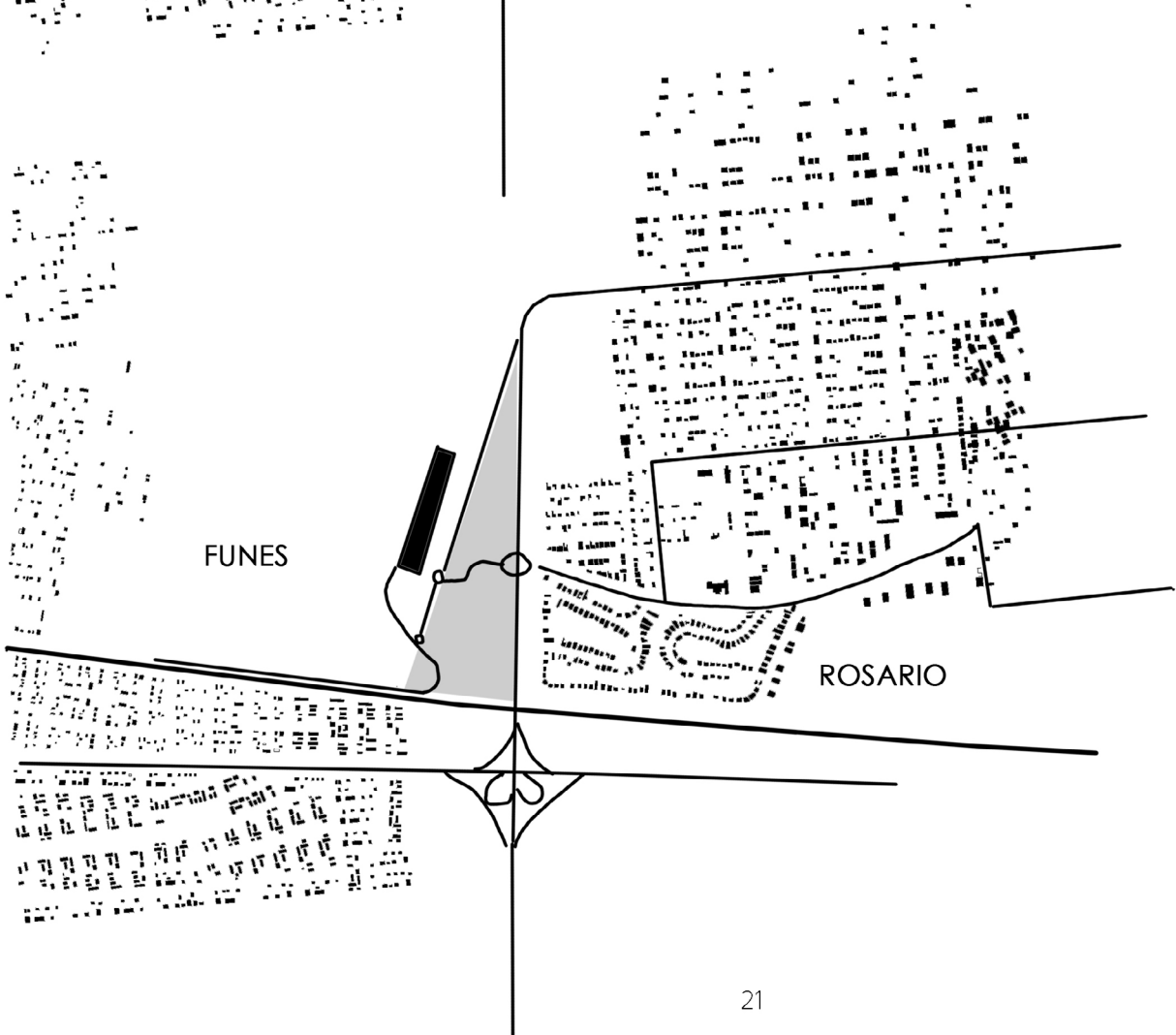
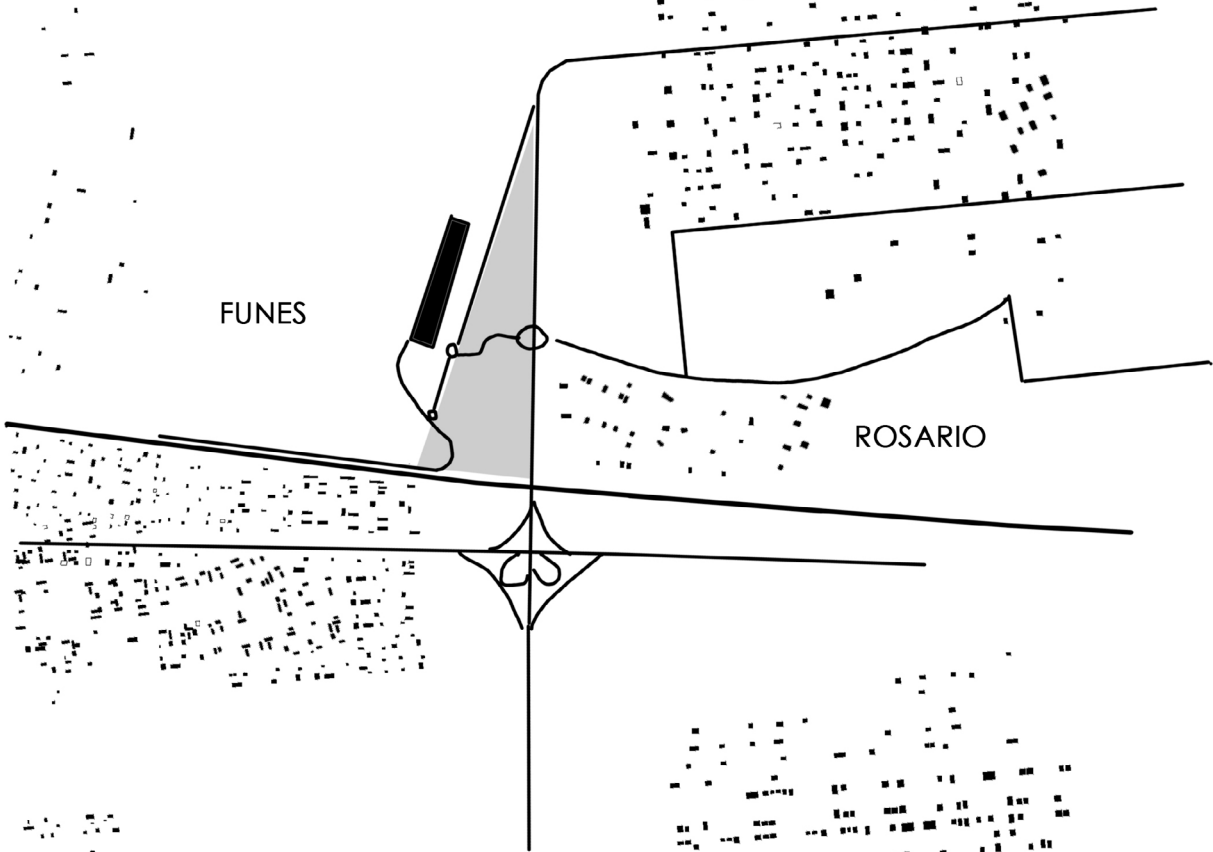
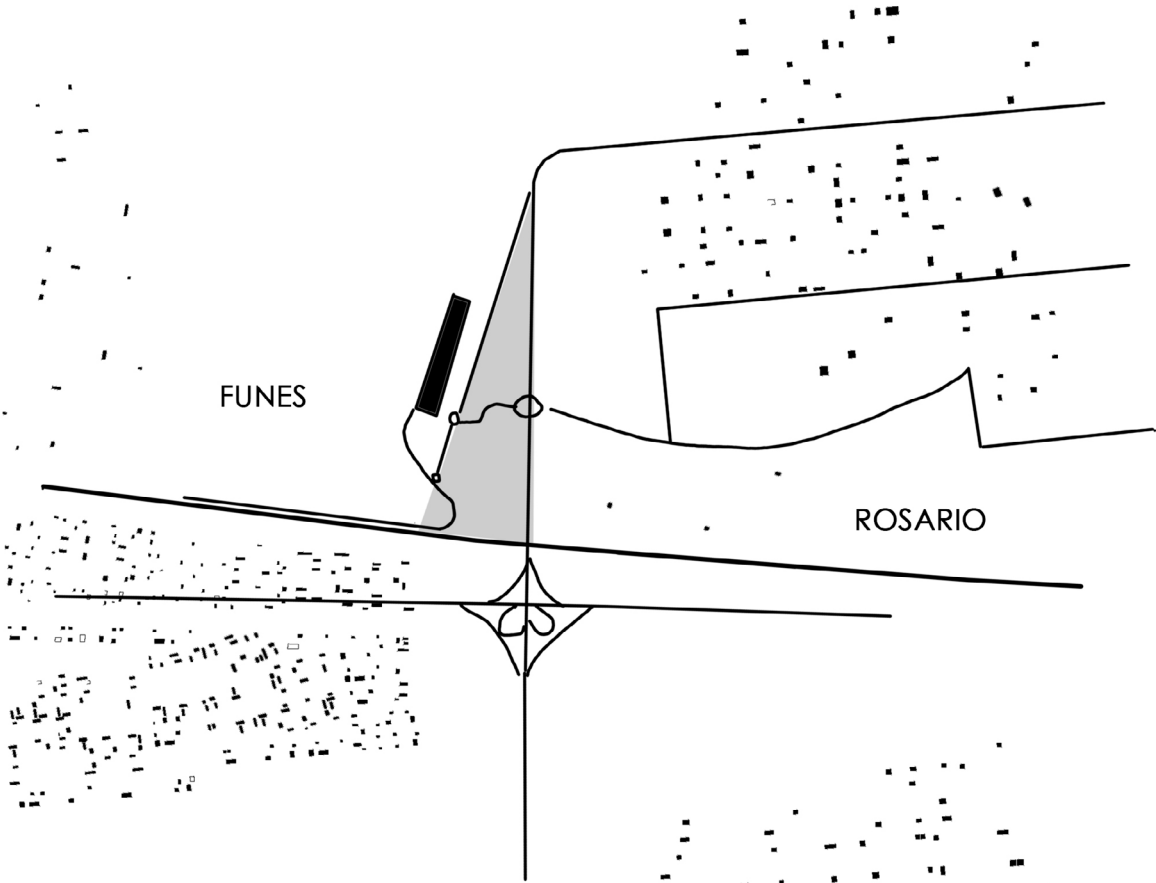
2005



2010



2019



ESPACIO PÚBLICO PARA LA GENTE

Muchas veces el espacio público se convierte en un elemento determinante en la forma de la ciudad proponiendo una suerte de rol ordenador de la trama urbana, siendo una condicionante de la otra. No solo se debe tener la concepción de que el espacio público se refiera a grandes parques y plazas, sino que se incluyen grandes ejes, paseos, calles y veredas, una gran variedad de programas que involucren a todos los actores de la ciudad. Si hablamos de programas que puedan generar espacios públicos, podemos incluir al grupo, grandes piezas especializadas como lo son en este caso el aeropuerto y el centro comercial de Fisherton.

Para que tengamos una idea concreta de lo que se intenta referir al hablar de espacio público, no hay mejor manera que decir que éste es el espejo de la sociedad, la representación visible de los ciudadanos. Aquí se concretan físicamente las relaciones entre ellos y la política, generando espacios físicos y simbólicos, apuntando a generar mixtura de relaciones, haciendo de su uso un derecho para el ciudadano.

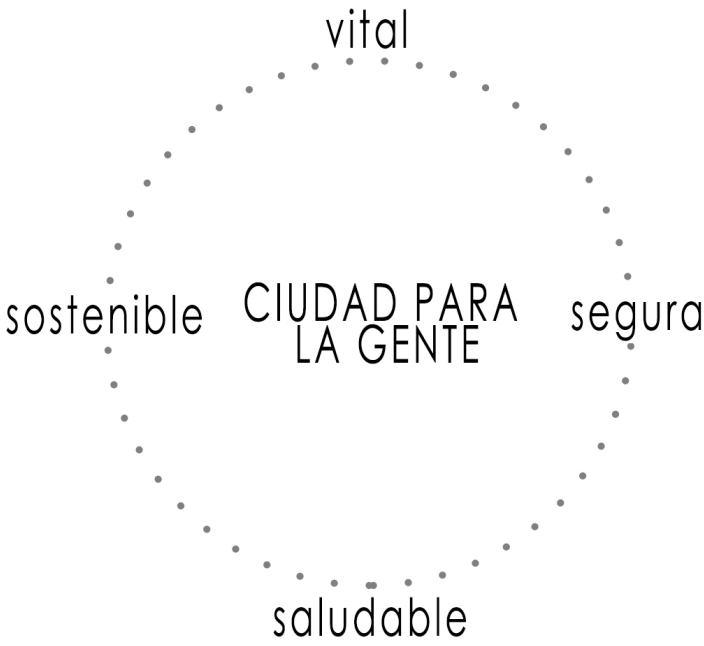
Cuando nos referimos al concepto “vital”, instantáneamente lo relacionamos con aquello que es de suma importancia o imprescindible, siempre en relación a la vida. Alguien o algo vital está dotado de gran energía y fortaleza, teniendo una gran solidez y firmeza en su composición.

Por ello, cuando hablamos de que la ciudad es vital, no es directamente proporcional a la cantidad de gente que transite en ella, sino que, sus espacios, fueron puntualmente planificados y gestionados para poder atraer gente hacia él generando un impacto significativo para los ciudadanos, otorgando de ésta forma, cualidades que hacen una ciudad segura, sana y sostenible.

Por ello el espacio público define la calidad de la ciudad ya que refleja a la calidad de vida de sus habitantes. Con ésta afirmación no se hace referencia a cuantificaciones: más personas, mejor calidad; sino lo significativo que éste se convierte cuando es popular y atrae gente hacia él, potenciando, además de seguridad, mejores experiencias humanas. Todo contribuye a lograr que el ciudadano se pueda identificar y apropiarse de ese espacio público, sintiéndose parte de él.

“Al reconocer que la vitalidad del espacio urbano depende del producto de la cantidad de gente presente y del tiempo que permanecen en los recintos públicos, es más sencillo entender un aspecto esencial del fenómeno urbano. Comprender esto es una herramienta de planificación necesaria si pretendemos inyectarles vitalidad a nuestras ciudades.”

Jan, Gehl. Ciudades para la gente. Buenos Aires. Editorial Infinito, 2014



VITAL

El espacio público debe ser un lugar en donde numerosos grupos puedan usarlo y cruzarse entre sí. La ciudad vital promete interacción social. No está meramente ligada a la cantidad sino que se trata de un espacio que sea popular y capaz de atraer a gente. Necesita tener una compleja y variada vida urbana, además de la presencia de actividades recreativas y sociales que haya espacio para el tránsito peatonal. Por ello debe tener espacios públicos cuidadosamente diseñados. Las personas naturalmente se sienten atraídas por la presencia de otros y por los lugares donde hay actividad.

Lo que se necesita es una combinación entre un espacio urbano que resulte atractivo para la gente y una cierta masa de la misma que esté dispuesta a usarlo. Hay ejemplos de lugares en donde hay una alta densidad de construcciones y pobres espacios públicos que no funcionan. Es óptimo tener una densidad razonable y un espacio público de buena calidad. En relación a esto, las viviendas que tienen entre dos o tres pisos desarrollan un mayor nivel de vida urbana y social que las torres altas.

Es importante tener en cuenta cuánto tiempo una persona pasa en el espacio público. Por lo tanto el nivel de permanencia es producto de la cantidad y el tiempo de permanencia de las personas. Un tránsito veloz, da como resultado ciudades sin vida. Por ello, el objetivo es crear ciudades donde las personas encuentren estímulos para caminar y andar en bicicleta y generar así calles más atractivas, con mayor vitalidad. Es más sencillo aumentar la calidad de los espacios que la densidad de personas.

El tratamiento de los bordes de una ciudad se da más precisamente en las plantas bajas de los edificios. Es éste el lugar donde la ciudad se encuentra con los edificios. Los bordes se convierten en espacios de intercambio ya que a través de sus puertas y ventanas se da una relación de interior-exterior. Por ello es importante la disposición de actividades atractivas en PB. La mejor manera de lograr oportunidades de intercambio es cuando a lo largo de una calle se encuentra numerosas contracciones angostas, aparejadas con un montón de puertas. Si los frentes poseen mayores elementos de preponderancia horizontal, las caminatas se vuelven más lentas, cansadoras. De aquí podemos definir bordes blandos: tiendas con fachadas transparentes y grandes ventanales; borde duro: plantas sobre las veredas cerradas en donde los peatones deben recorrer distancias frente a muros ciegos.

Una ciudad vital se trata de un proceso donde interviene el tiempo, la cantidad de gente y los estímulos adecuados.



SEGURA

Lograr que la gente se sienta segura es clave para que vivan el espacio urbano. Dos aspectos para tratar de brindar seguridad: prevención del delito y seguridad vial:

-seguridad vial: en la ciudad contemporánea se ha organizado todo para proveer a los automóviles mayor comodidad. Como consecuencia de esto, caminar se ha vuelto una actividad más complicada y dificultosa. El riesgo de accidentes para peatones y bicicletas ha sido muy alto y el miedo ante accidentes aún más. Se ha avanzado mucho en la concientización de utilizar el transporte en bicicleta o peatonal. Esto ha dado lugar a la creación de calles específicas para tránsito vehicular exclusivo, bulevares, áreas peatonales, bicisendas, etc. Lograr un tránsito mixto es una posibilidad a considerar

-prevención del delito: para lograr ciudades acogedoras y que funcionen bien se debe lograr que sea seguro caminar dentro del espacio urbano. Las desigualdades económicas y sociales son el trasfondo sobre el cual aumentan los índices de delito y los intentos por proteger la vida privada y la vida personal. La presencia de otros es siempre un indicador de que el lugar es considerado seguro y agradable. En las áreas urbanas donde se dan usos mixtos hay más actividades dentro y alrededor de los edificios durante todo el día. La presencia de la zona residencial ayuda a reforzar la seguridad en todo el día como por la noche, a diferencia de calles donde solo hay negocios u oficinas, donde después de determinada hora las persianas se bajan, produciendo inseguridad al usuario. Tener una clara estructura urbana nos indica con certeza como movernos en la ciudad, teniendo una sanación de seguridad.

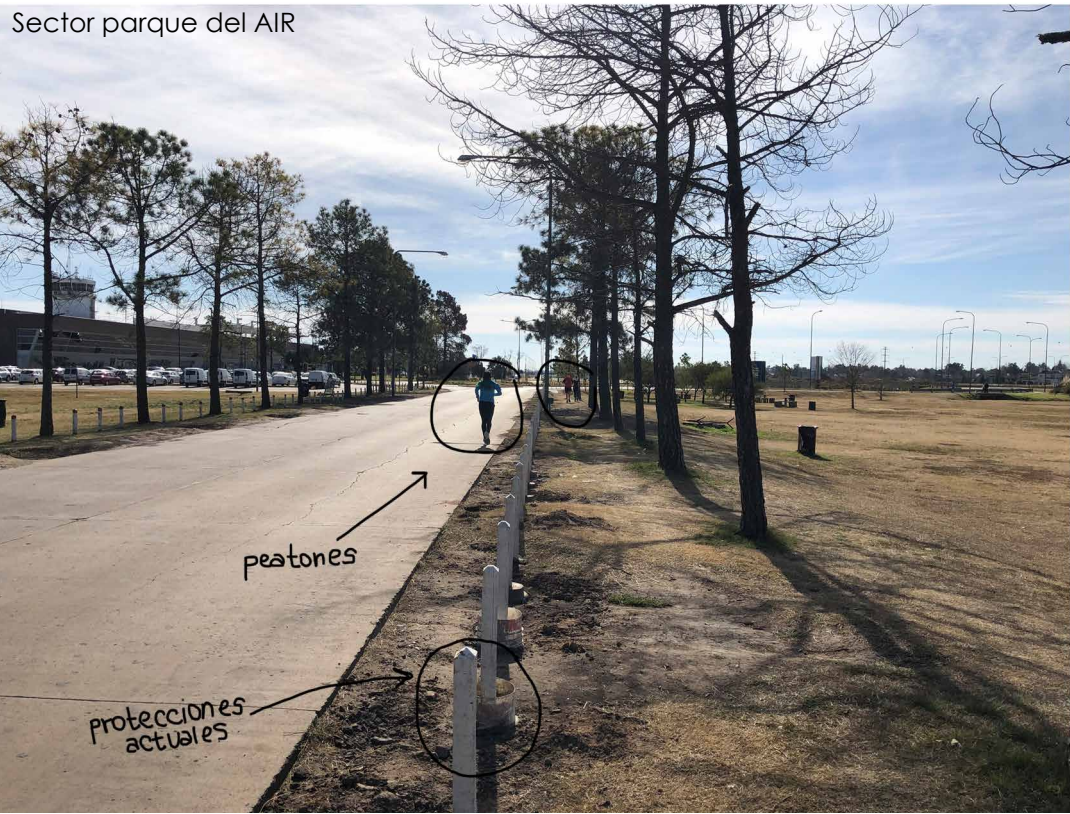


SOSTENIBLE

El centro de cualquier política sostenible es darle prioridad al tráfico peatonal y ciclista. Ambos usan menos recursos y afectan muy poco al medioambiente en relación a cualquier otro medio de transporte. Además, ninguno de los dos produce amontonamiento en el espacio urbano. Son claves para generar ambientes seguros, para ello deben existir buenos escenarios para caminar y estaciones de bicicletas nocturnas y diurnas. Hay ciertos desafíos a tener en cuenta como que la gente que no tiene automóvil pueda llevar su rutina diaria sin verse restringida por la pobreza del sistema de transporte. La sostenibilidad social cuenta con una elección democrática que prioriza el acceso igualitario al espacio público. En sociedades urbanas con menos recursos la problemática es mucho más grave, ya que la diferencia entre los ricos y pobres es muy amplia. La ciudad debe acomodar a todos y ser inclusiva.

SALUDABLE

El trabajo sedentario, los automóviles, ascensores y escaleras mecánicas, la TV, etc. derivan de un modelo de vida donde la gran mayoría de la población no cuenta con oportunidades para usar su cuerpo y su energía diariamente. A ésta situación hay que agregarle los malos hábitos alimenticios. Con todo esto baja la calidad de vida y aumenta el costo de salud, acortándose la vida. Caminar y moverse en bicicleta son oportunidades para hacer ejercicio diariamente como parte de una rutina. Los proyectos para las ciudades deben empezar por diseñar rutas lo más directa y atractivas posibles para el tránsito peatonal, lo que deriva en un alto nivel de infraestructuras destinadas al uso urbano y público.



GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Cuando vemos una imagen satelital de una ciudad, podemos identificar ciertos sectores y ejes que se destacan dentro de toda la masa edificada. Entonces, como anteriormente hablamos, el espacio público es quien genera y estructura la trama urbana, siendo las calles, sendas, avenidas, las partes más rígidas de éste grupo; y, los equipamientos y programas, forman parte de los elementos con mayor dinamismo dentro de las propuestas que nos ayudan a generar el escenario de la vida pública social.

En el caso del frente Metropolitano del AIR, tenemos como partes rígidas ciertas vías que son conexiones metropolitanas, por lo que el tránsito, además de ser rápido, es abundante. Es necesario pensar en vías secundarias y circuitos específicos que nos permitan reducir esas velocidades y actuar como fueyes entre ciclovías y recorridos peatonales. Además, hay que tener en cuenta, que no solo hay propuestas de programas públicos o sociales, sino que a los elementos dinámicos se suman complejos de viviendas.

Esta propuesta de reconversión urbana con programas soportes al Aeropuerto, va a dejar una gran huella en la distribución de la ciudad, siendo un nuevo nodo de escala internacional en donde el flujo de personas va a ser constante.

OPERACIONES RELACIONADAS A LAS PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

- Sistemas de circuitos y rondas
- Accesos
- Áreas industriales más consolidadas de la ciudad



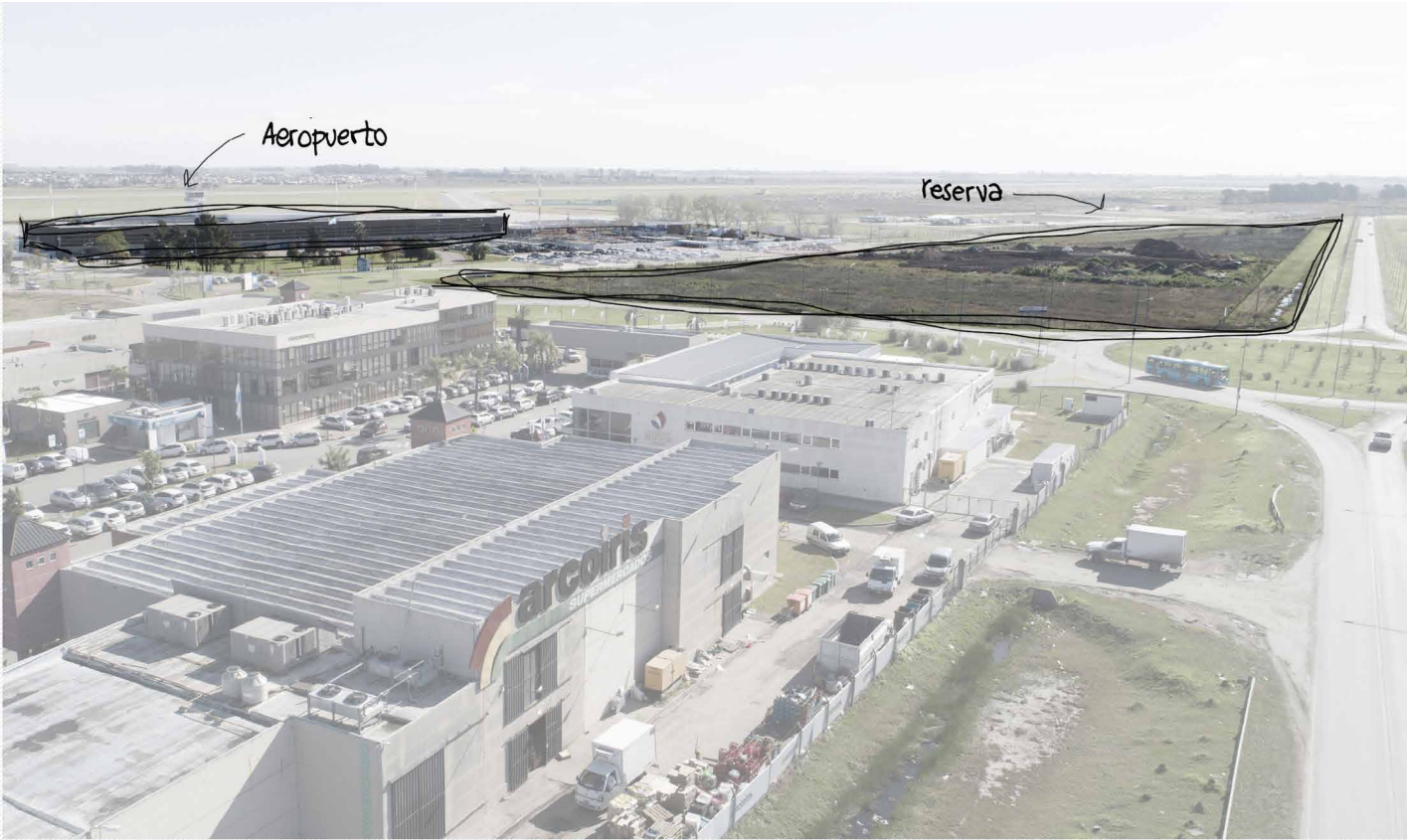
Imagen satelital, Rosario. Límites, ejes y equipamientos ordenadores del tejido de la ciudad. Fotografías: Google Earth

Reconociendo el área frente al Aeropuerto como un gran espacio público se puede evidenciar la necesidad de generar un Masterplan en el sector aeroportuario. Este Masterplan debe generar una transformación física de la ciudad y del territorio .

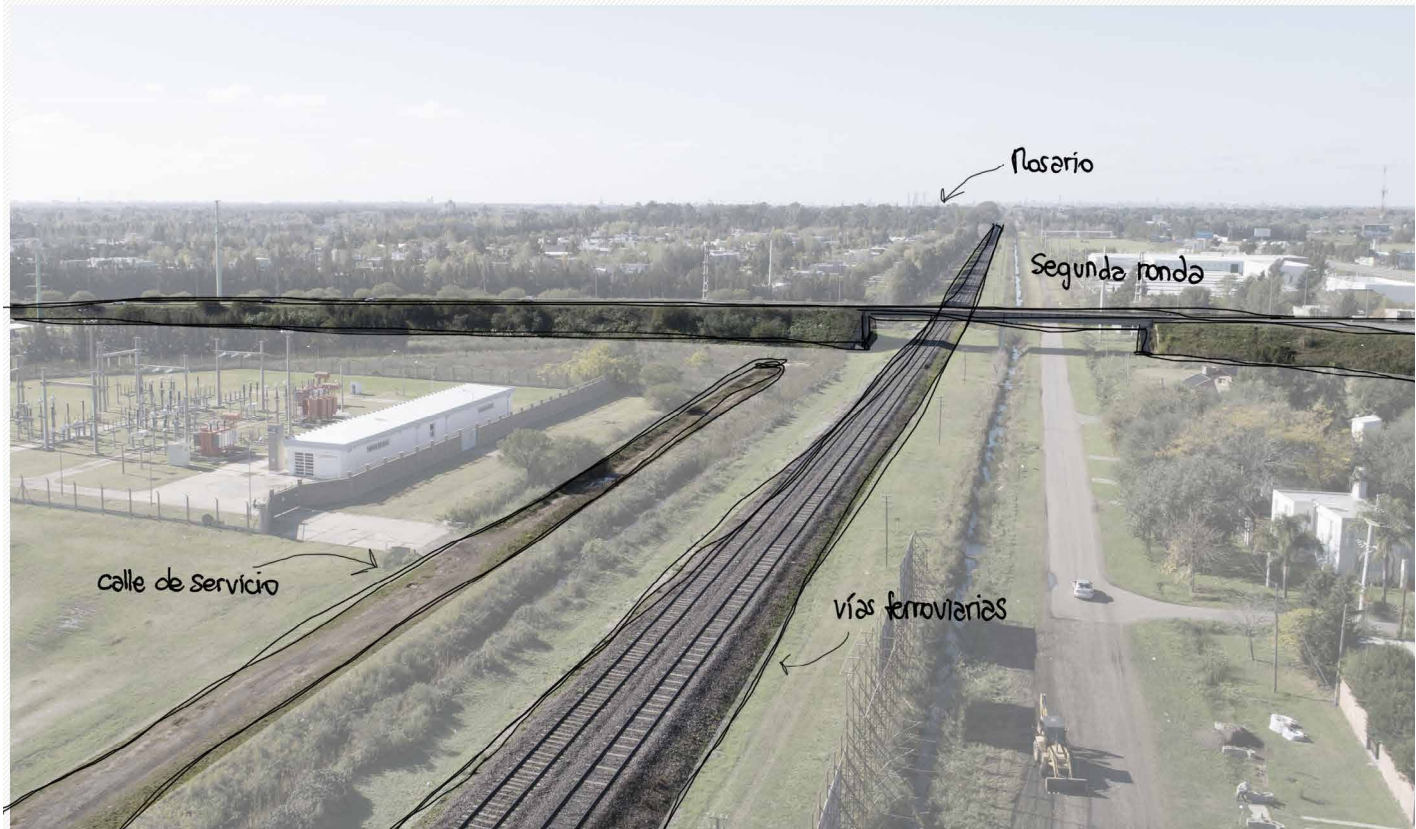
El Masterplan no sólo debe tener en cuenta el diseño y la estética, sino el emplazamiento dentro de la trama urbana, asumiendo y reconociendo elementos fundamentales, cuidando el medio ambiente y preservando los recursos tanto para la actualidad y como para generaciones futuras







Perspectiva 1



Perspectiva 2



Perspectiva 3

RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL

A diferencia de equipamientos y viviendas que son la parte dinámica de la ciudad, los cuales pueden variar sin afectar la trama, en el caso de las calles y vías ferroviarias, generan la estructura física de la ciudad siendo trazados públicos duros y rígidos con limitaciones a la hora de realizar una transformación o variación. Esta parte permanente propone generar un dinamismo a los diferentes flujos de la ciudad, con un doble objetivo: el de unificar, pero también de separar, para hacer coexistir diferentes programas, ya sean públicos y privados.

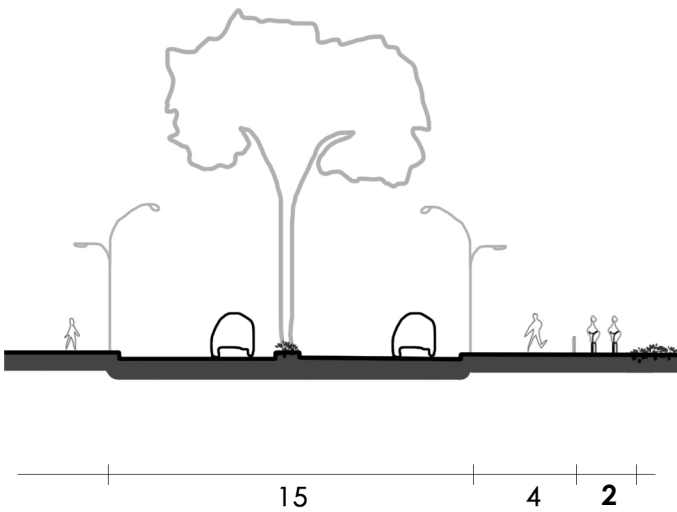
En éste caso, el desarrollo cualitativo es de suma importancia ya que se debe tener como objetivo lograr una imagen clara de la ciudad, en donde sus elementos sean fácilmente legibles para que el individuo se pueda adaptar con mayor facilidad en el espacio urbano brindándole seguridad y tranquilidad al transitar las áreas públicas. Se debe procurar realizar una jerarquización de espacios para diferenciarlos, proponiendo trayectos y conexiones cortas, claras y lógicas, todo en relación al confort del ciudadano, para que éste se sienta parte del mismo y pueda apropiarse sin dificultades de la vida urbana.

Es ésta una gran problemática que sufre actualmente el frente metropolitano del AIR, en el cual, la carencia de infraestructura principalmente peatonal imposibilita transitar la zona. Además, la falta de mantenimiento y mobiliario hacen de la zona un lugar de riesgo e inseguridad para los ciudadanos.

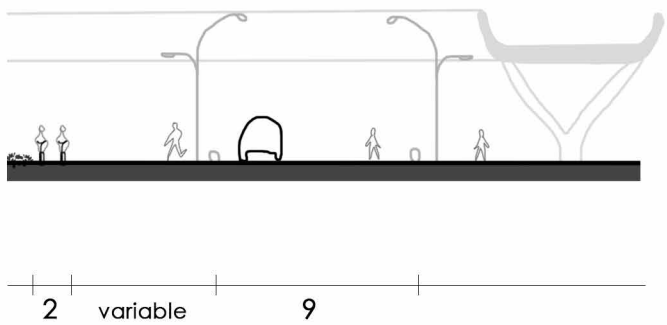
Siguiendo el hilo de carencias en relación a la red de vial, la propuesta de carreteras y rotondas actuales, no dejan ver con claridad el camino a seguir a causa de curvas sinuosas, escasa señalización, falta de vías secundarias y altas velocidades.

Por ello toda esta situación es parte de un proceso de retroalimentación, en donde algo pasa porque algo pasa. Todo está conectado y depende de la calidad del otro. Entonces, no podemos avanzar en la propuesta de equipamiento soporte para el AIR sin tener en cuenta su acceso que involucra la estructura vial. Por ello, debemos gestionar y planificar en conjunto, ampliando nuestra capacidad de visión con el objetivo de integrar todas las partes que conforman al frente metropolitano.

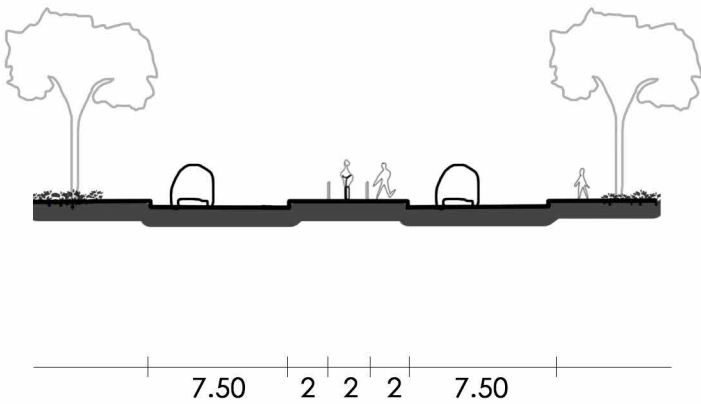
AV. NEWBERY (propuesta)



CALLE MANDAPEATÓN (propuesta)

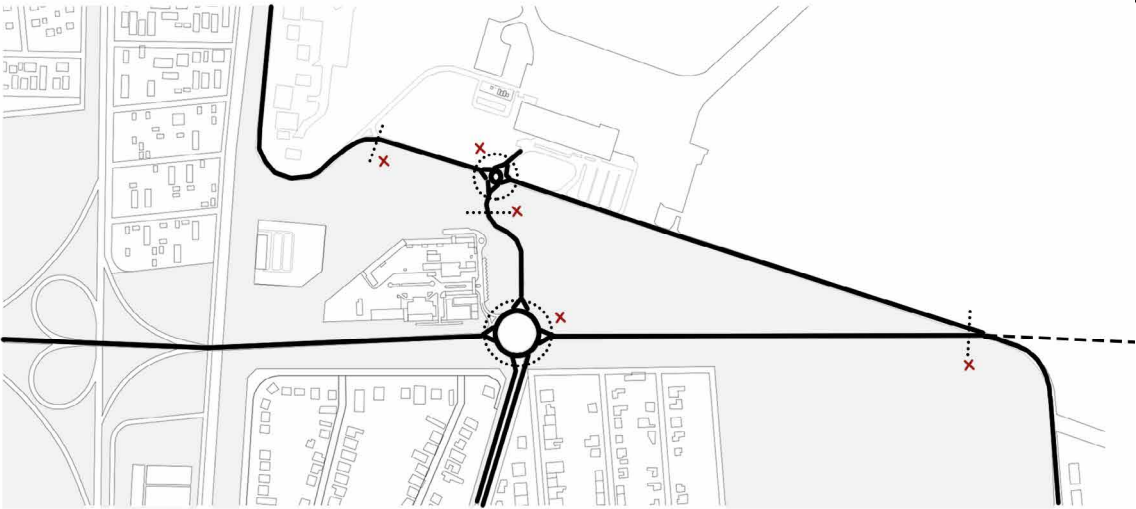


AV. REAL

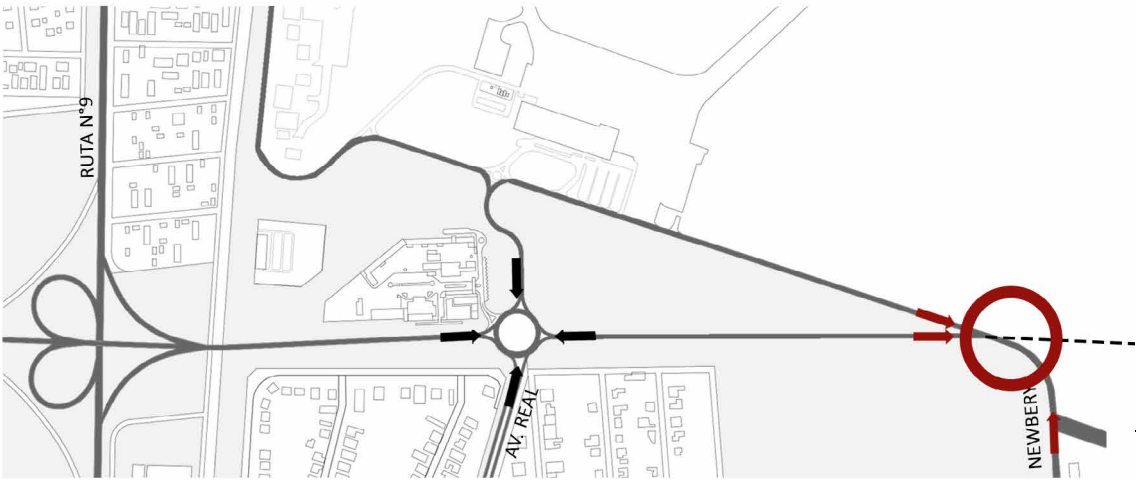




Situación actual, reconocimiento de los elementos del sector



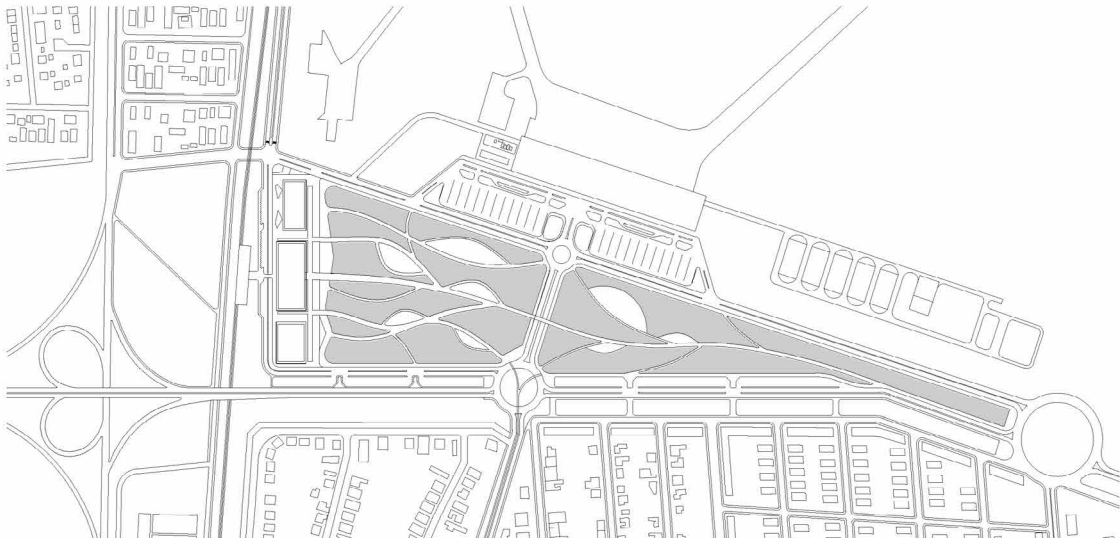
Detección de problemas



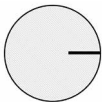
Traslado de núcleo, escala metropolitana

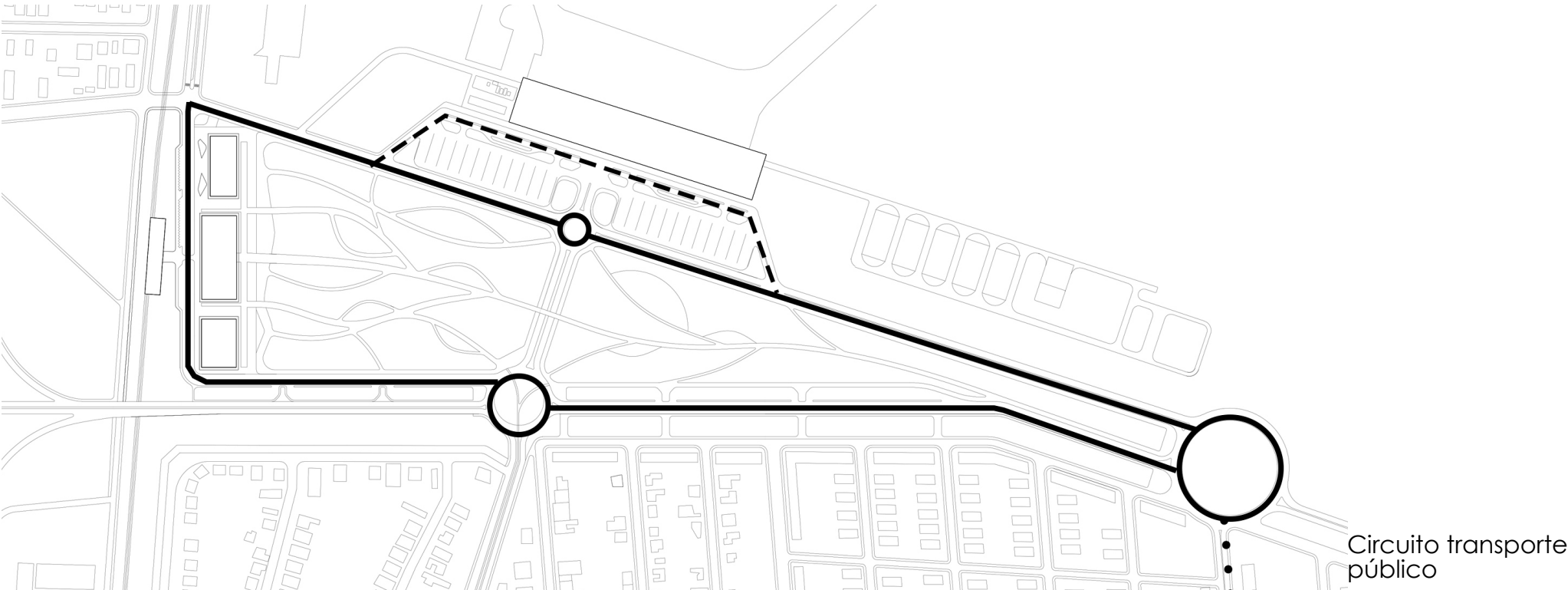
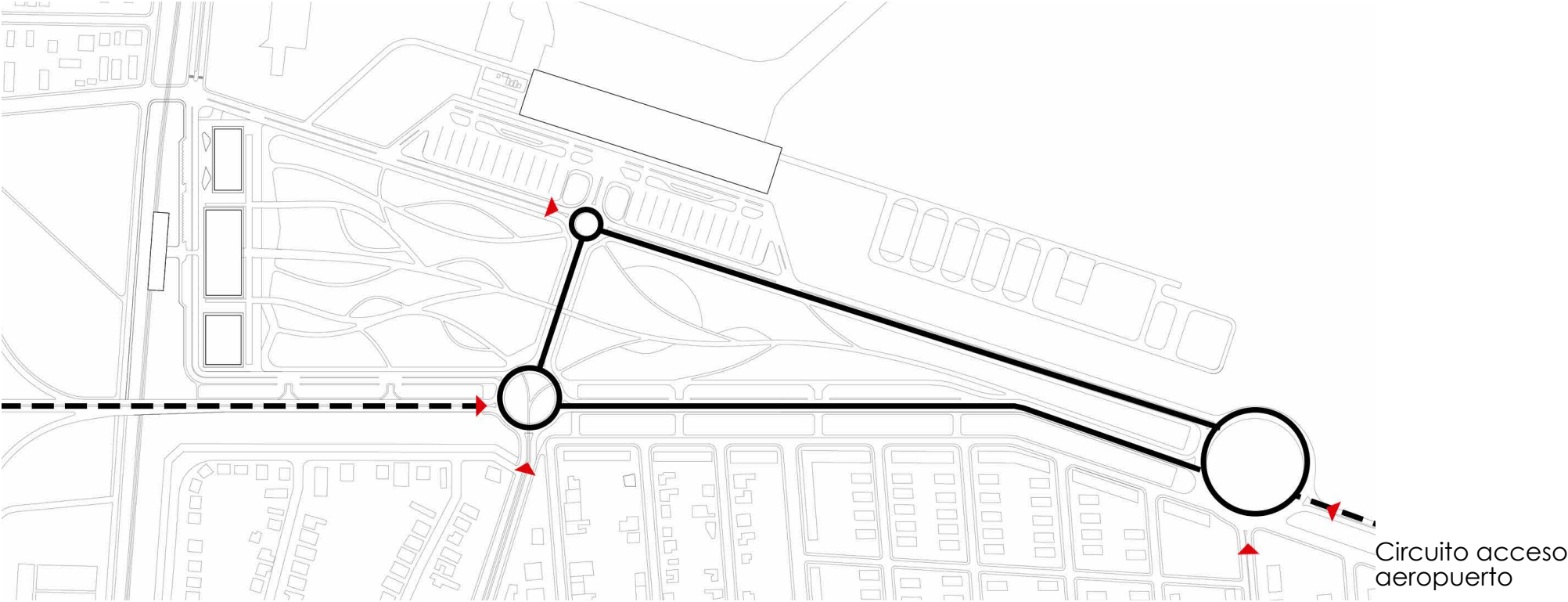
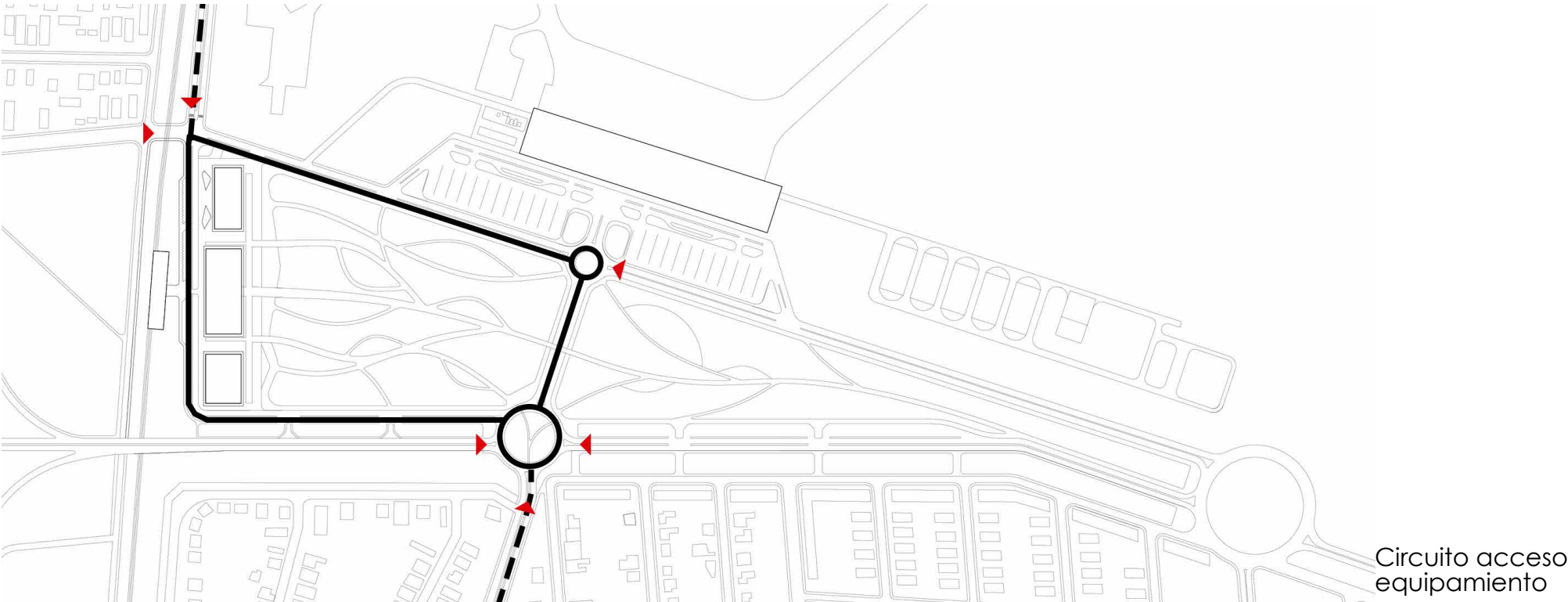


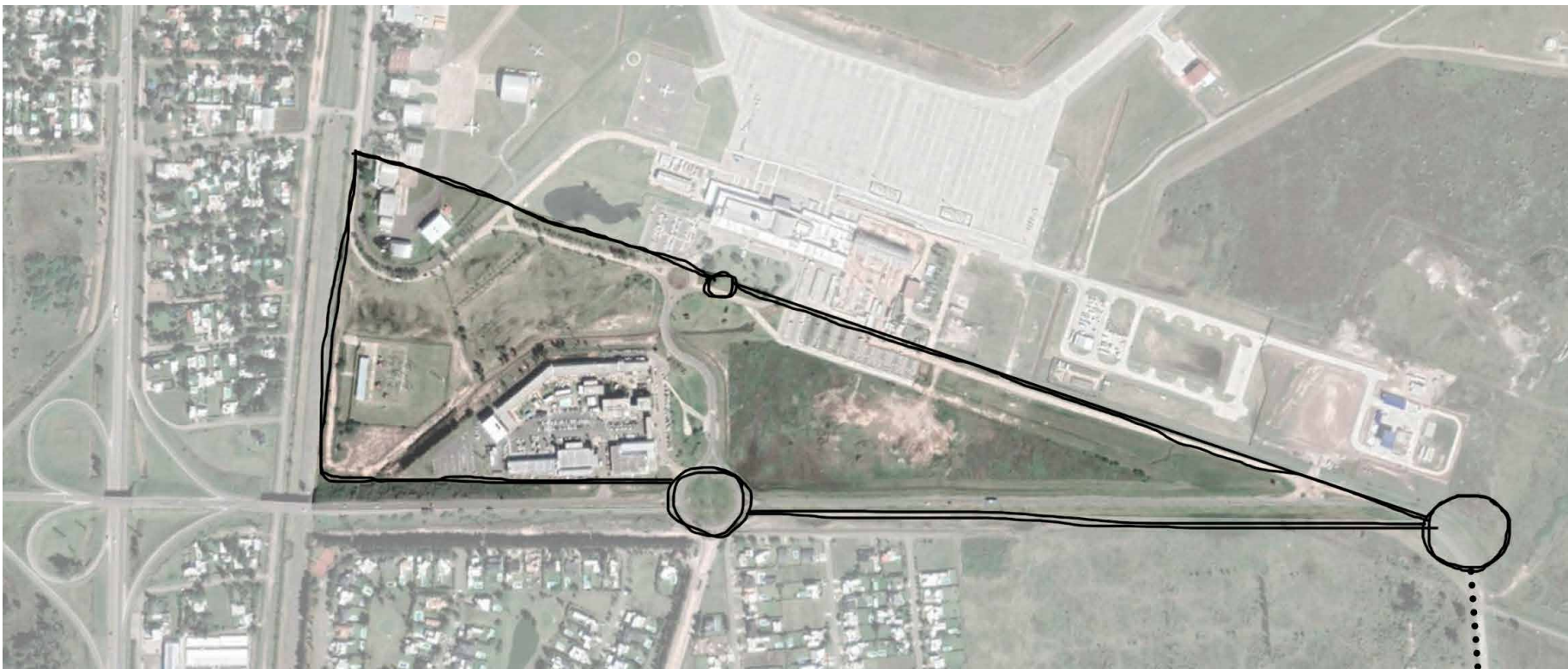
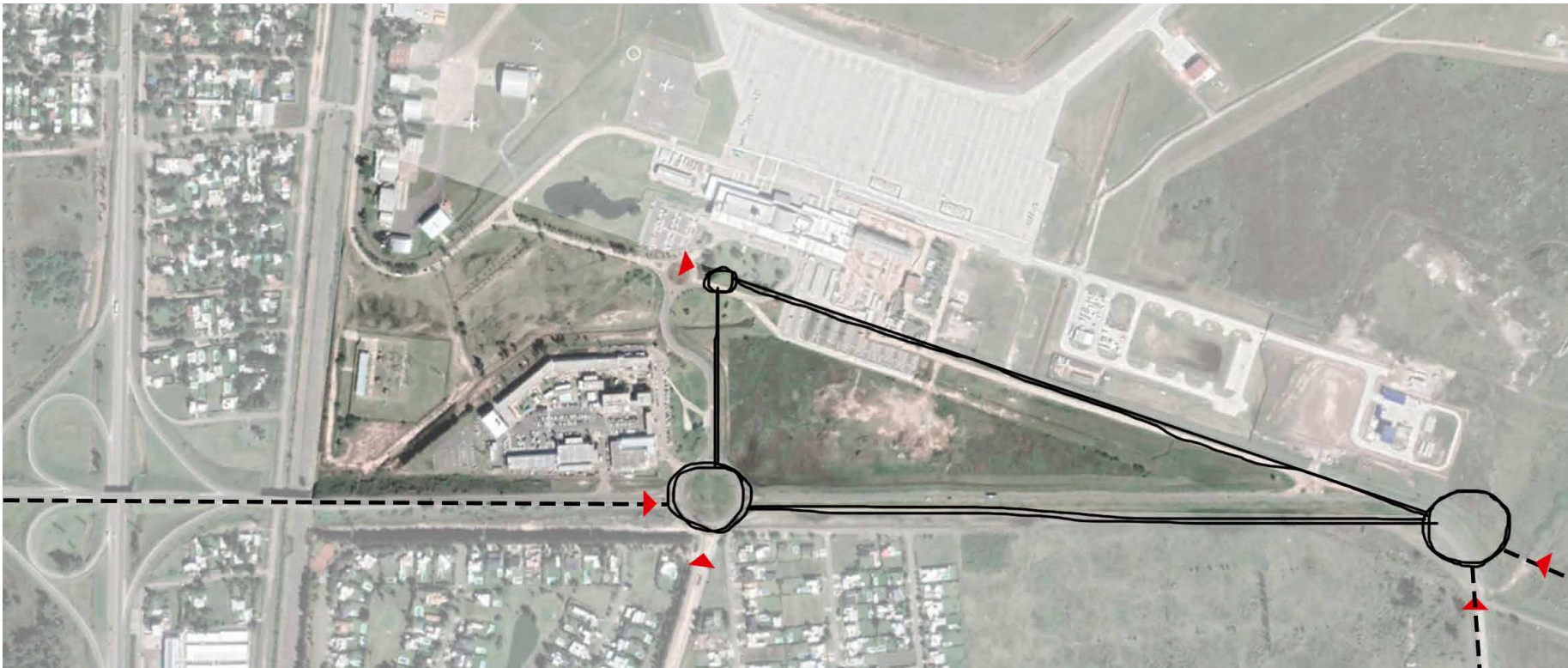
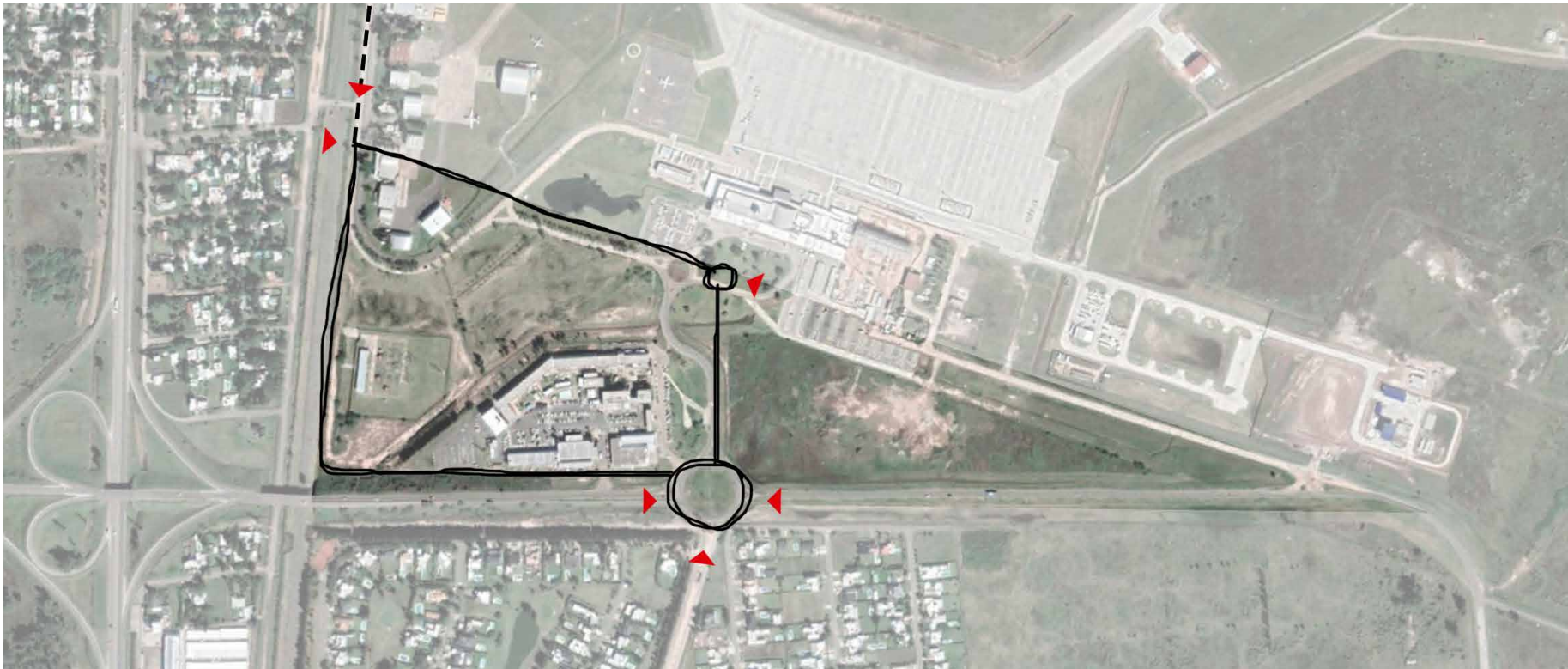
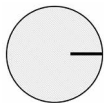
Intervenciones viales y proyectuales



Desarrollo del espacio público







REFERENTES

“Me parecen auténticas barbaridades algunos intentos de establecer criterios universales tales como recomendaciones urbanísticas mundiales de densidad”.

Fariña, José. Urbanismo, territorio y paisaje. Buenos aires. El Blog de José Fariña, 2013

CONTEXTO Y ESTRUCTURA FORMAL

El sitio a intervenir, como anteriormente hemos mostrado, tiene una relación inmediata con el parque del aeropuerto, por lo que se ha estudiado a el proyecto arquitectónico en relación al contexto urbano y paisajístico. Por ello tomamos como referentes a el proyecto ATC de la ciudad de Buenos Aires y Marina Park en Barcelona.

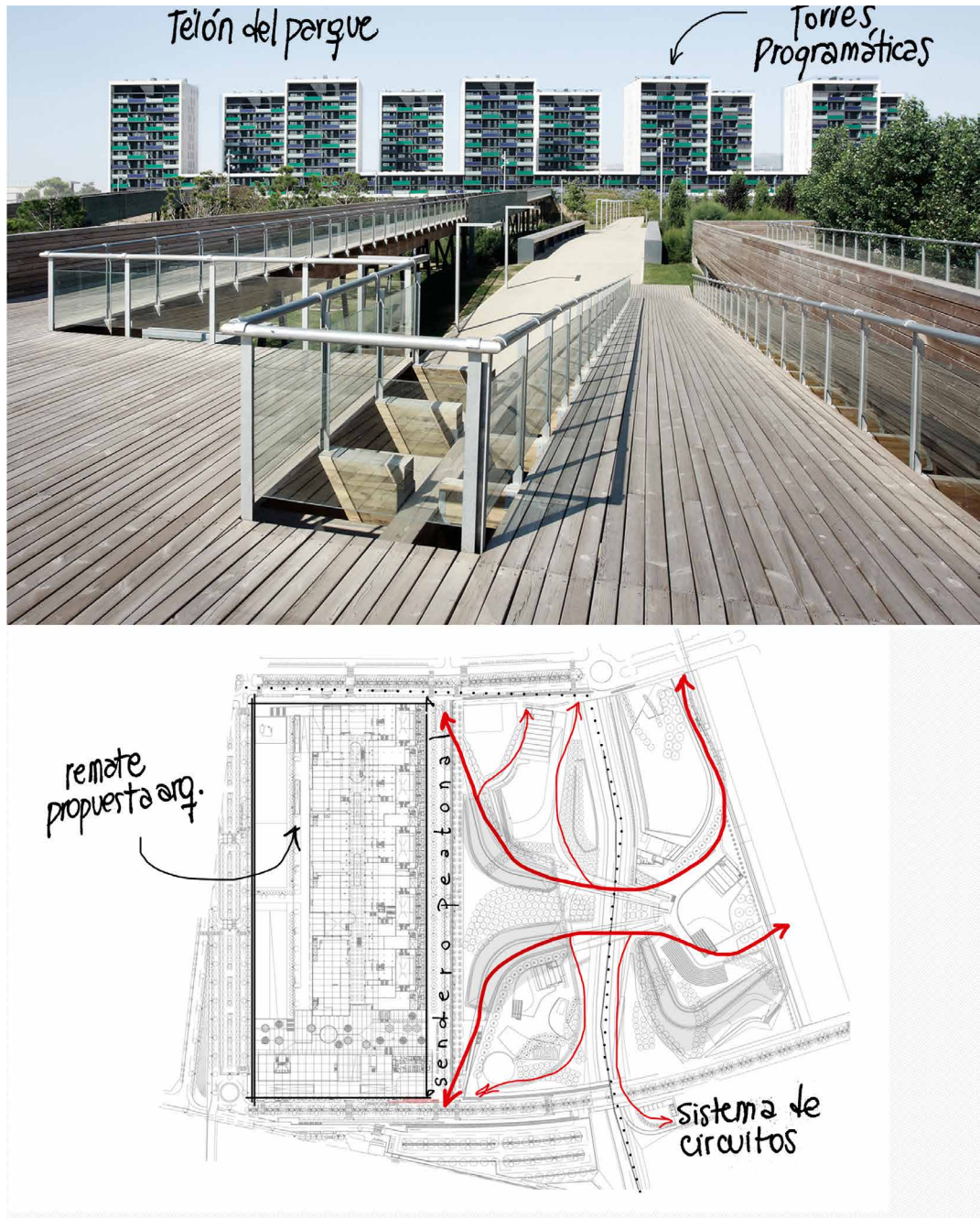
Siguiendo el hilo en relación a el contexto de generar una relación paisajística y urbana, nuestra propuesta cumple la función de telón del parque pero, a diferencia de ambos referentes, decidimos fraccionar la placa. Ésta es una estrategia para potenciar los sistemas de circulación, generando atravesamientos tanto peatonales como automovilísticos. Por otro lado, al ser una propuesta de escala metropolitana que incluía mixtura de programas, era de gran importancia etapabilizar la construcción de los mismos.

EDIFICIO VILAMARINA Y PARQUE DE LA MARINA *Arquitectos: Enric Batlle, Joan Roig, Ricardo Sanahuja, Juan Manuel Sanahuja.*
Barcelona, España.

El proyecto general se basó en interpretar la riera como corredor natural de conexión entre el parque agrícola y la montaña a través de la ciudad, convirtiéndola en parque urbano conformando un nuevo eje urbano norte-sur.

El parque Marina se planteó partiendo de su carácter de corredor ecológico, como una sucesión de arboledas longitudinales de diferentes especies que acompañaban los diversos senderos para peatones y ciclistas. Este sistema recorre el parque de manera libre, diversificando los caminos y alturas de los mismos, con cotas mas elevadas. Estas modificaciones de la topografía, mediante dunas permiten generar ámbitos diferenciados donde se sitúan los diferentes usos del parque: el anfiteatro natural, el ferial, la zona de juegos infantiles, áreas de picnic, entreo otros.

Frente a criterios de desarrollo en baja densidad, zonificación diferenciada y diversidad de imagen, habituales en actuaciones de este tipo, nuestra propuesta buscó construir una pieza urbana de densidad alta, concentración de usos y sobretodo unidad estructural y formal que convirtiese la actuación en un elemento referencial, teniendo como objetivo una pieza arquitectónica de gran fuerza. La ubicación de la misma se encuentra como telón de fondo del gran parque desarrollado en su frente. El edificio se diseño a partir de un gran zócalo prismático de tres plantas que ocupaba la totalidad del solar.

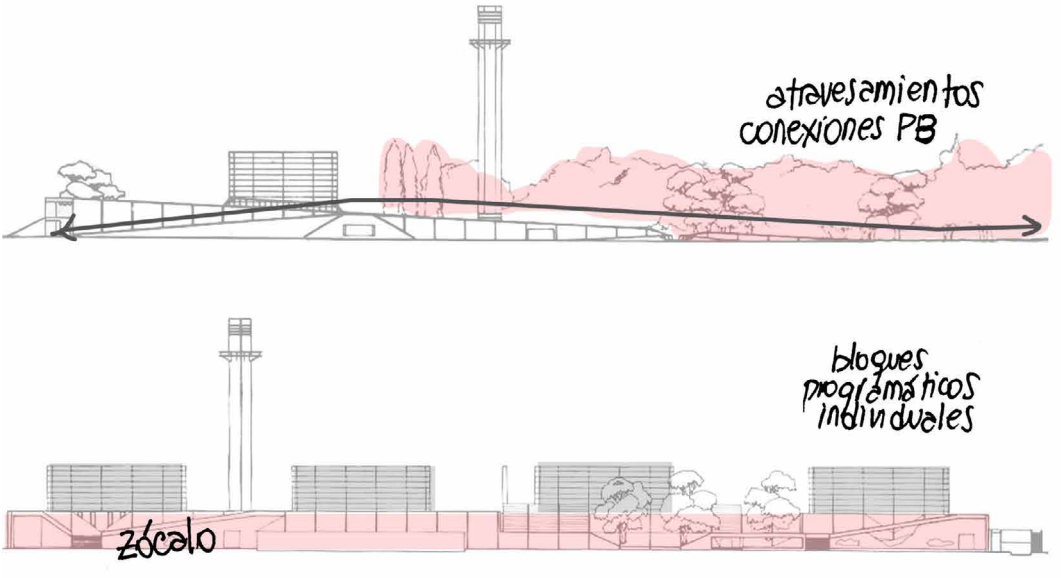
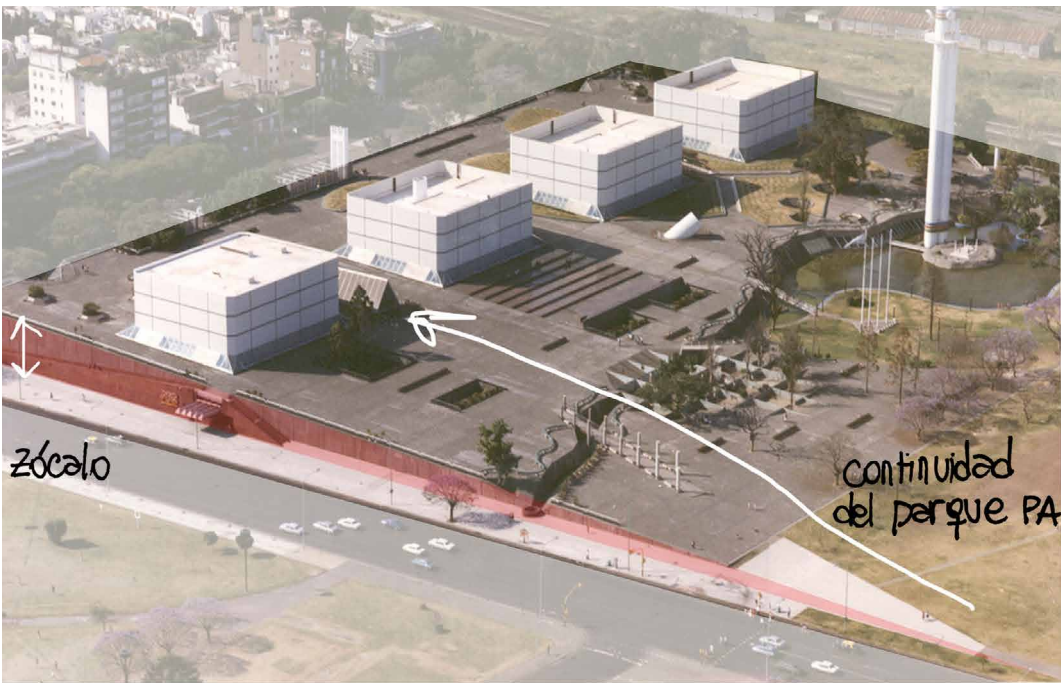
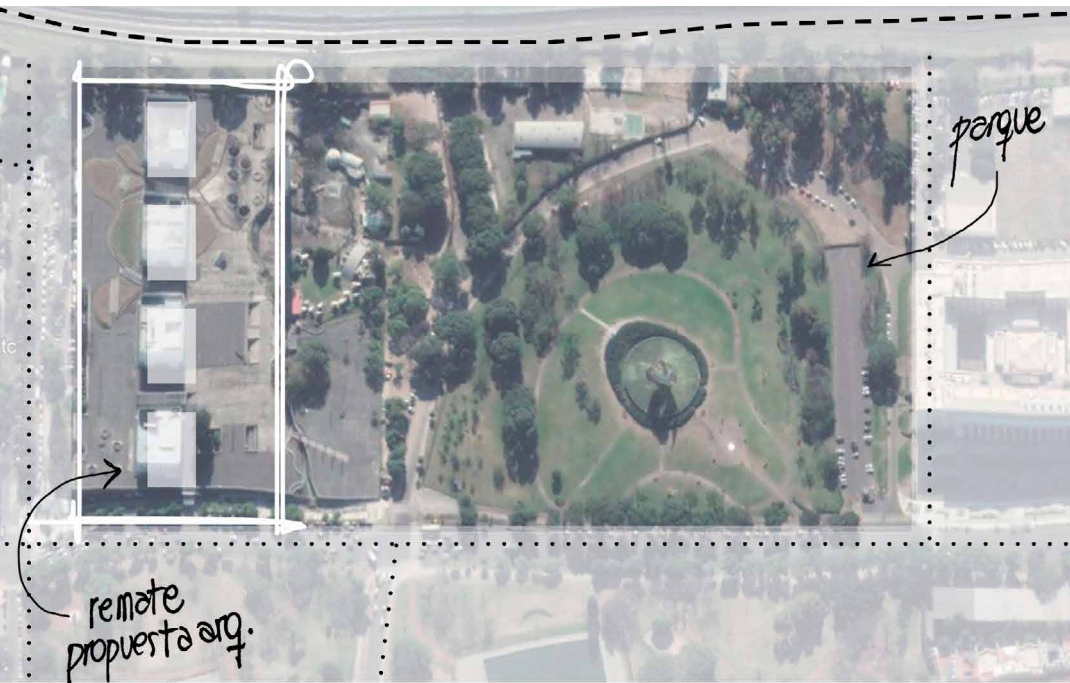


ATC Arquitectos: Flora Manteola, Javier Sánchez Gómez, Josefa Santos, Justo Jorge Solsona, Rafael Viñoly, Carlos Sallaberry y Felipe Tarsitano.
Buenos Aires, Argentina.

Céntrico barrio Recoleta de Buenos Aires, dentro de un amplio terreno libre de las restricciones del damero -entre la avenida Figueroa Alcorta y las vías del ferrocarril- enfrenta a la Biblioteca Nacional y la Facultad de Derecho, el edificio ATC Argentina Televisora Color (actual Televisión Pública).

Con una superficie construida de 35.000 metros cuadrados dominada por una terraza inclinada pública, el edificio propuso un diálogo entre la tecnología y el paisaje, presentando una arquitectura funcional con capacidad de producir espacio público de calidad en la ciudad.

Un esquema funcional muy ordenado se cubre con un cajón de sección triangular que resuelve la continuidad del parque y el problema de “tomar” la escala del Barrio Parque residencial que limita el predio. En uno de sus laterales remata con una propuesta arquitectónica generando un zócalo unificador del cual se extruyen bloques individuales en altura.



PROGRAMA Y ESTRATEGIA ESTRUCTURAL

El plan general de distribución programática tenía que ser pensada para que pueda adaptarse a los diferentes programas que iban a integrar cada edificio, además de ser correlativos con el estacionamiento colocado a medio nivel. El programa y la estrategia estructural debían ir de la mano para lograr plantas libres y adaptables, generando tiras paralelas al parque con diferentes niveles de privacidad.

Además de la propuesta estructural modulada, había que considerar todo el soporte mismo del revestimiento exterior, intentando generar respuestas que integren a ambas estructuras y no se perciban de forma aislada.

CENTRO DE TECNOLOGÍA McLaren Arquitectos: Norman Foster Woking, Reino Unido.

El Centro de Tecnología proporciona una sede para el grupo y está diseñado para reflejar la experiencia en ingeniería y diseño de la compañía, además de sectores de producción para Fórmula Uno y autos deportivos de alto rendimiento.

El edificio es aproximadamente semicircular, el círculo se completa con un lago, que forma parte integral del sistema de enfriamiento del edificio. La fachada junto al lago es una pared de vidrio curvada continua, desarrollada en parte utilizando la propia experiencia tecnológica de McLaren. Internamente, la circulación del edificio se organiza en torno a 'calles' lineales de doble altura que articulan 'dedos' de espacio flexible en el piso. Directamente detrás de la fachada hay un amplio 'bulevar' que conduce a áreas de hospitalidad y al restaurante del personal, que dan al lago.

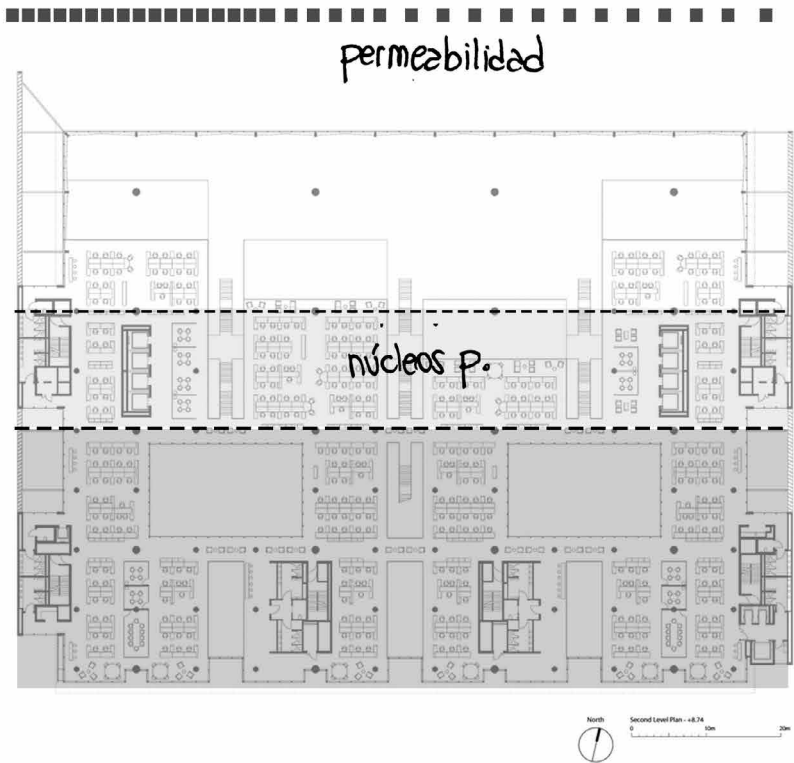
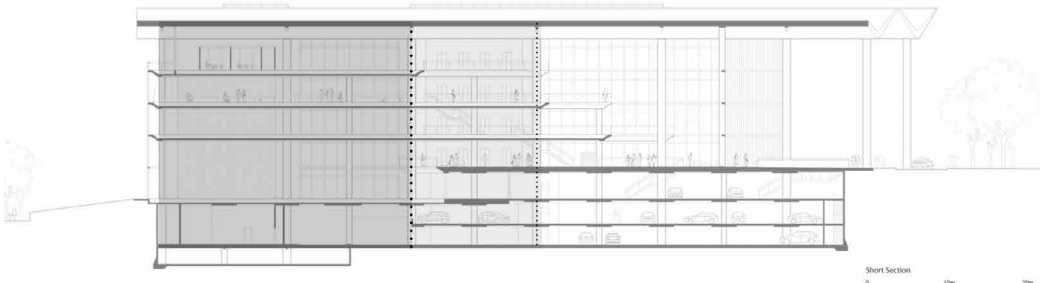
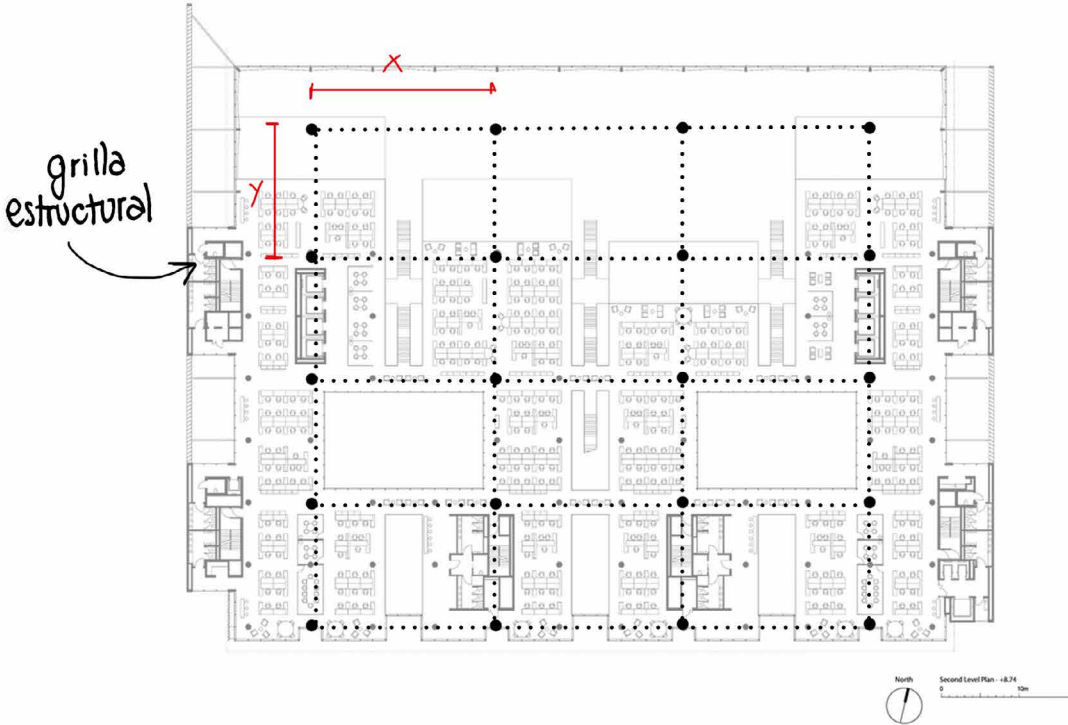
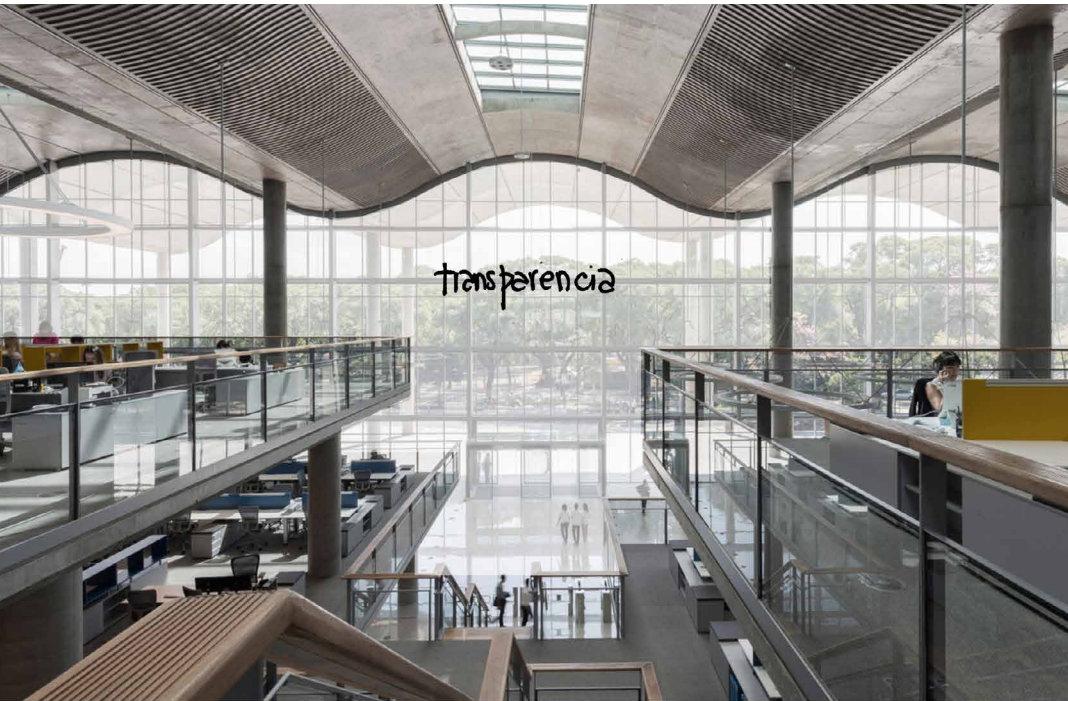
Estructuralmente posee una cubierta plana sostenida por una repetición de columnas de hormigón, colocadas en grilla. A su vez, estas columnas, se vinculan con vigas "dinámicas" que forman parte del muro cortina en todo su perímetro.



JEFATURA DE GOBIERNO Arquitectos: Foster y Partners
Buenos Aires, Argentina.

El proyecto abarca toda una manzana en Parque Patricios, convirtiéndose en un catalizador para la regeneración del barrio, con una innovadora distribución interna, altamente flexible, con niveles de trabajo en terrazas. Las generosas placas de piso se basan en una cuadrícula de ocho metros, lo que permite una amplia variedad de layouts.

Exteriormente, el edificio se caracteriza por su cubierta flotante, la que se estructura por pilares y se extiende en un profundo voladizo para dar sombra a la plaza de acceso y las fachadas. En el interior, el techo abovedado de hormigón a la vista expone su textura. El proyecto será el primer edificio público Argentino en lograr la certificación LEED Silver. Cada aspecto de la planificación fue diseñado en respuesta a las condiciones climáticas locales, incluyendo la composición de cada fachada; las elevaciones oriente y poniente son sombreadas por una pantalla de celosías, que cubren la altura total del edificio.



FORMALIDAD Y ESPACIO INTERIOR

Entendemos que la propuesta engloba a un conjunto de programas que integran muchos metros cuadrados de superficie construída. La actual realidad de la ciudad nos invita a proyectar en etapas, teniendo la posibilidad de construir en diferentes momentos.

Como anterior mente nombramos, la idea principal del conjunto, es pensar en un único sistema constructivo e idea proyectual para to dos los programas. Esta propuesta se basa en cubos programáticos cocidos al parque a través de un sistema de caminos peatonales que recorren diferentes niveles. Por ello era necesario pensar en la permeabilidad de la piel para generar una relación entre el interior y el exterior, potencializando la visuales al parque del AIR.

Entonces, el hall se proyectó como el espacio de transición entre ambos mundos que debía responder formalmente como espacio de fueye conector, aplicando herremiantas proyectuales como diferen- cia de niveles, aperturas, circuitos.

EDIFICIO LABORATORIO SYNTHON Arquitectos: GH + A y Guillermo Hevia. Santiago de Chile, Chile.

La imágen del edificio lograda integrar los elementos de acero for- mando una estructura en colores plateados, tanto en las fachadas de doble piel perforada del conjunto, como en la estructura general.

El edificio parece flotar sobre el agua, al que se ingresa por un puente en diagonal que es el cordón umbilical que relaciona el cuerpo y el entorno. La laguna autosustentable se regenera de manera natural y es parte de las estrategias bioclimáticas y medio ambientales del proyecto.

El edificio tiene una base (1er. piso) de marcos y losas de H.A., y un cuerpo superior (2º piso) en acero y vidrio, totalmente cubiertos por un manto de acero perforado, una doble piel que permite proteger de la luz y radiación solar, y mediante un sistema Venturi natural en- friar las fachadas vidriadas por simple evaporación. El espesor que se genera entre el revestimiento y la fachada vidriada es clave para controlar todos estos aspectos anteriormente mencionados.

El juego de recortes que se generó en el revestimiento de paneles perforados, permite dar jerarquización y movimiento a los bloques rígidos programáticos.



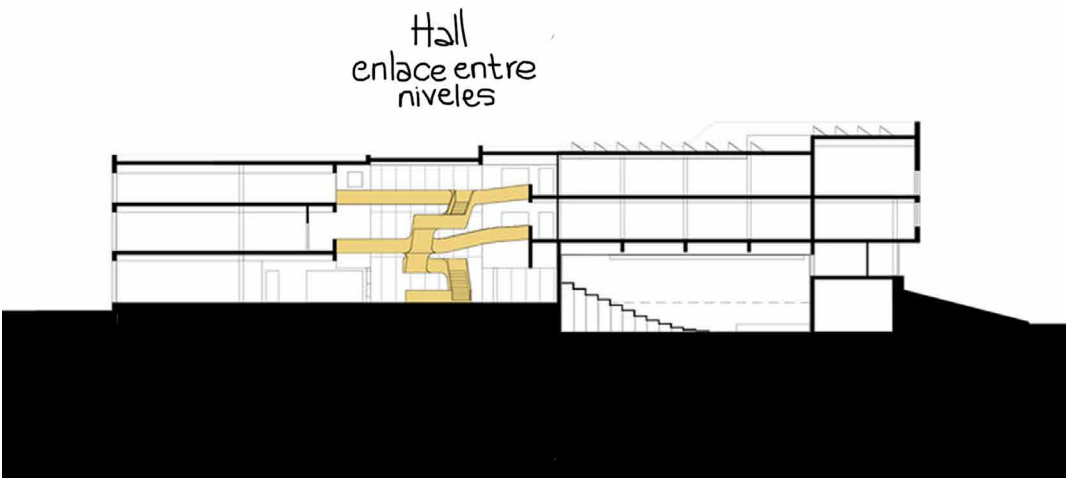
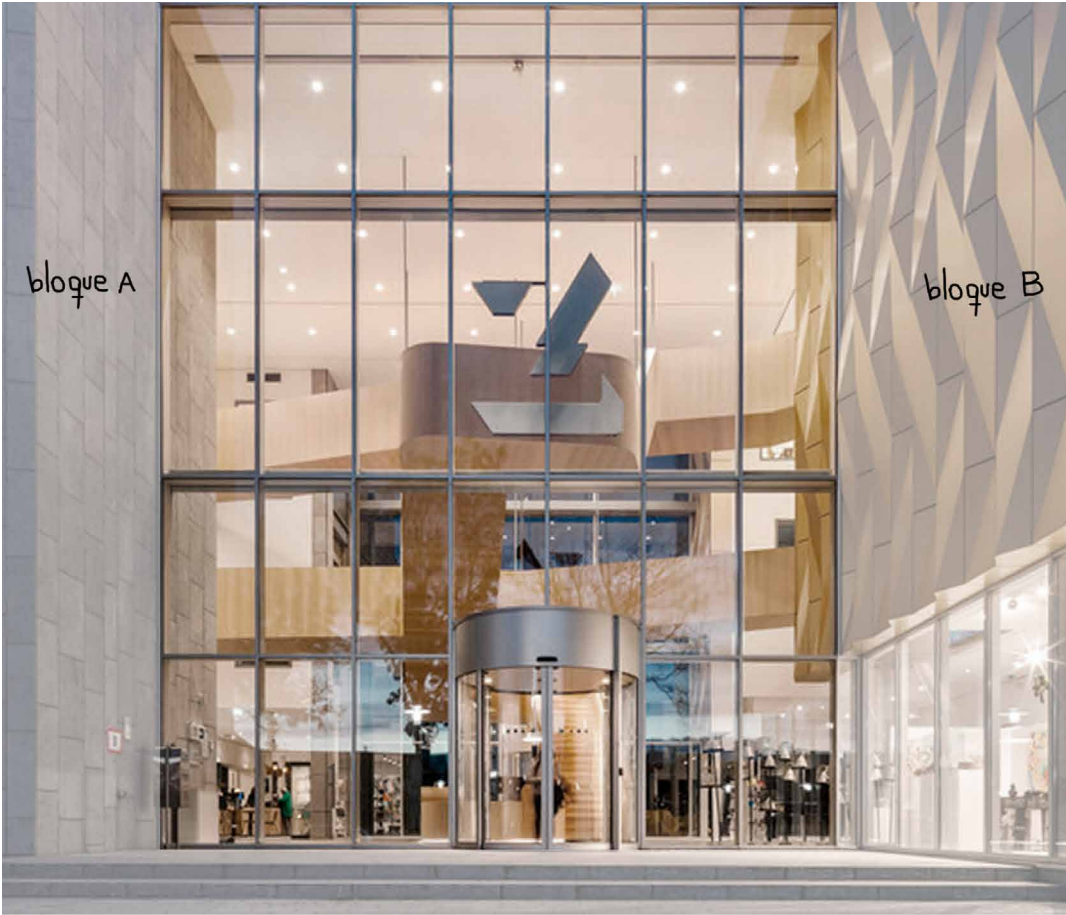
CENTRO CULTURAL ZINDER Arquitectos: Zwarte Hond.
Tiel, Holanda.

El nuevo edificio cultural de Tiel, "Zinder", está situado en el centro de la ciudad y el río Waal. El nuevo grupo cultural pulsa, estimula e invita a los habitantes de Tiel y sus alrededores a participar: lecciones de baile, música, pintura, entre otras artes.

La propuesta proyectual se basa en el podio de la cultura elevada: una nueva plaza con los volúmenes del centro de artes y la biblioteca pública.

Los paneles plegados en el revestimiento del centro de arte forman un patrón de origami, ubicaos dependiendo de la perspectiva, las condiciones climáticas y la hora del día. Los grandes ventanales ofrecen una vista de lo que está sucediendo en el edificio. Desde la calle, se puede ver a los bailarines ensayando, ver a los estudiantes de escultura en el trabajo y llamar tu atención hacia un concierto en la sala multifuncional. Forma un zócalo transparente en planta baja, el cual va aunemntando y disminuyendo su altura en relación a las necesidades a traves del revestimiento en la parte superior del edificio.

El hall que conecta ambos volúmenes presenta un juego de pasarelas y descansos que forman una cinta como nexo entre los diferentes niveles y programas.



PROYECTO URBANO

“El derecho al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y quieren vivir en las ciudades”.

Jordi, Borja. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona. Editorial Electra, 2000

SITUACIÓN ACTUAL

El sector del AIR posee un gran potencial con un amplio abanico de propuestas para impulsarlo a generar un frente territorial metropolitano de gran envergadura.

Actualmente este sector de la ciudad está conformado por un Aeropuerto, un Shopping Mall, una subestación de la EPE (Empresa Provincial de la Energía) y gran cantidad de espacios verdes libres. El Shopping ofrece una serie de locales y servicios que son de gran utilidad para los habitantes de la zona, pero no llega a cubrir las necesidades actuales.

En cuanto al espacio verde, carente de mobiliario urbano y sectores de estacionamiento, se puede vivenciar un escenario lleno de espectadores, convirtiéndose en un lugar de encuentro los fines de semana. Aquí la gente se apropia y lo siente como suyo, quizás no de la manera más óptima debido a la falta de equipamientos soporte, pero el intercambio de experiencias fluye naturalmente.

Éste último punto es muy importante ya que las personas que viven cercano al parque tienen un sentido de pertenencia. Hay que comprender que la relación urbana entre las personas y equipamientos es una tarea compleja de resolver a la que se le debe dar resupuesta a gran cantidad de factores propios de la intervención, como también a externos, que forman parte del tejido urbano.

PLATAFORMAS PRODUCTIVAS

Áreas sometidas a una planificación particular donde se integran espacios funcionales

REGULACIÓN DE ACTIVIDADES
ECONÓMICO PRODUCTIVAS Y EQUIPAMIENTO
COMPLEMENTARIO

nuevas localizaciones
traslado de empresas agrupadas por sector



SHOPPING
MALL

FOT 28 000 m2

De superficie total, incluido parqueo vehicular,
400 estacionamientos internos - 50 exteriores

Altura: 3,5m a 10m

Personas por día: 1300-1500



Oficinas

FOS 1500 m2

FOT 4500 m2

100 unidades de 38 a 50 m2

10 Metros de altura
3 niveles

100 - 150 Personas aprox.
Automóvil



Sanatorio de la Mujer

FOS 1000 m2

FOT 2000 m2

28 consultorios

7/8 Metros de altura
2 niveles

50 Empleados
Automóvil - Moto
200-400 Clientes
Automóvil



Supermercado

FOS 1200 m2

FOT 1200 m2

7/8 Metros de altura
2 niveles

50-55 Empleados
Moto -Transporte público
800-1000 Clientes
Automóvil



Comercios/Gastronomía

FOS 5000 m2

FOS 5000 m2

50 locales comerciales
7/8 Metros de altura
2 niveles

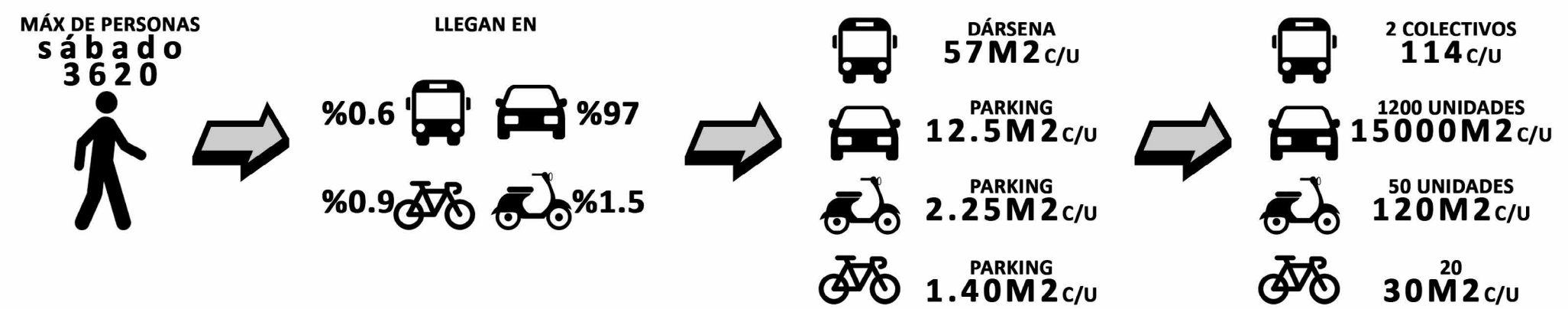
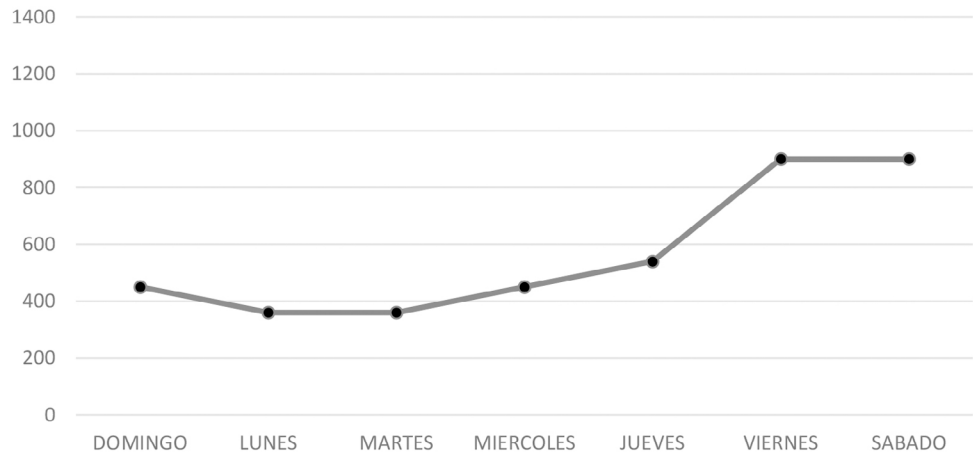
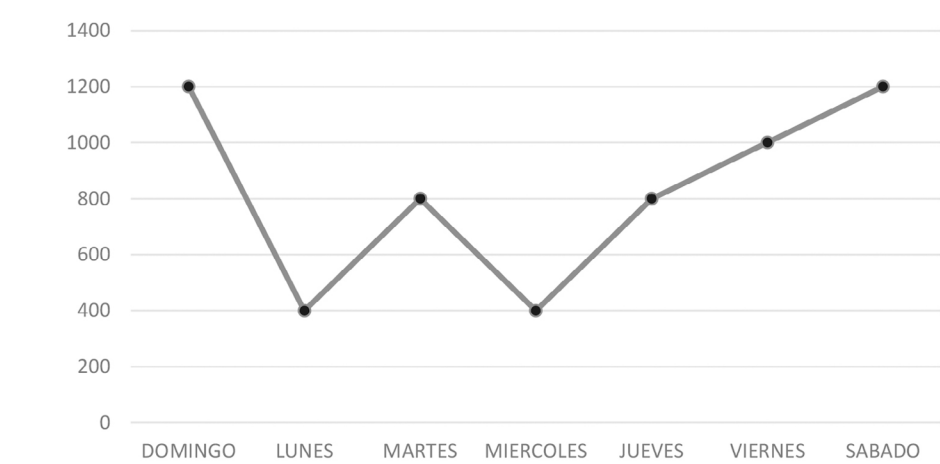
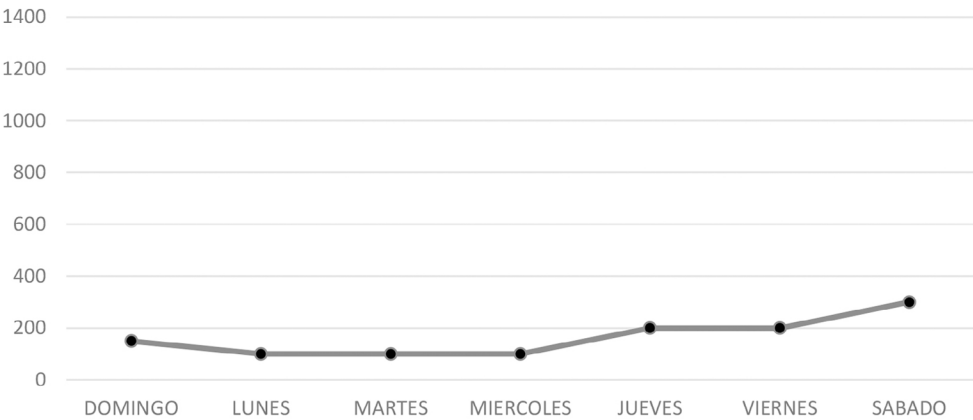
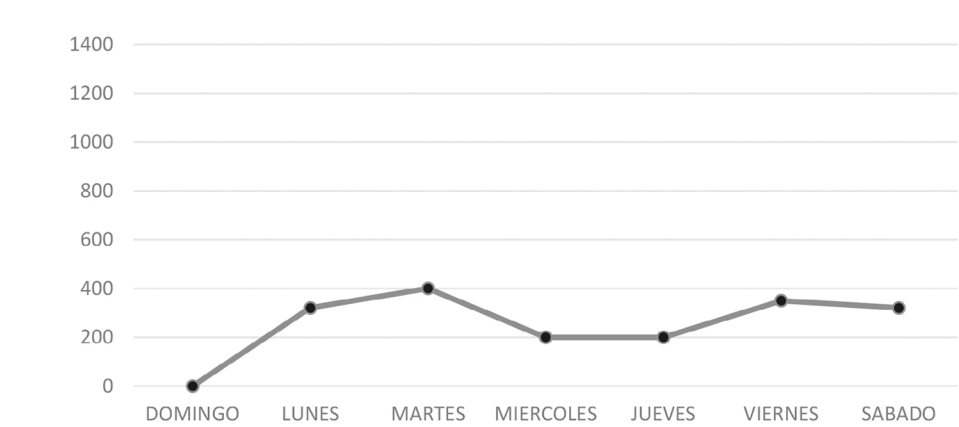
50-60 Empleados
Moto -Transporte público
Variable Clientes
Automóvil



FLUJO DE PERSONAS EN SHOPPING MALL

FLUJO DE PERONAS

SANATORIO FLUJO SEMANAL		SUPERMERCADO FLUJO SEMANAL		TIENDAS FLUJO SEMANAL		BARES/RESTO FLUJO SEMANAL		OFICINAS FLUJO SEMANAL		CANT. DE PERONAS DIARIAS	
DIA	PERSONAS	DIA	PERSONAS	DIA	PERSONAS	DIA	PERSONAS	DIA	PERSONAS	DIA	PERSONAS
DOMINGO	0	DOMINGO	1200	DOMINGO	150	DOMINGO	450	DOMINGO	450	DOMINGO	2250
LUNES	320	LUNES	400	LUNES	100	LUNES	360	LUNES	360	LUNES	1540
MARTES	400	MARTES	800	MARTES	100	MARTES	360	MARTES	360	MARTES	2020
MIERCOLES	200	MIERCOLES	400	MIERCOLES	100	MIERCOLES	450	MIERCOLES	450	MIERCOLES	1600
JUEVES	200	JUEVES	800	JUEVES	200	JUEVES	540	JUEVES	540	JUEVES	2280
VIERNES	350	VIERNES	1000	VIERNES	200	VIERNES	900	VIERNES	900	VIERNES	3350
SABADO	320	SABADO	1200	SABADO	300	SABADO	900	SABADO	900	SABADO	3620

TOTAL DIARIO

Por otro lado, es importante procurar que, a la hora de plasmar una propuesta de espacio público, deba ser un lugar en donde numerosos grupos de personas puedan usarlo y así, prometer una interacción social. El interés debe abarcar a los diferentes actores que conforman a la ciudad, complejizando de ésta forma a la variada vida urbana.

Por ello, necesitábamos tener conocimientos del flujo de personas que transitaban diariamente al Shopping Mall de Fisherton, ya que iba a ser nuestro puntapié para proyectar nuestro equipamiento soporte del Aeropuerto. Además, teníamos que saber que mucha de la gente que visitaba el complejo era por temas laborales y de empleo, por lo cual, se diferenciaban de las que iban por ocio o compras/servicios.

Sabíamos que, al hablar con el personal de trabajo del Mall, íbamos a tener una respuesta más amplia que solo números: nos iban a contar sus propias experiencias. Esta información fue muy enriquecedora en el momento de estudiar las fallas y virtudes del sector a intervenir.

“La base social está determinada por la dinámica estructural y se concreta en la específica estructura social o de clases”

Piérrez, Pedro. Actores sociales y gestión de la ciudad. Valladolid. Ciudades n°28, 1995

ENTREVISTAS A TRABAJADORES DEL SHOPPING MALL

Asunción, 48 años. Trabajo de cajera en supermercado Arcoiris.

V: ¿Hay algún día en el que haya mayor cantidad de personas en el supermercado?

A: Nosotros tenemos ofertas los días martes y jueves, por lo que en la semana son los días en donde hay más personas, mas o menos 800. Los fines de semana, como la gente tiene más tiempo, llegamos a tener entre 1000 y 1200 por día.

V: Sabemos que es normal que las personas que vengán al súper se manejen en auto para poder trasladar la mercadería. Pero..¿Cómo llega el personal de trabajo diariamente?

A: La mitad del personal llega en moto. La otra mitad que queda se maneja en auto y colectivo. Muchos nos tenemos que rebuscar la forma más segura de llegar, porque el transporte público tiene una mala frecuencia, además que en verano cambia y los horarios de trabajo se mantienen.

V: Hablando un poco de Arquitectura...¿Saben si al construir el supermercado tuvieron en cuenta alguna normativa?

A: De eso realmente no tengo idea. Pero, relacionado con lo que hablamos del transporte público y la Arquitectura, llegar en colectivo al trabajo es muy inseguro: faltan luces en las calles y no hay ninguna vereda para que nosotros caminemos. Pensá que una línea nos deja en la puerta, pero otra línea de colectivo nos deja por la ruta 9 y tenemos que caminar ese trayecto a oscuras. A varios de mis compañero de trabajo le robaron, pero no nos queda otra porque el trabajo lo necesitamos.

V: Muchas gracias por el aporte.

A: De nada, a ustedes. Espero que les haya servido.

Dana, 32 años. Trabajos Administrativos en el Sanatorio de la Mujer.

V: ¿Cómo es la demanda de los pacientes en cuanto a turnos? ¿Hay algunos días particulares?

D: Iniciamos la semana con guardias los días lunes y martes. Los martes va disminuyendo, pero hay mayor demanda al inicio de la semana. El horario en donde llegan más pacientes es por la mañana, a las 8am esta lleno. Los días viernes, tenemos un médico que es muy solicitado, por lo cual, tenemos inconvenientes en cuanto a demanda de turnos. Las personas piden los primeros turnos para poder seguir con el día más libres. En el inicio del año, el Sanatorio “explota” debido a los exámenes médicos correspondientes para el colegio y deportes.

La cantidad de personas que transitan en el Sanatorio es relativa, pero a lo máximo que hemos llegado es a 400 personas aproximadamente.

V: Bárbaro. Queríamos saber cómo llegan los empleados a su trabajo. ¿Qué medio de transporte utilizan en general?

D: Hay 50 empleados diarios mas o menos. Un 90% de ellos se manejan en autos privados, debido a que las personas que trabajan aquí son de clase media a media alta. Muchos prefieren venir desde la Sede del centro a trabajar aquí por el estacionamiento que provee el Mall. El problema aquí es el transporte público para los empleados que se encargan del mantenimiento, limpieza y orden del Sanatorio.

V: En cuanto a cuestiones relacionadas con la Arquitectura ¿Tenés conocimiento de alguna normativa o restricción que tiene o tuvo el Sanatorio a la hora de construirse?

D: Querían ampliar el edificio pero solamente dejaban construir planta baja y planta alta, realmente las alturas no te las sabría especificar. También, como la fachada principal da al oeste, recibimos mucho sol en todo el año, por lo que pusieron vidrio espejado, pero no es reglamentario.

V: ¡Muchas gracias por el aporte Dana!

D: No chicas, a ustedes.



Perfil costero de Rosario



Centro de Funes



Propuesta de 5 Miradas

PLATAFORMA HÍBRIDA

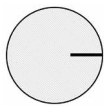
El frente urbano del AIR se encuentra, como anteriormente explicamos, entre la ciudad de Rosario y Funes. Aquí se produce un encuentro entre dos ejes importantes con características diferentes.

Por un lado encontramos una continuidad de espacios verdes, tomando como propuesta el proyecto de 5 Miradas hacia el Sur, dando inicio a un eje paisajístico, continuando con el Parque de Urbano Aeropuerto hacia el Norte. Por otro lado, nos encontramos con un eje de carácter urbano, atravesando la ciudad de Rosario desde el Este, disminuyendo en densidad y consolidación hacia el Oeste. Es un eje desarrollado en torno al trazado Ferroviario, completándolo con corredores, teniendo como fin conectar el Aeropuerto con el Parque Scalabrini Ortiz, Puerto Norte, costa del río Paraná y el Área Central de Rosario.

El proyecto se basa en un desarrollo de equipamientos y servicios con el objetivo de poder yuxtaponer ambos ejes en un complejo Ejecutivo-Comercial, proponiendo un diálogo ameno entre ésta dualidad de perfiles. El objetivo es lograr generar un sistema de retroalimentación entre el espacio libre y verde con las propuestas de contenedores de programas.







PLANTA METROPOLITANA esc.1:10000



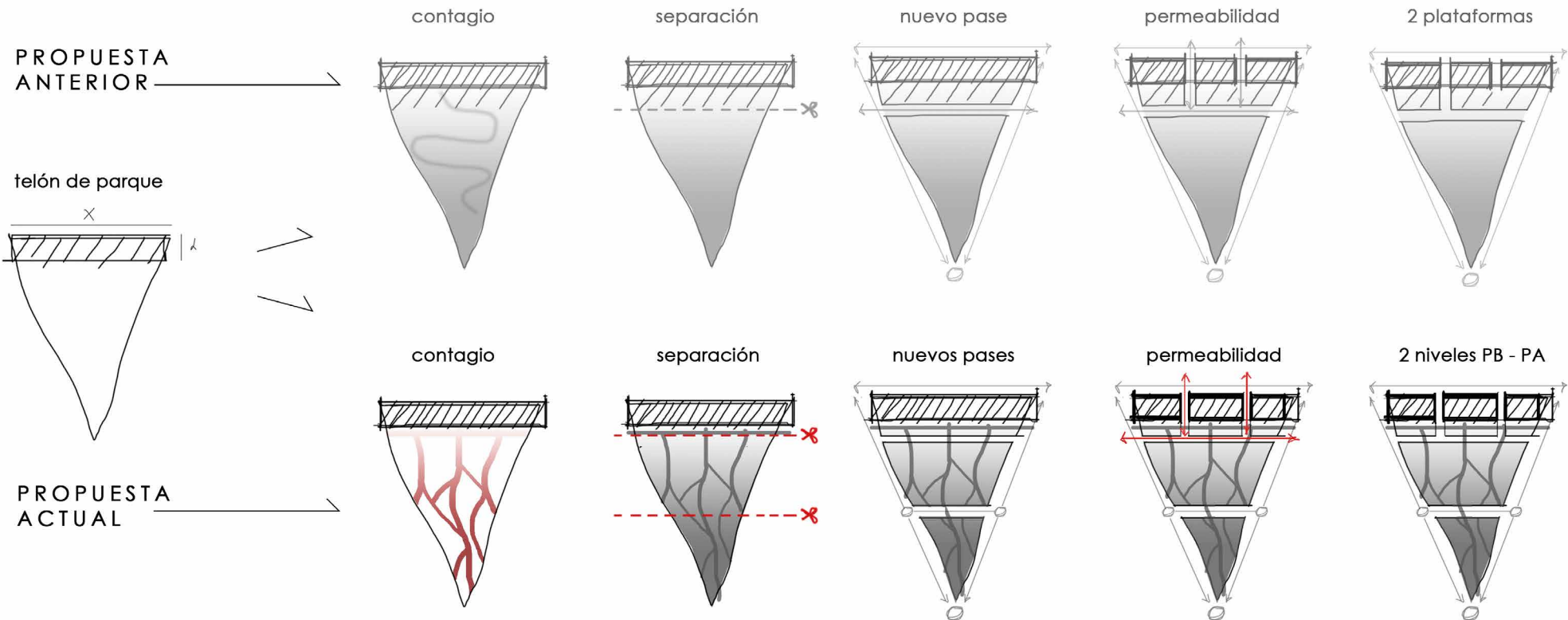
PROPUESTA PARQUE URBANO

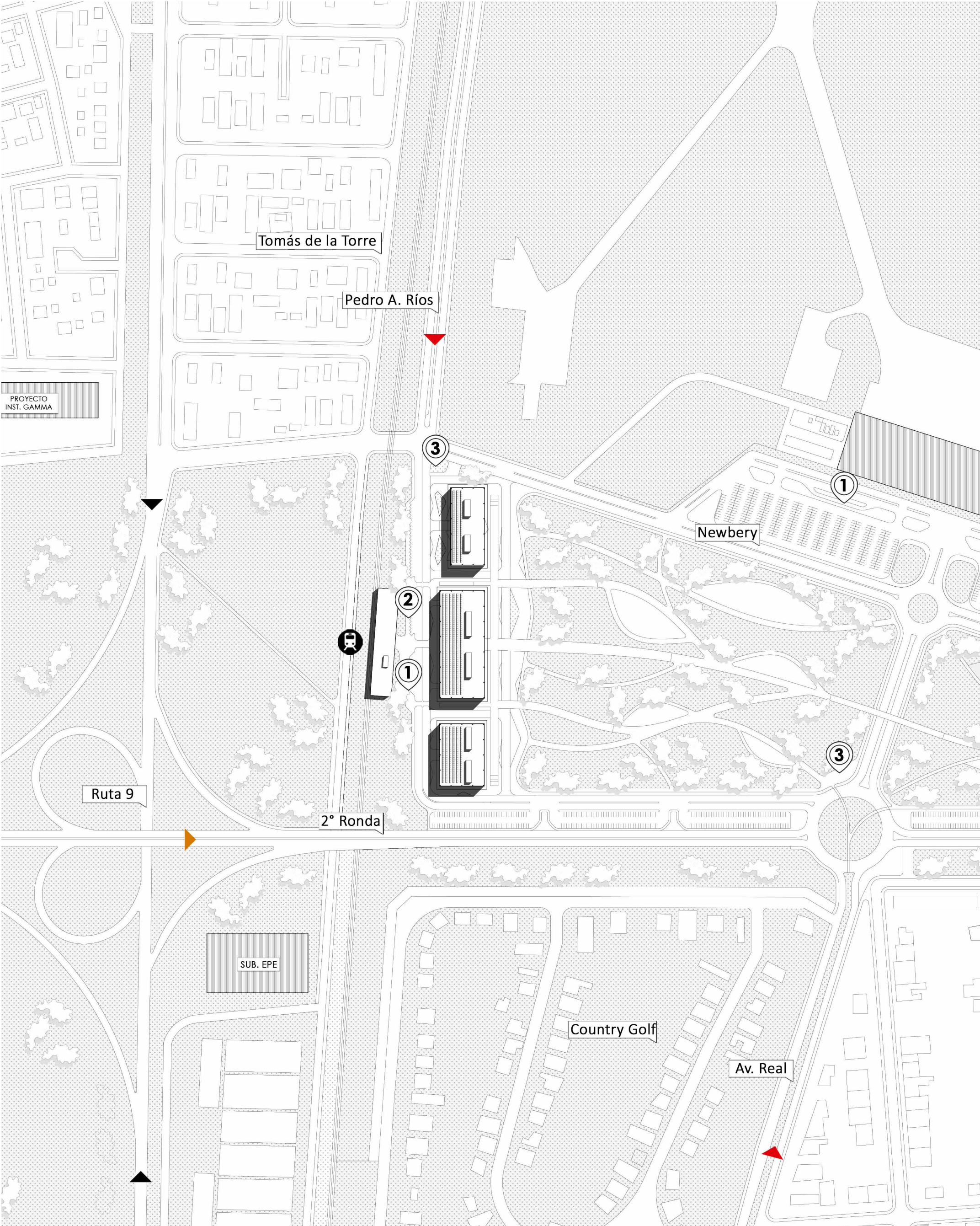
La propuesta del proyecto tiene la intención de funcionar como telón y remate de un gran parque triangular de un poco menos de 200.000 mts2, el cual se encuentra en un punto estratégico entre dos ciudades; Rosario y Funes.

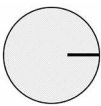
Éste gran espacio libre, denominado parque urbano, es el principal elemento que nos permite generar grandes condensaciones sociales de las ciudades ya que su escala y ubicación lo transforma en un eficaz atractivo de personas. Los bordes del mismo son importantes espacios de transición en relación a la ciudad, ya que posee avenidas de uso intenso, Av. Newbery y la propuesta de la Segunda Ronda, además de programas de gran escala como lo es el Aeropuerto Internacional de Rosario, la Estación de Tren, el Centro de Convenciones, el Hotel y el Edificio de Oficinas.

Es importante, además, generar flujos transversales y senderos que se bifurquen y multipliquen en varias direcciones para acortar distancias, conectando puntos de interés y grandes áreas de descanso. La gran extensión del parque del AIR nos da la posibilidad de que convivan estaciones de escala y carácter radicalmente distintos, como los hemos detallado anteriormente, sumándole usos y actividades de deporte, ocio y juegos al aire libre.

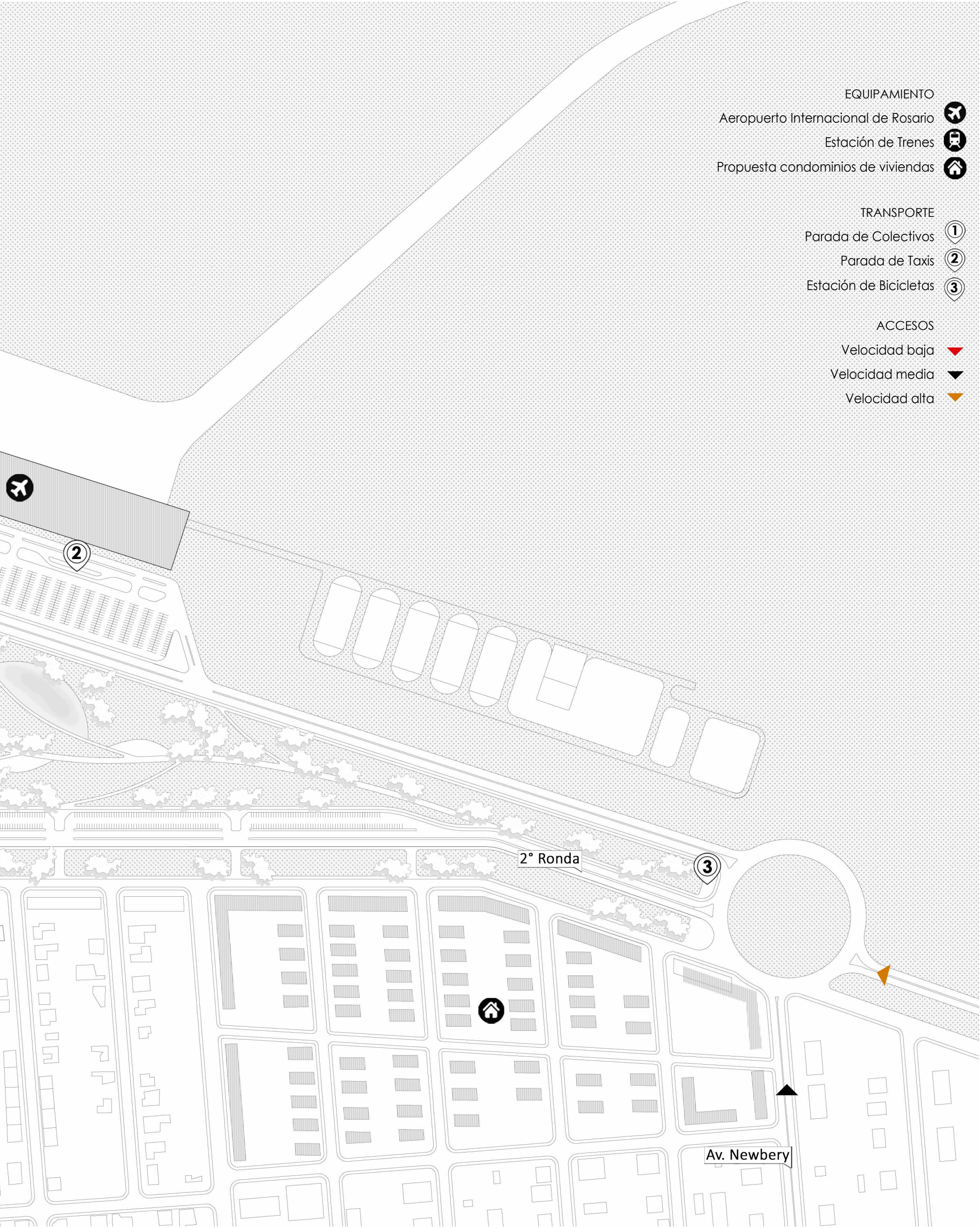
El diseño propuesto es lo suficientemente flexible como para integrar todos estos usos, teniendo un sendero principal peatonal que se extiende de Norte a Sur, sin ser interrumpido por calles vehiculares. El mismo se ramifica con senderos secundarios que nos permiten tomar atajos conectando estaciones y áreas de actividad. A su vez, se ha dividido el parque a través de una Avenida proponiendo el sector Norte como Reserva Natural y el Sur como parque recreativo. Creemos que es un espacio que nos permite generar la oportunidad para que la ciudad interactúe y dialogue con el paisaje.



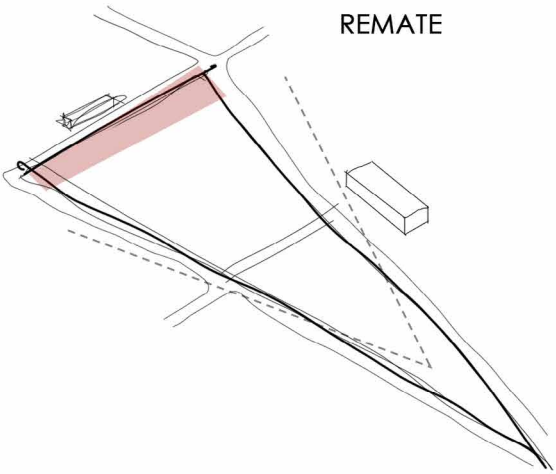




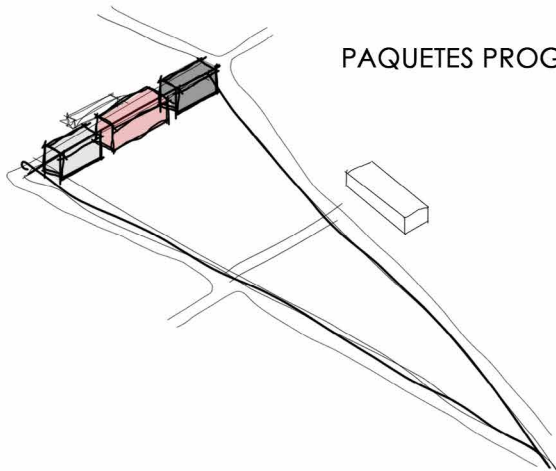
PLANTA URBANA esc.1:3500



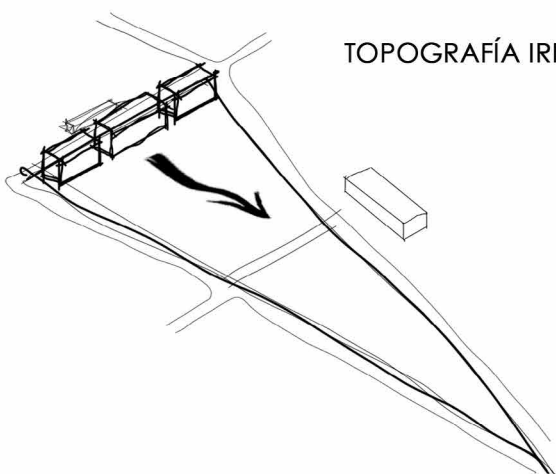




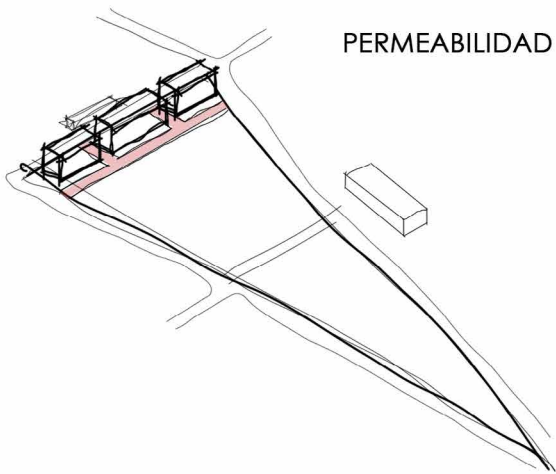
REMATE



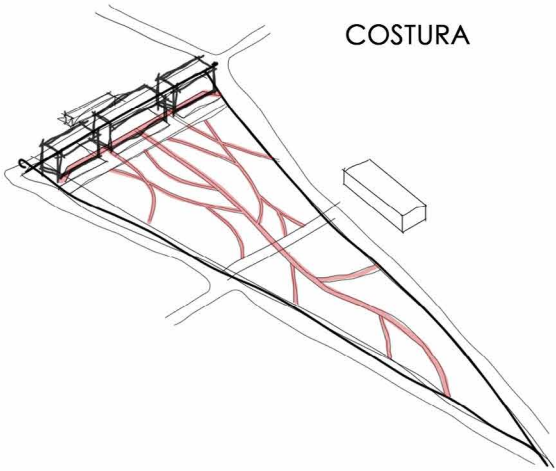
PAQUETES PROGRAMÁTICO



TOPOGRAFÍA IRREGULAR



PERMEABILIDAD



COSTURA



A - ÁREA RESIDENCIAL

Superficie total del terreno: 130.000 m2 libres
FOS: 24 300 m2

7 800 x 3 pisos (10 m) :	23 400 m2	40%
16 500 x 2 pisos (6 m):	33 000 m2	60%
FOT:	56 400 m2	100%

Alturas máximas: 10 m sobre Av Newbery y 2º Ronda
6 m interior conjunto



B - EQUIPAMIENTOS

Superficie total del terreno: 120 300 m2
FOS: 10 280 m2

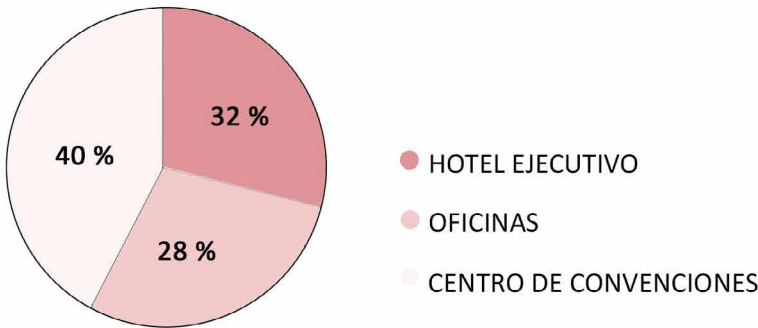
Alturas máximas: 25,40 m

Servicios:
-Hotel: 13 150 m2 (subsuelo + pb + 4 pisos)
-Centro de Convenciones 16 440 m2 (subsuelo+ pb+ 2 pisos)
-Oficinas: 12 750 m2 (subsuelo+ pb + 4 pisos)

-Estacionamientos:
Cada programa posee su propio estacionamiento

-Hotel: 82 estacionamientos
-Centro de convenciones: 140 estacionamientos
-Oficinas: 65 estacionamientos

FOT: 42 340 m2



C - TERMINAL DE TREN

Superficie total del terreno: 12 000 m2
FOS: 2000 m2

Altura máxima: 10m

FOT: 3000 m2



D - TERMINAL INTERNACIONAL

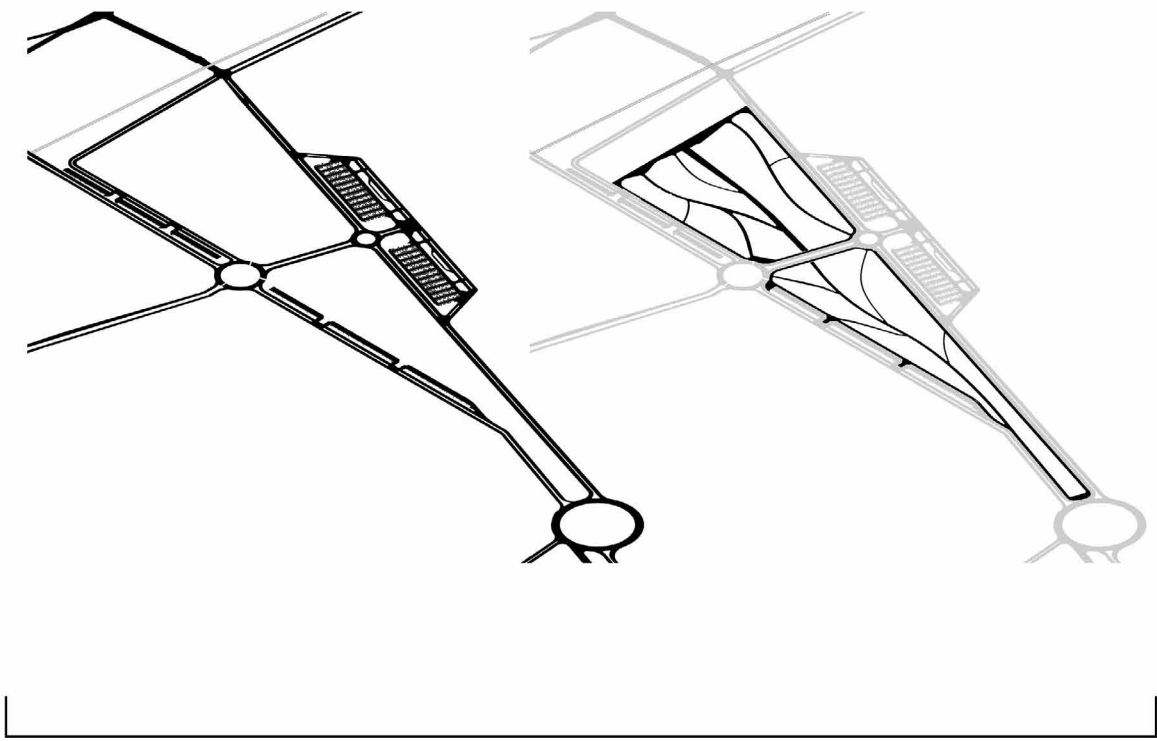
Superficie sobre planta baja: 10 000 m2
Cantidad de pisos: 3
Altura aproximada: 20 m

FOT: 24 000 m2

Datos:
-Flujo de pasajeros anual actual: 840 000 personas
-Flujo de pasajeros anual estimado: 1ºetapa:1 500 000 pers.
-Flujo de pasajeros anual estimado: 3 . 000 000 pers.

-Estacionamiento: 24 000 m2
unidades: 800 (700 temporarias - 100 alquiler)

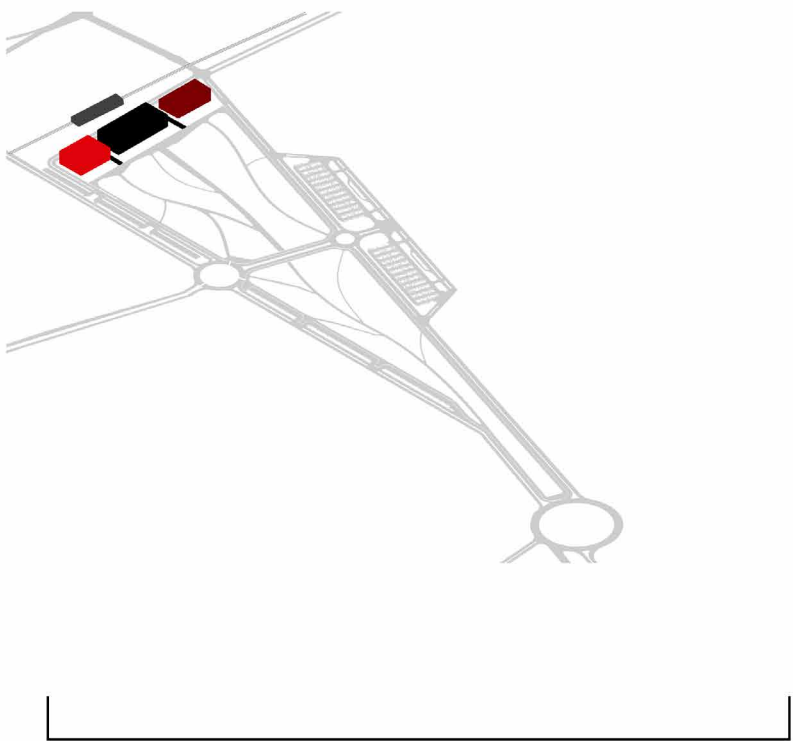
ETAPABILIDAD PROYECTUAL URBANA



ETAPA 1

VIALIDAD: VEHÍCULAR Y PEATONAL

Trazados: elementos duros y rígidos de la trama urbana

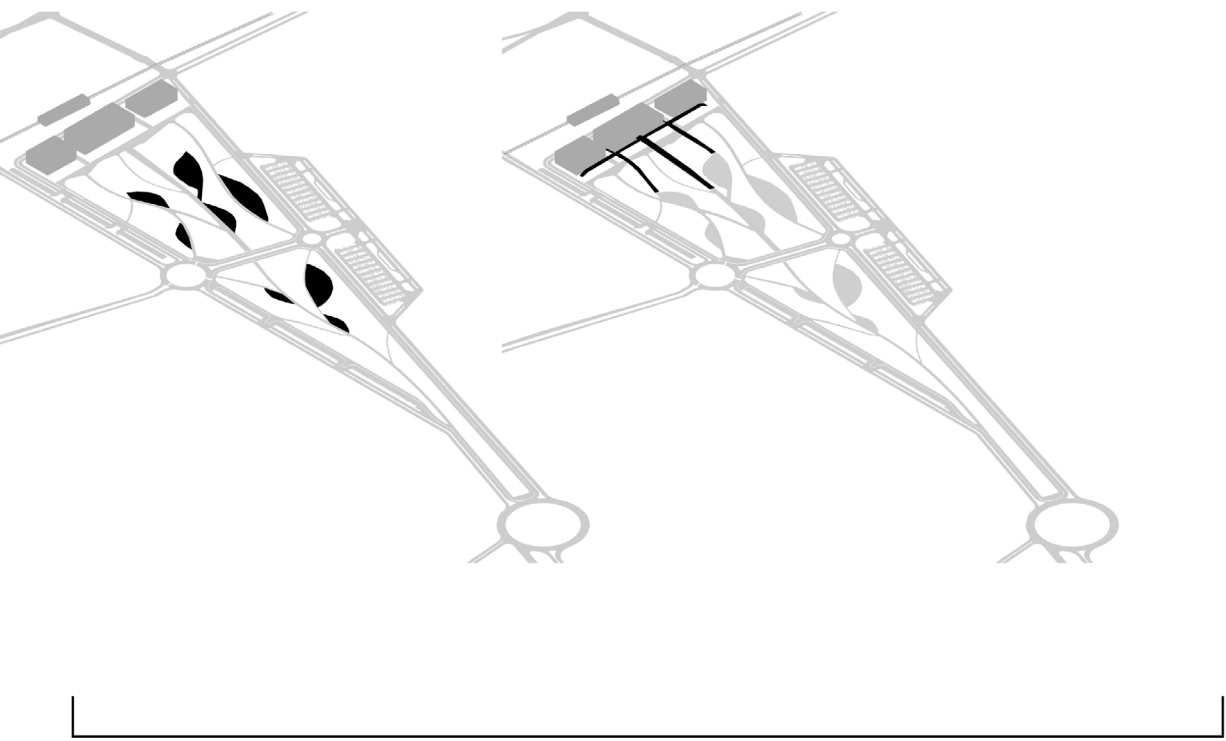


ETAPA 2

PROGRAMA

Equipamientos: elementos individuales autosuficientes
Posibilidad de construcción individual dependiendo de la demanda

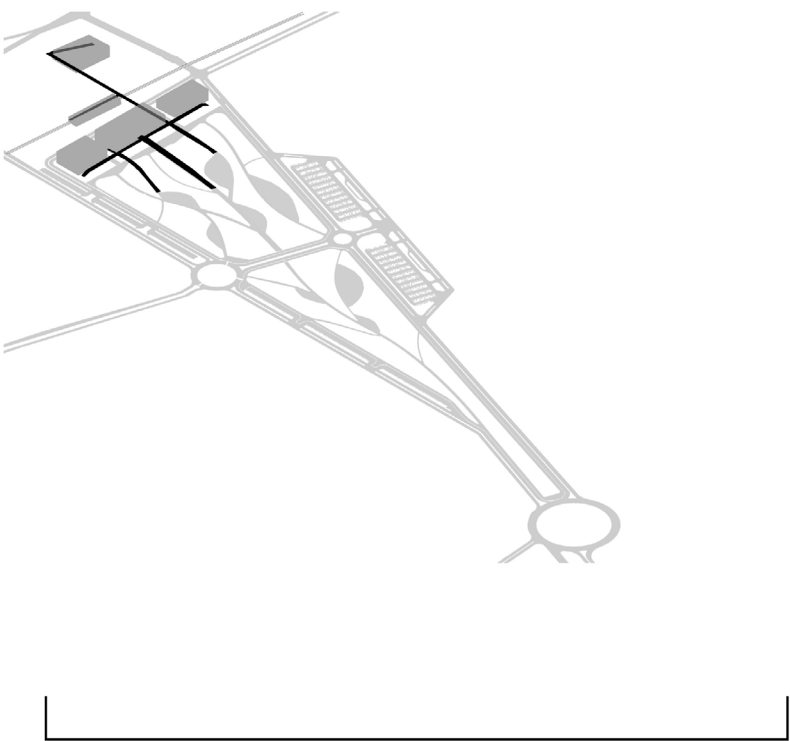
PAQUETES INDIVIDUALES



ETAPA 3

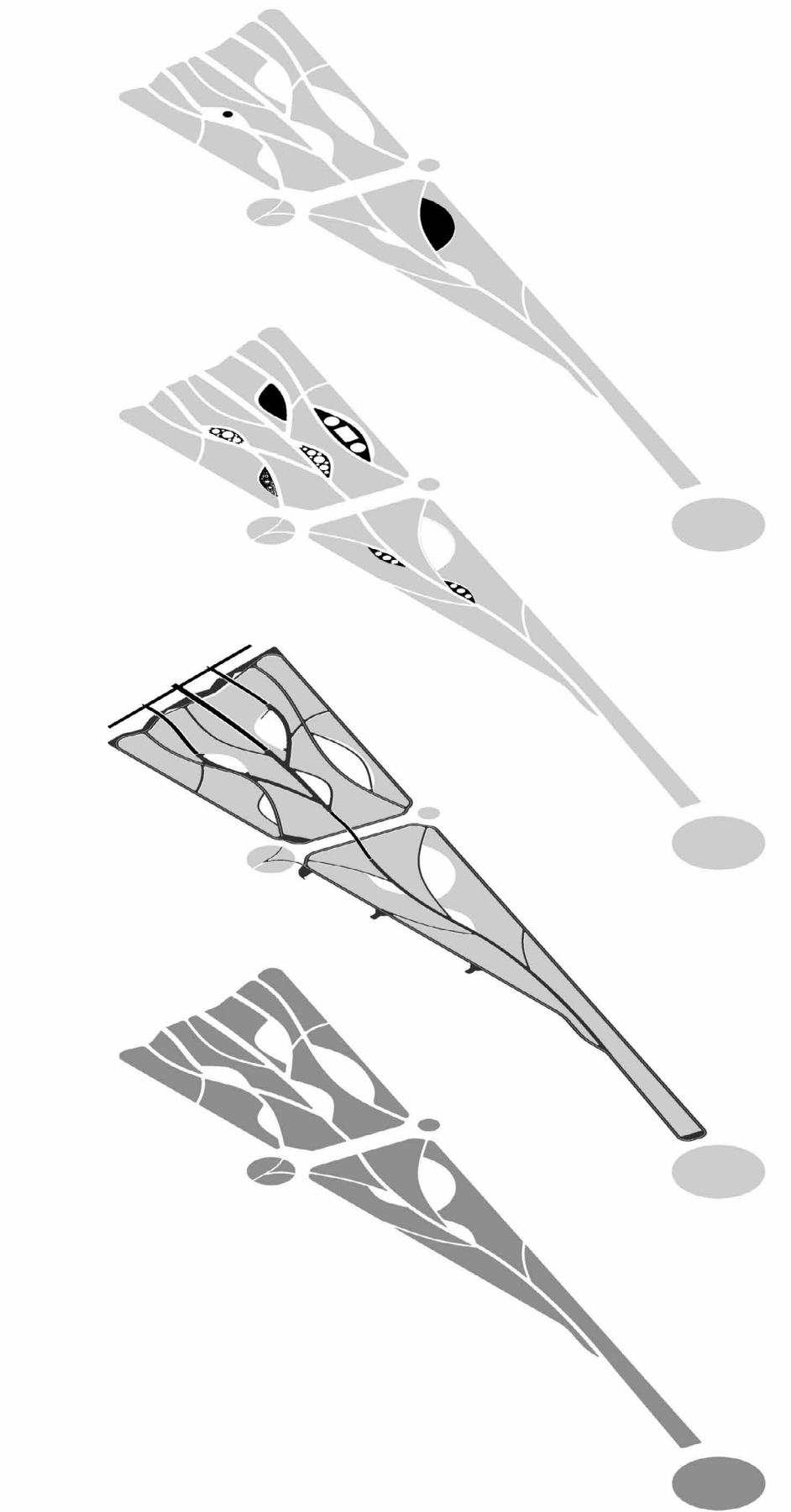
COMPONENTES FINALES

Elementos que completan la propuesta a nivel urbano.
Las estaciones recreativas se adaptan a los caminos preexistentes
y los puentes en altura generan la costura final.



ETAPA 4

TRASCENDENCIA PROYECTUAL

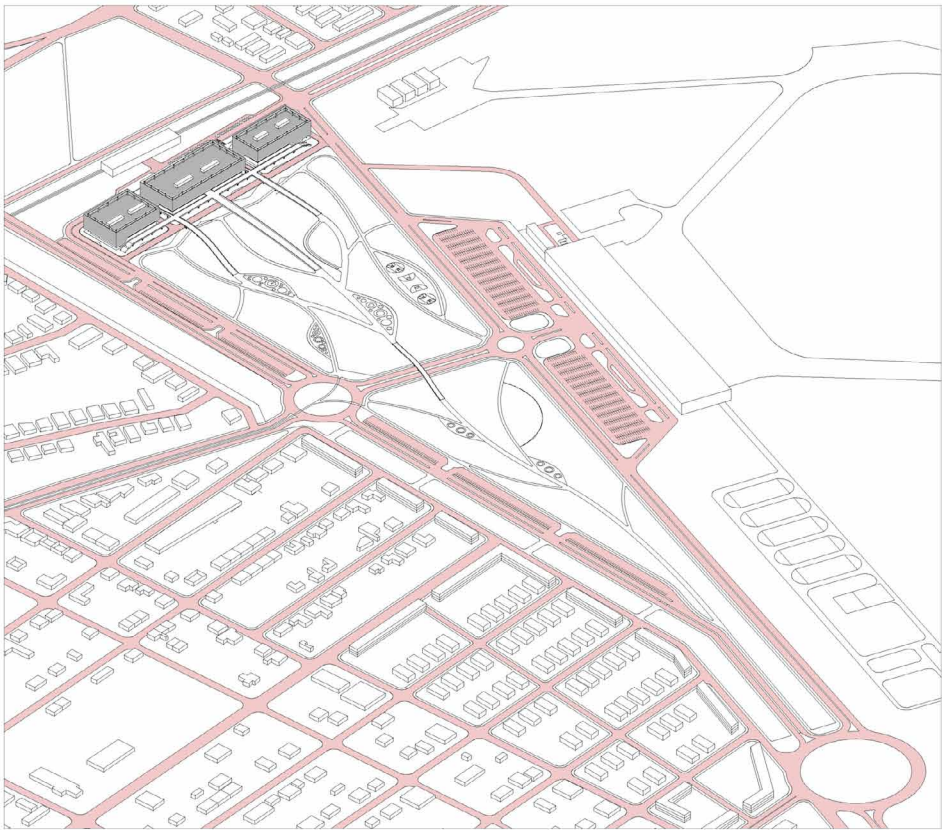


RESERVORIOS DE AGUA DE LLUVIA
LAGO ARTIFICIAL
FUENTE DE AGUA

EQUIPAMIENTO URBANO
Áreas deportivas
Áreas de descanso
Playón juegos infantiles

SENDEROS
Senderos peatonales +0.00
Senderos peatonales puente +5.40
Senderos ciclovía

ESTRATEGIA DE PARQUE
Área de reserva natural
Área de parque recreativo
Área de descanso y ocio
Área de estacionamiento

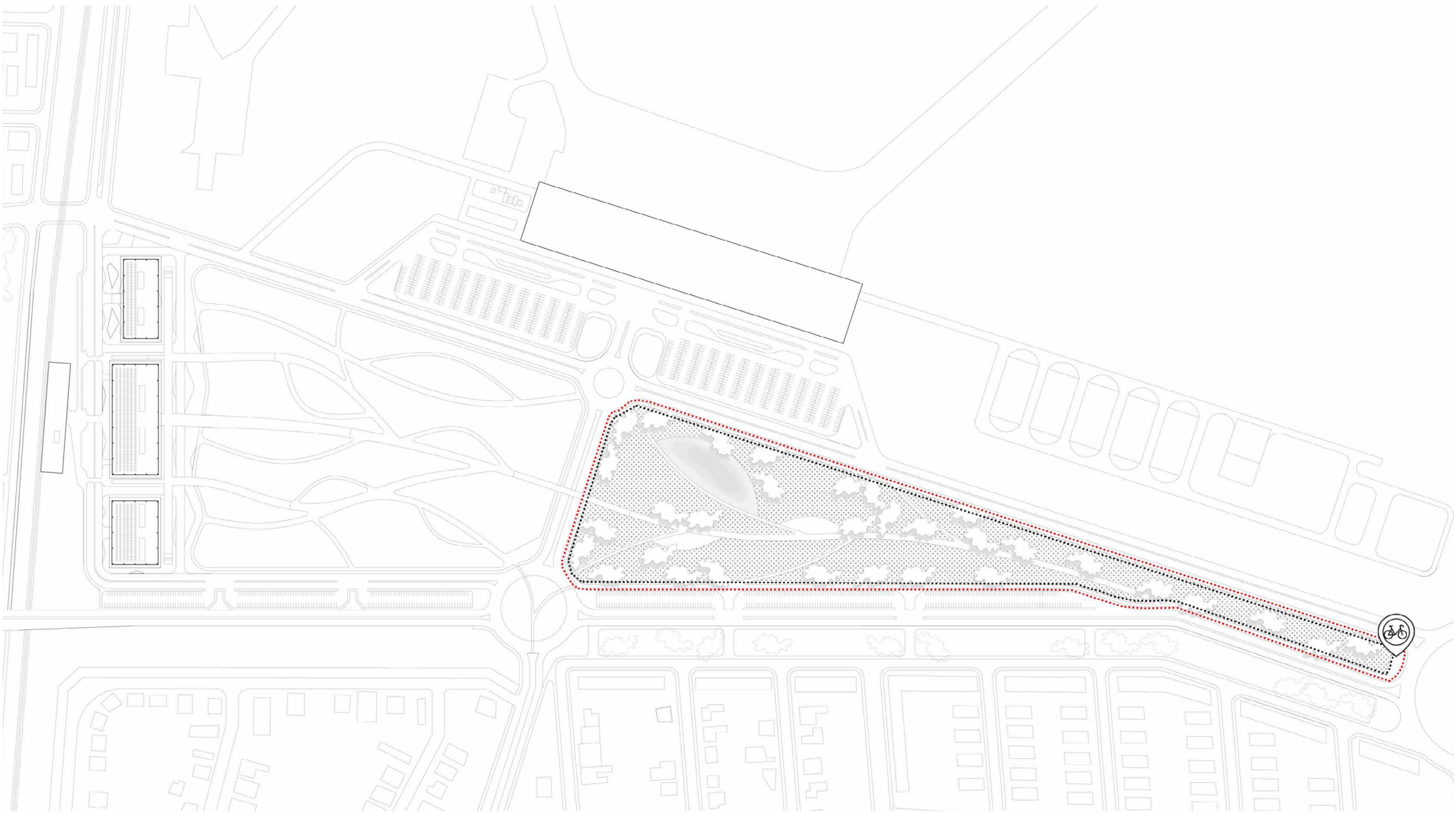
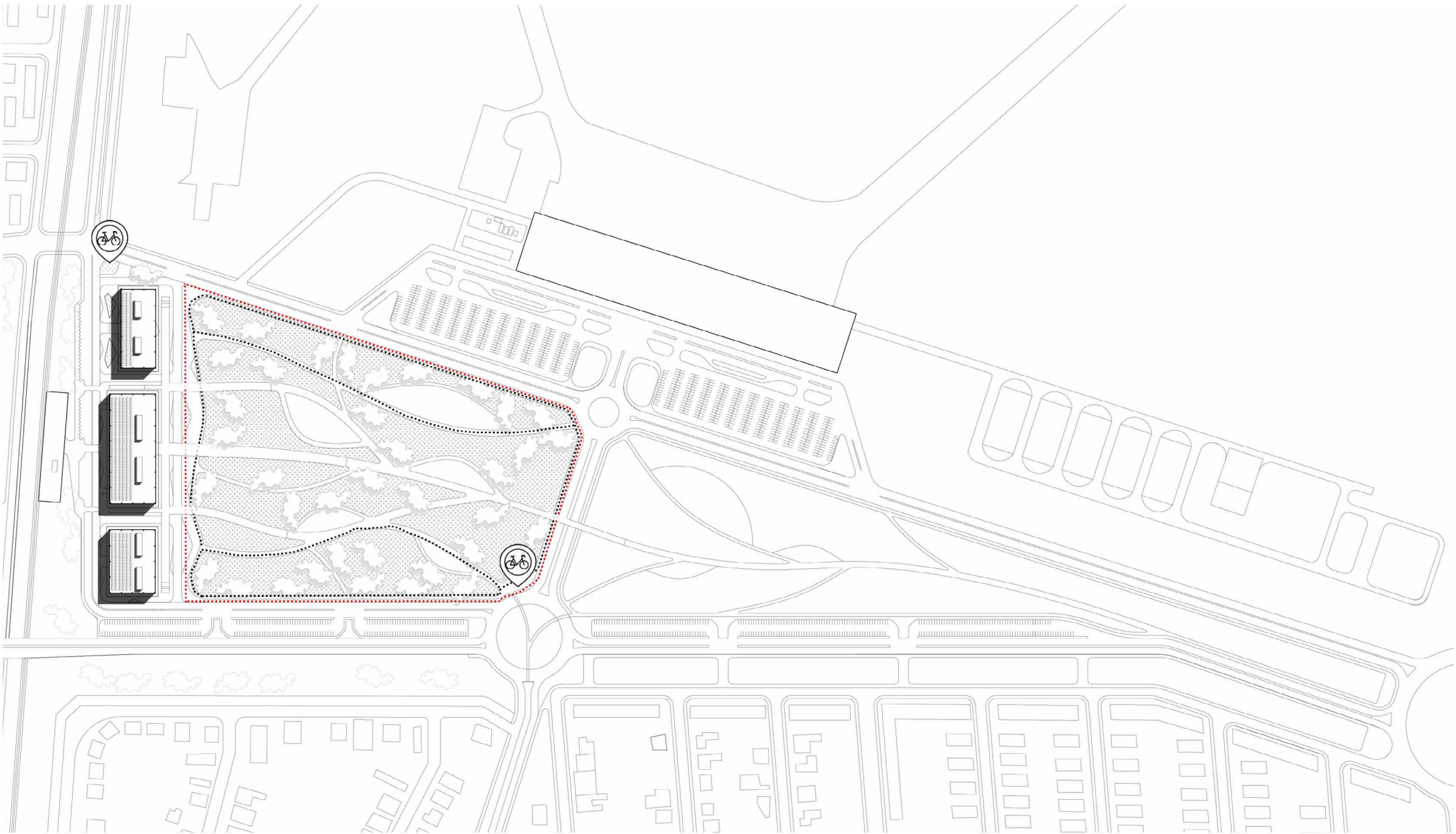


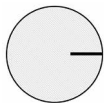
SIST. DE CIRCULACIÓN VEHICULAR
Circuito inmediato del Master Plan
Rotondas de acceso al sector
Conexión a segunda ronda
Conexión a AV. Jorge Newbery
Conexión a Funes
Conexión a Ruta 9
Conexión Parque 5 miradas
Áreas de estacionamiento





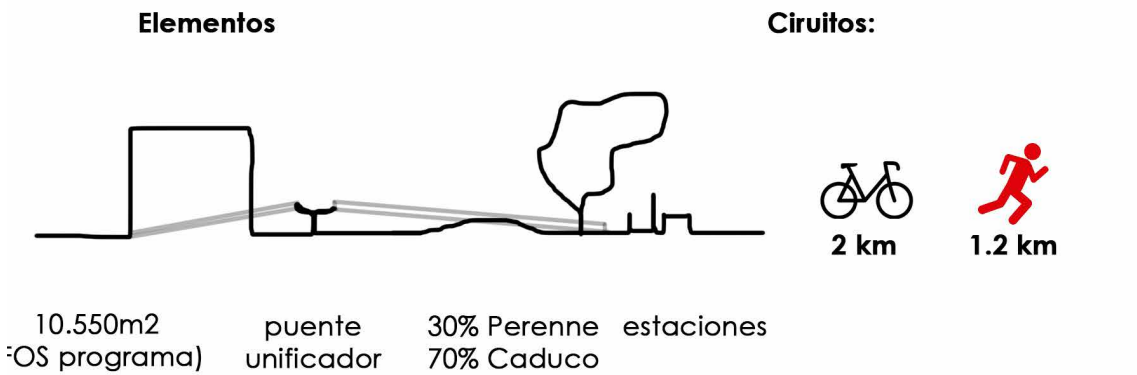






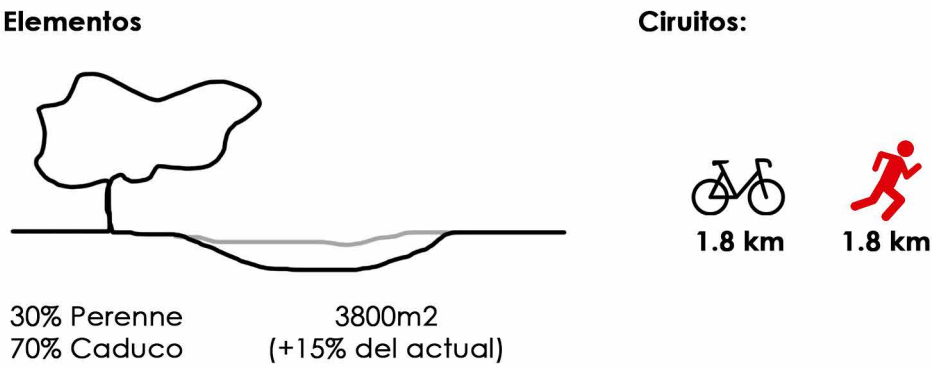
PARQUE RECREATIVO, EQUIPAMIENTO SOPORTE AIR

Total de espacio verde: 120.300 M2



RESERVA NATURAL

Total de espacio verde: 75.800 M2



PROPUESTA PROGRAMÁTICA

Cuando hablamos de proyectar en dimensiones de esala a nivel urbano tenemos que tener en cuenta varios factores que involucran desiciones económicas, además de las condiciones sociales.

Somos conscientes de que nuestra economía actual, además de los intereses en invertir para generar arquitectura de calidad, no son los más óptimos o lo que los Arquitectos quisieran tener al hablar de obras pública. Además, involucrando a obras de carácter privado, cuando hay propuestas que puedan realizarse en etapas éstas tiene mucha mas riqueza y pueden verse plasmadas en un futuro real, generando un interés más amplio.

Por ello, era necesario pensar en esos “condimentos externos” para poder desarrollar una idea que responda a estas cuestiones. Proponer una estrategia en común para diferentes programas fue el motor que nos impulsó a proyectar contenedores individuales que funcionen por sí mismos pero, a su vez, que formen un conjunto. Las herramientas proyectuales se respetan en los tres, pero varían en cuanto a su distribución interna, proponiendo soluciones pertinentes para cada programa.

etapabilidad
de construcción

•
•
•

**CONTENEDORES
INDIVIDUALES**

•
•
•

unificación
de estrategias
proyectuales



FRENTE
METROPOLITANO

POTENCIALIDADES DE REESTRUCTURACIÓN

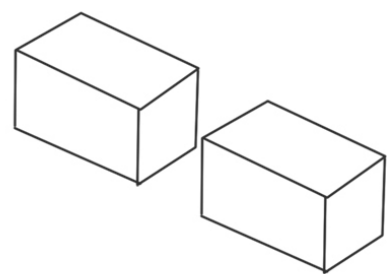
COMPLEJIDAD Y MIXTURA DE USOS

TRANSPORTE INTERMODAL

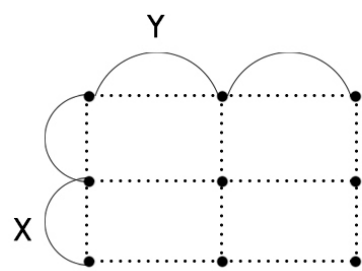


PROGRAMA SOPORTE

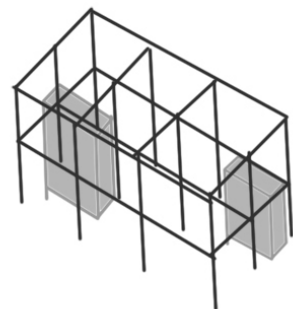




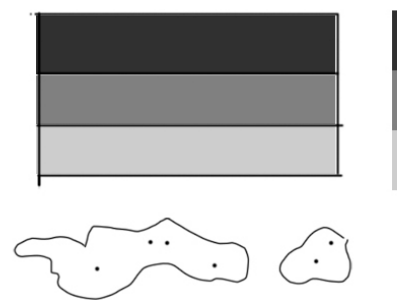
PAQUETES INDEPENDIENTES



MODULACIÓN



ESTRUCTURA INDEPENDIENTE

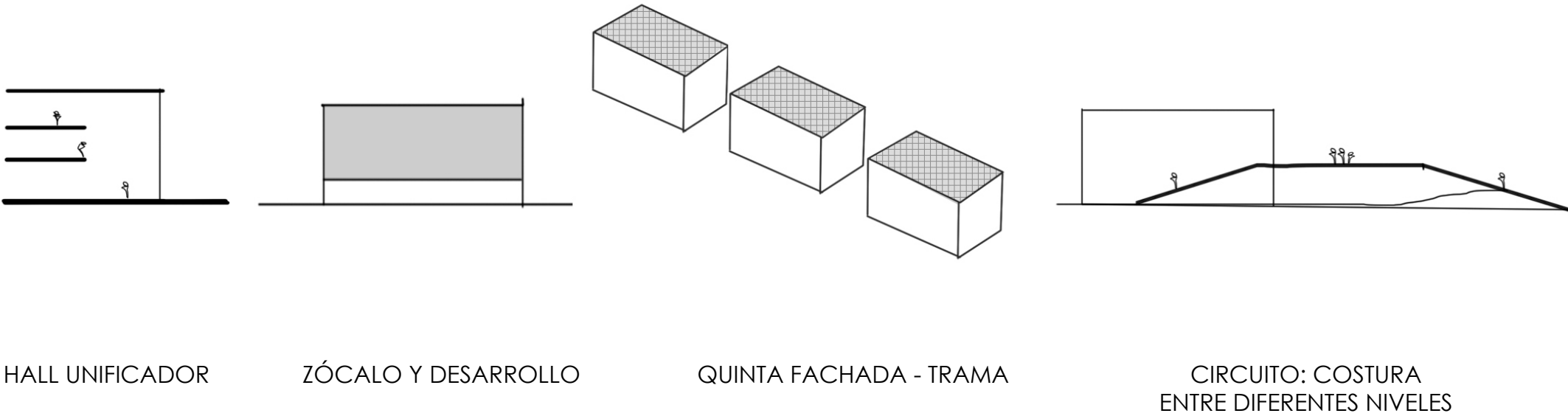


FRANJAS: ÓRDEN Y FILTRO

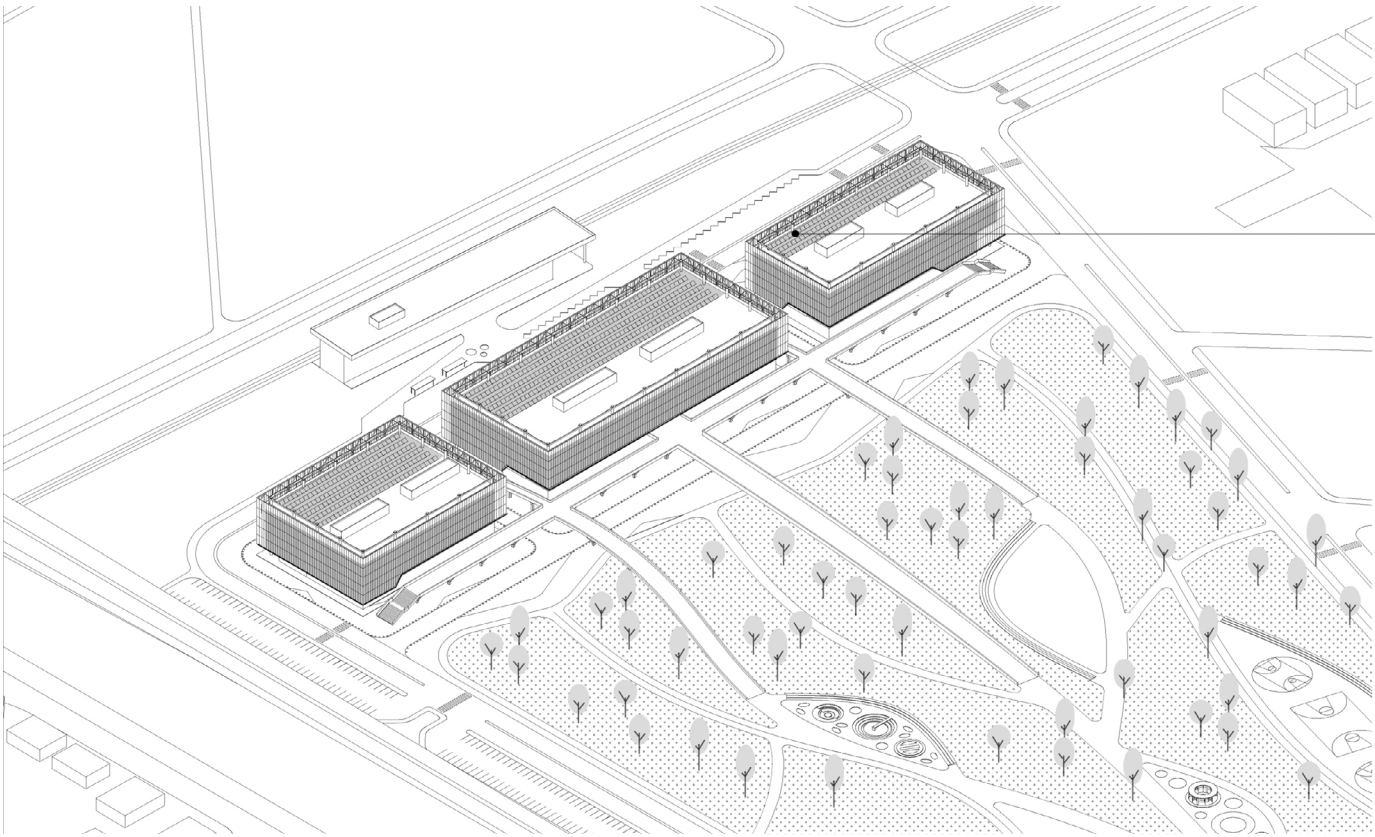
HERRAMIENTAS Y ESTRATEGIAS

MEGAESTRUCTURA

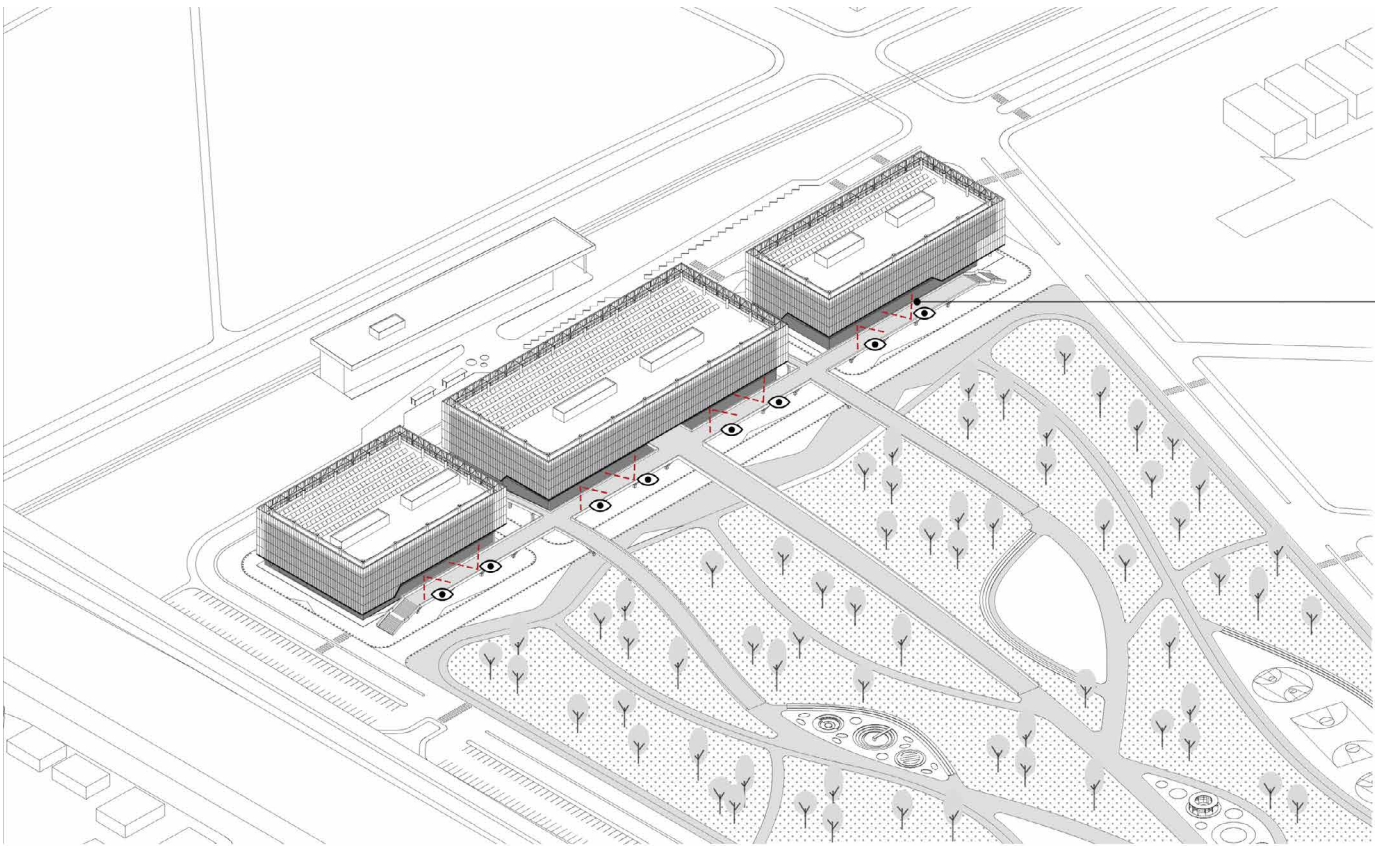
Conceptos utilizados para lograr una unificación y flexibilidad formal, estructural y programática, así como la etapa-bilidad de construcción.



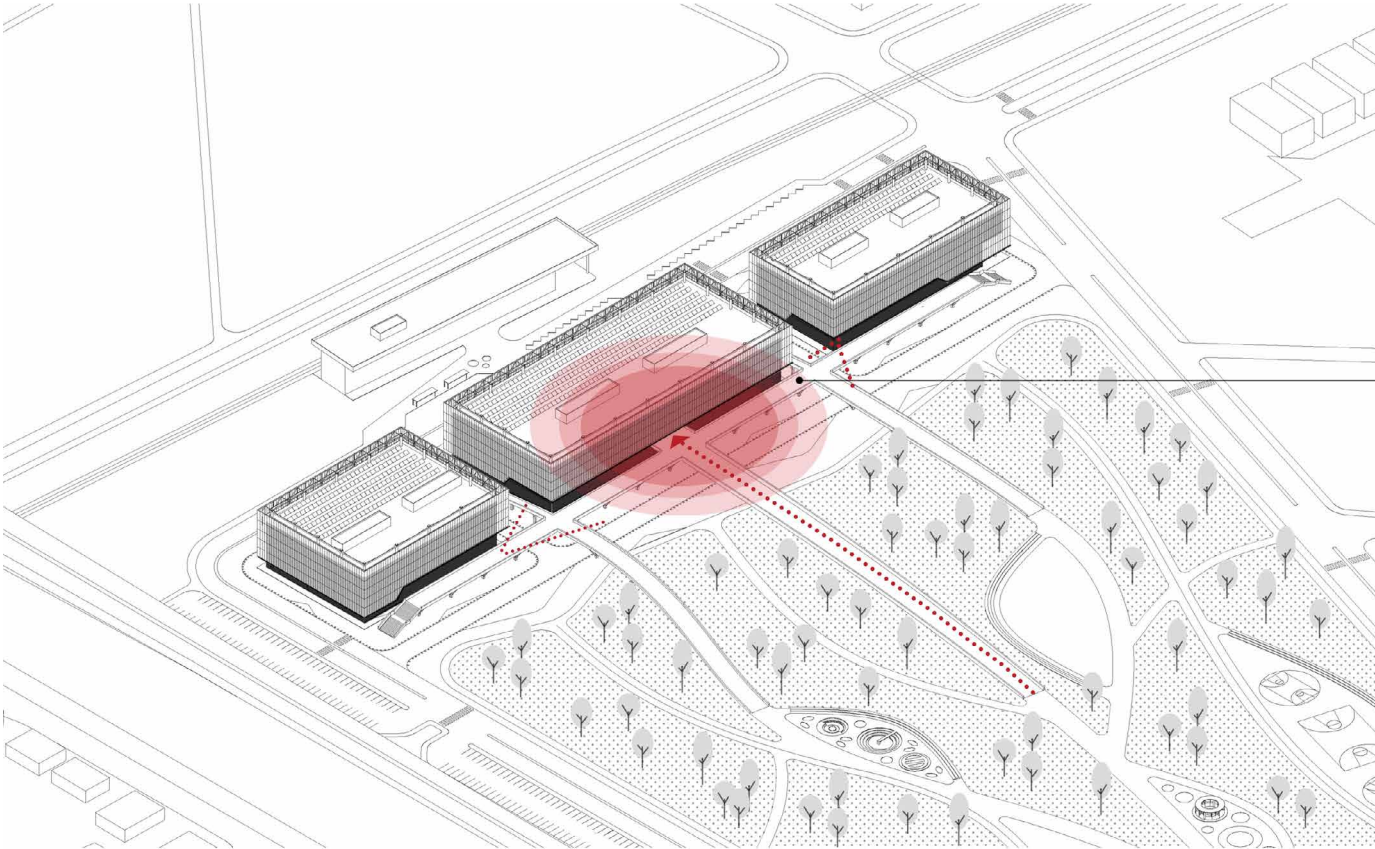
REVESTIMIENTO: PROPUESTA FORMAL



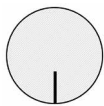
TRAMA SOBRE CUBIERTA
Proyección de una 5ta fachada,
Orientación favorable
Visuales a vuelo de pájaro



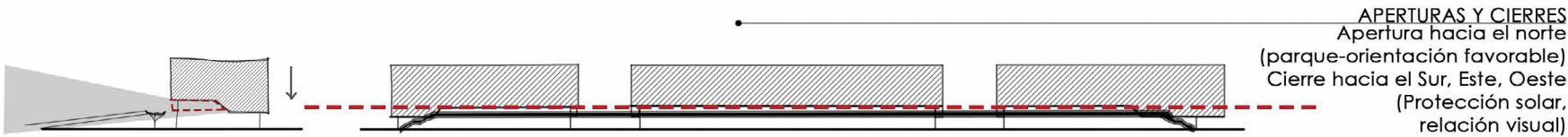
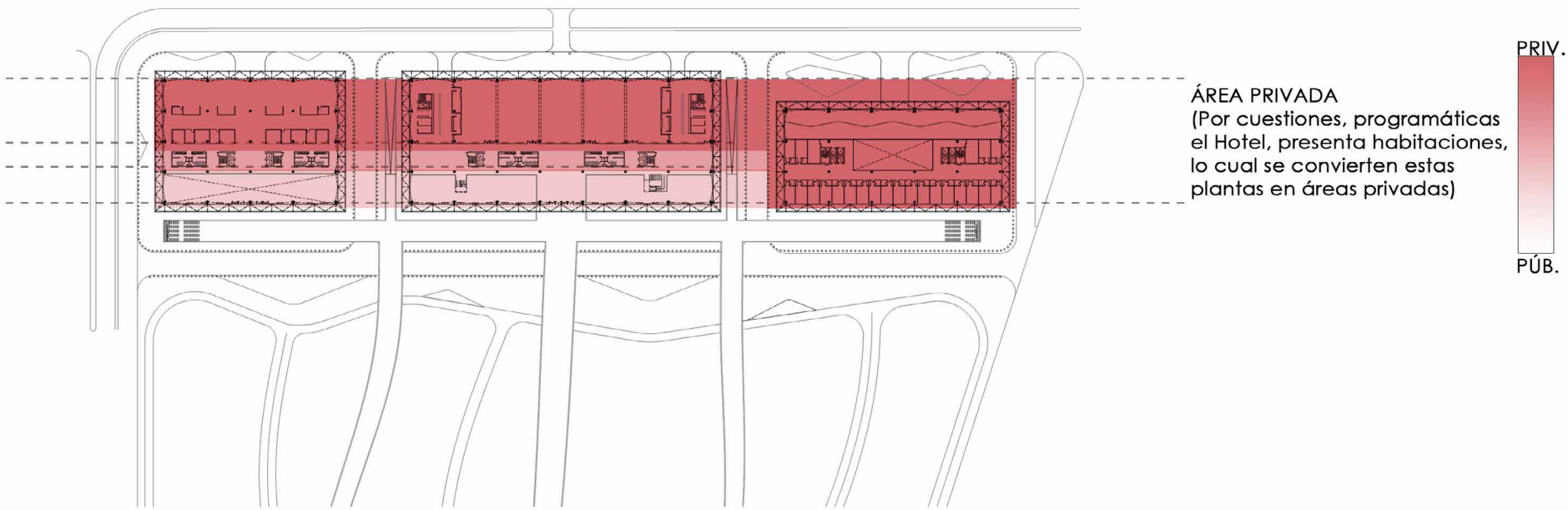
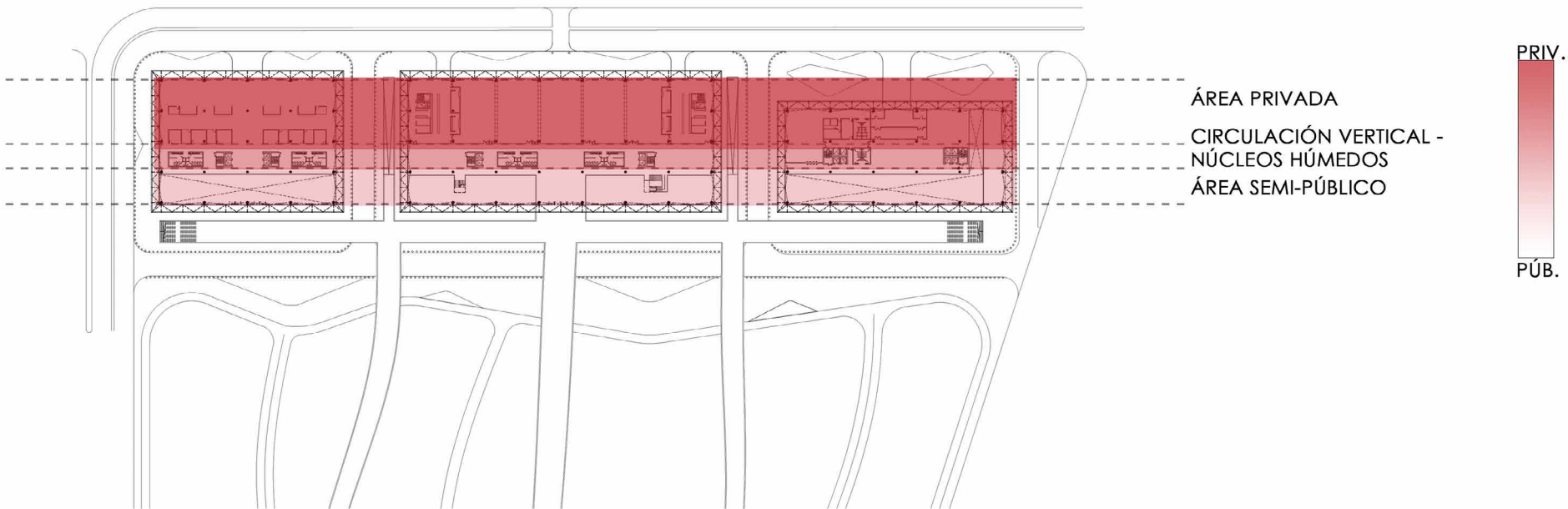
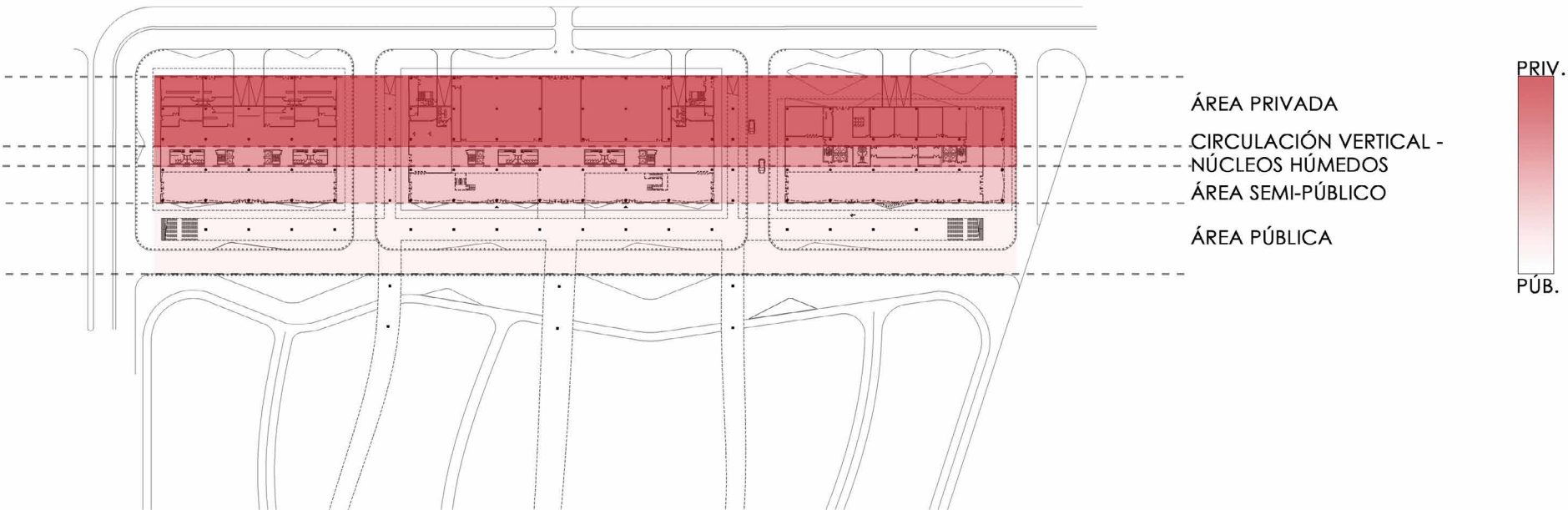
RELACIÓN VISUAL
Relación visual directa al
parque
Relación visual del puente
a los programas



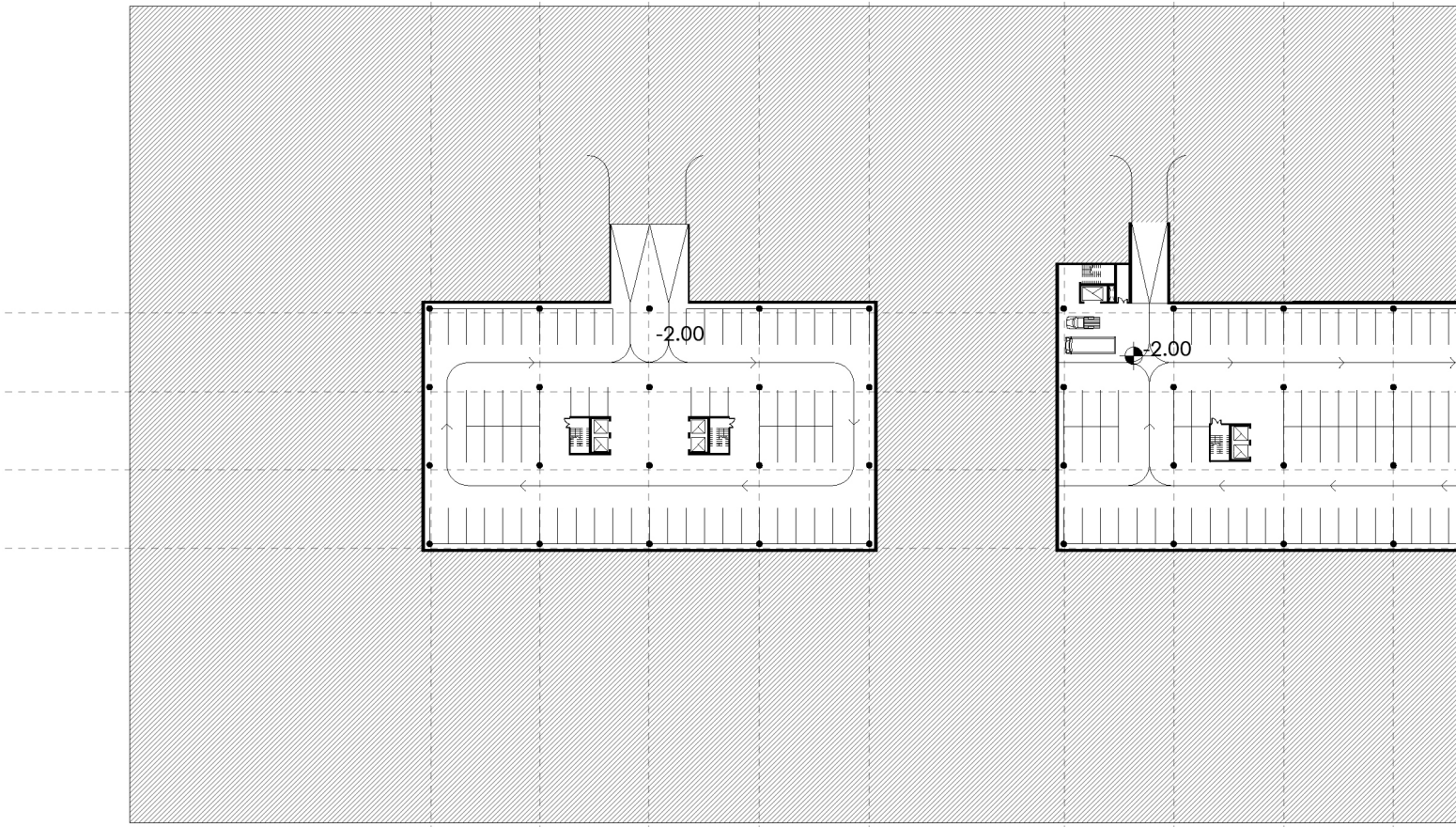
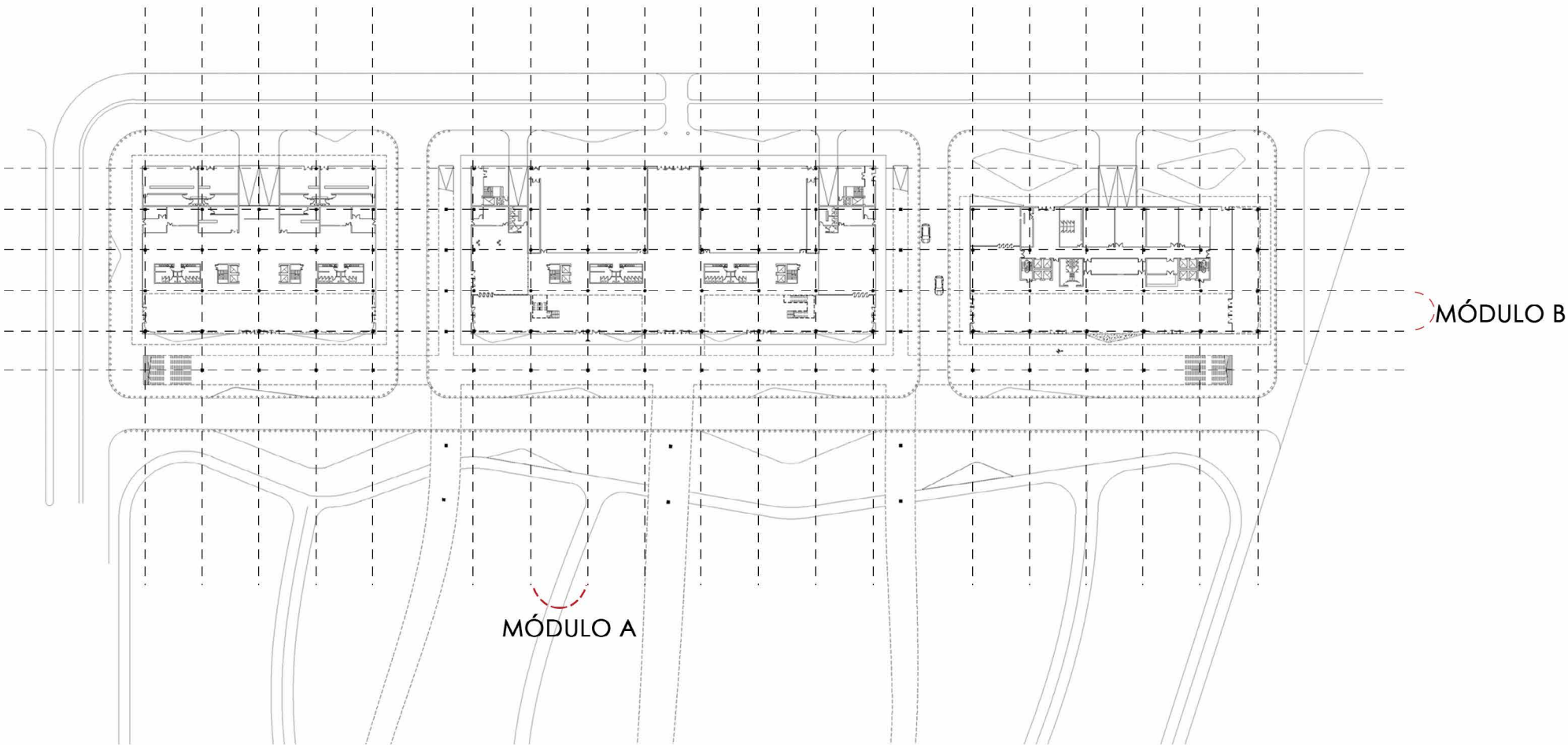
CENTRALIADAD
Centralidad centro de conven-
ciones y puente principal



COMPOSICIÓN PROGRAMÁTICA

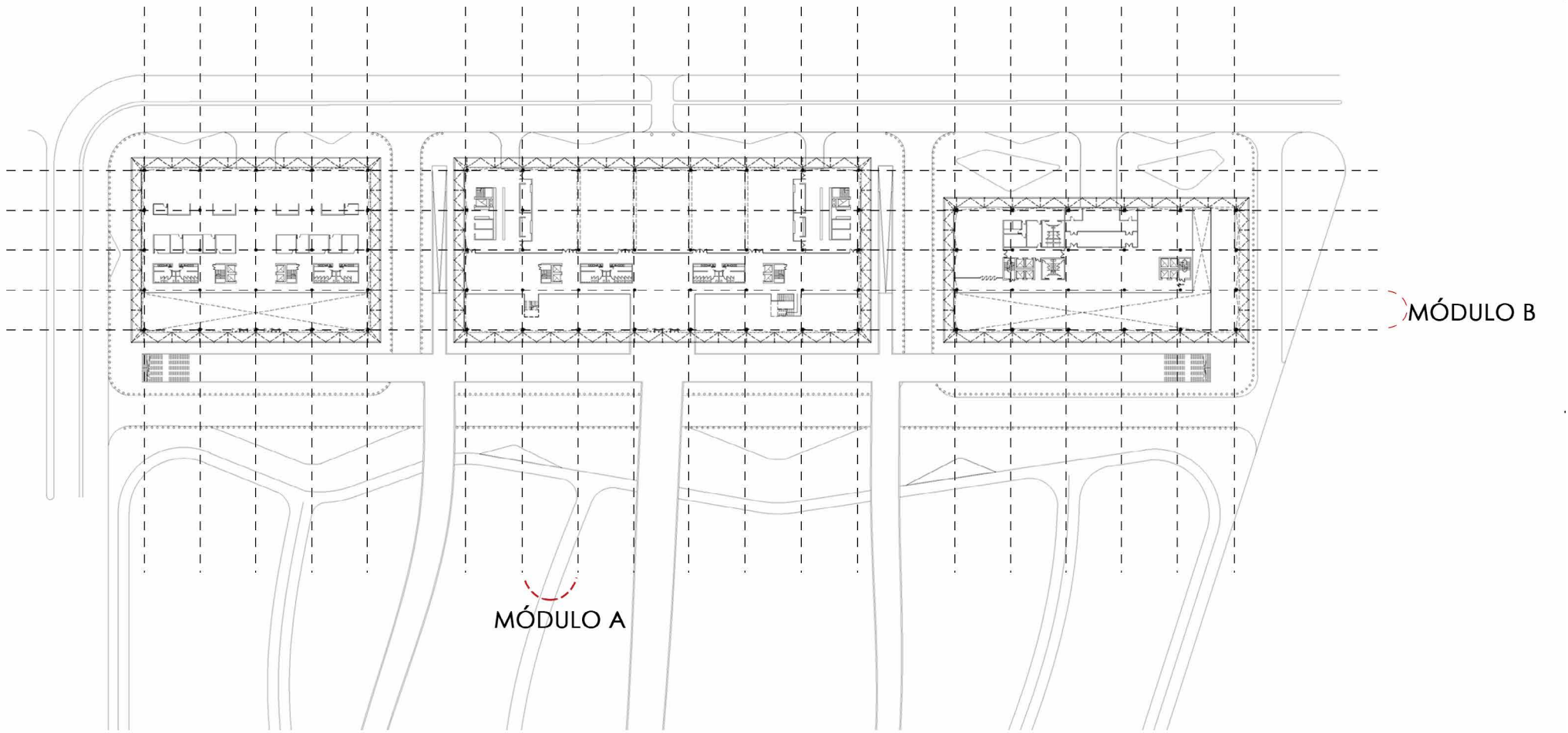
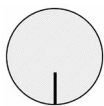


COMPOSICIÓN ESTRUCTURAL

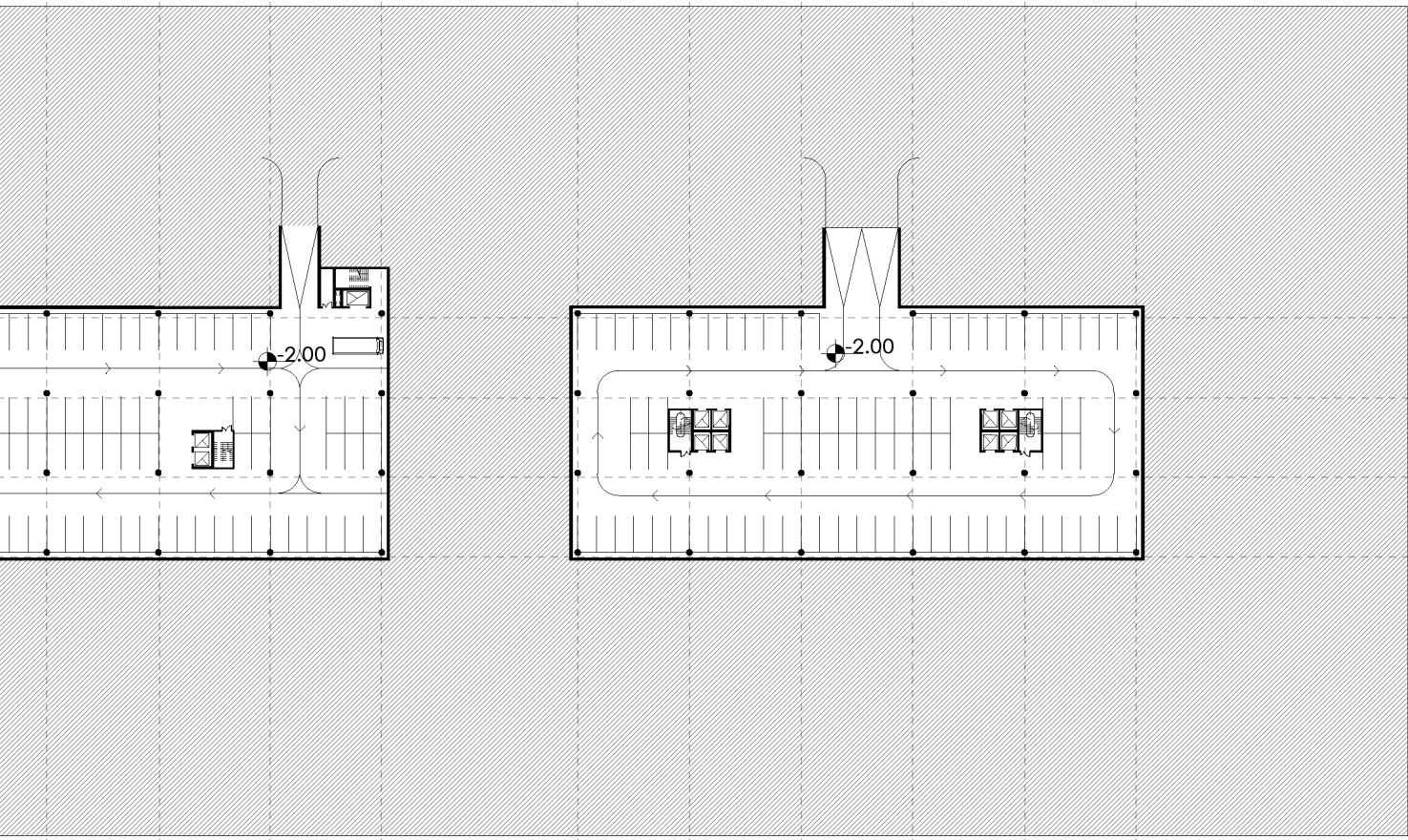


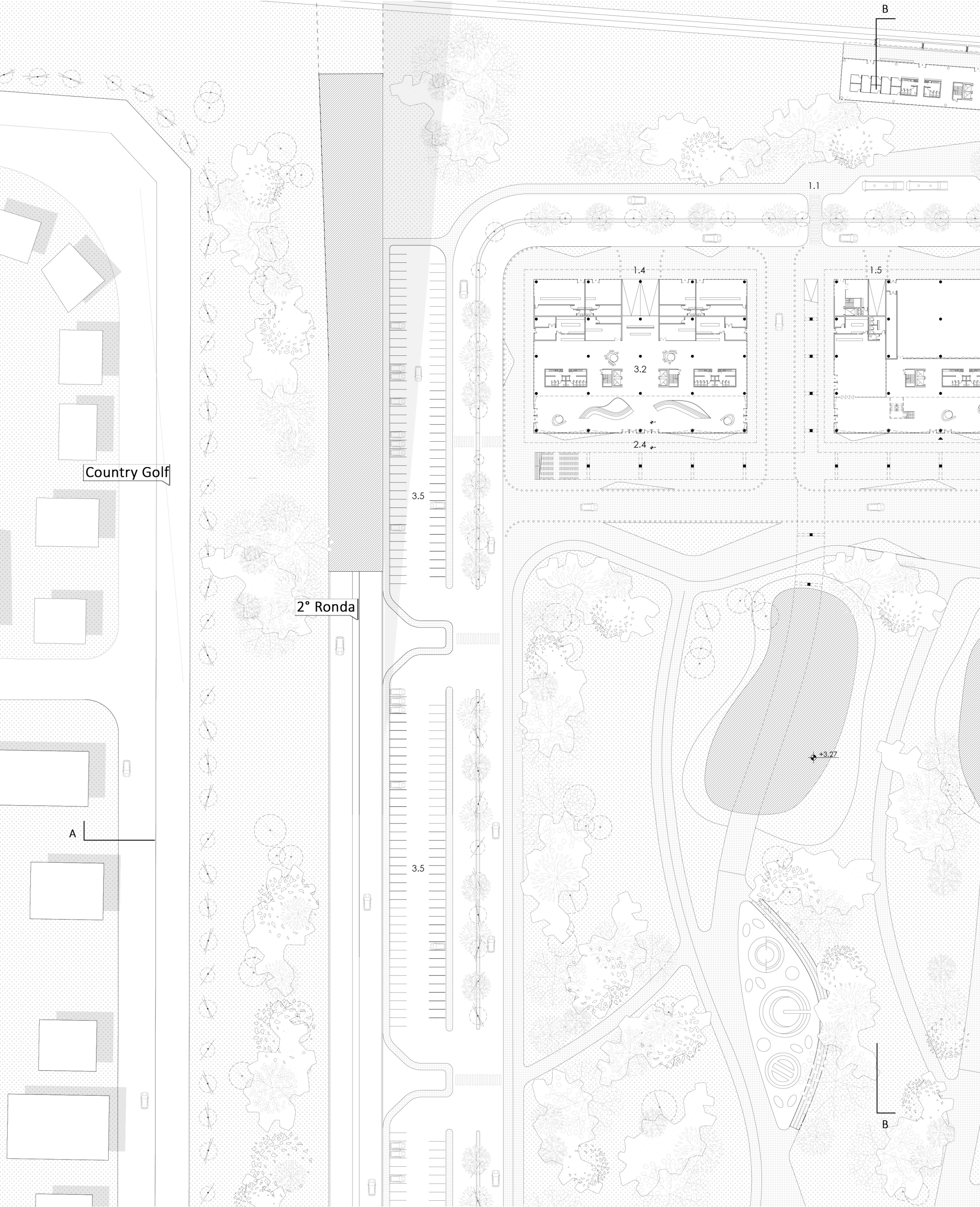
En cuanto a la capacidad de estacionamiento, en relación a las oficinas, la Normativa vigente del Gobierno de la Ciudad de Rosario, exige 1 unidad de aparcamiento cada 50m2 de espacio destinado a trabajos de oficinista. Por otro lado, las exigencias en base a el hotel ejecutivo establece 1 unidad de aparcamiento cada 2 habitaciones.

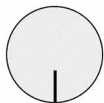
No hay ninguna exigencia en referencia a programas de “Salones de fiesta”. Solo especifica cuestiones de urbanidad, con el fin de no entorpecer la circulación y estacionamiento en el entorno inmediato. La proyección de estacionamientos fue considerada como una ventaja cualitativa que ofrece el programa. Además, cuenta con sectores de maniobra para carga y descarga de elementos y mercadería en relación a los distintos eventos.



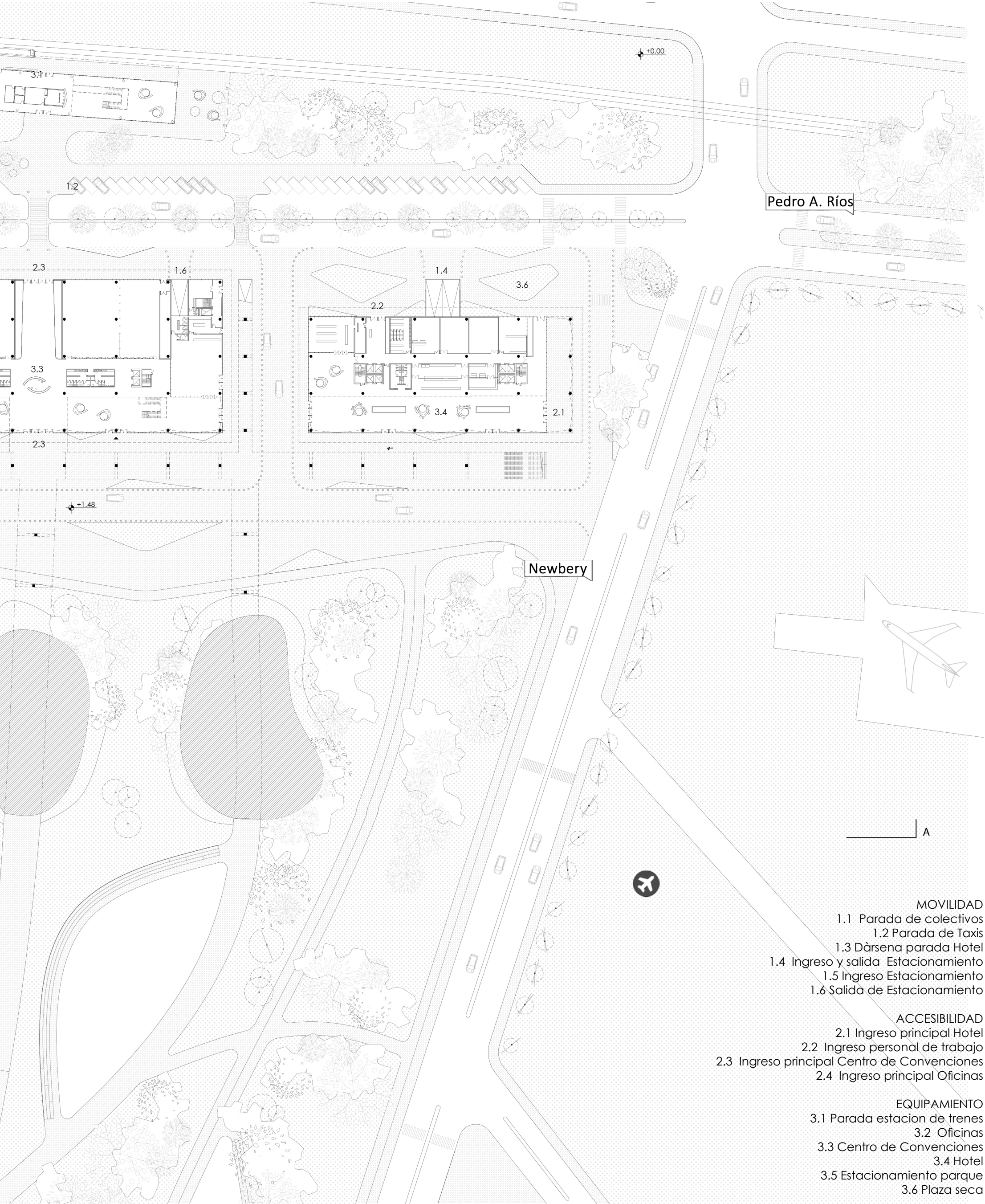
PLANTA ESTACIONAMIENTO esc.1:1000





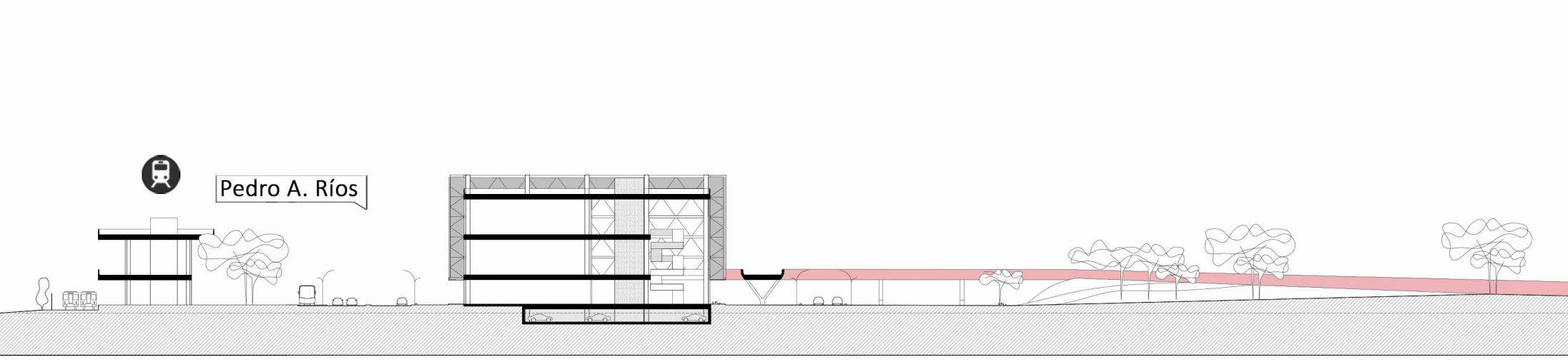
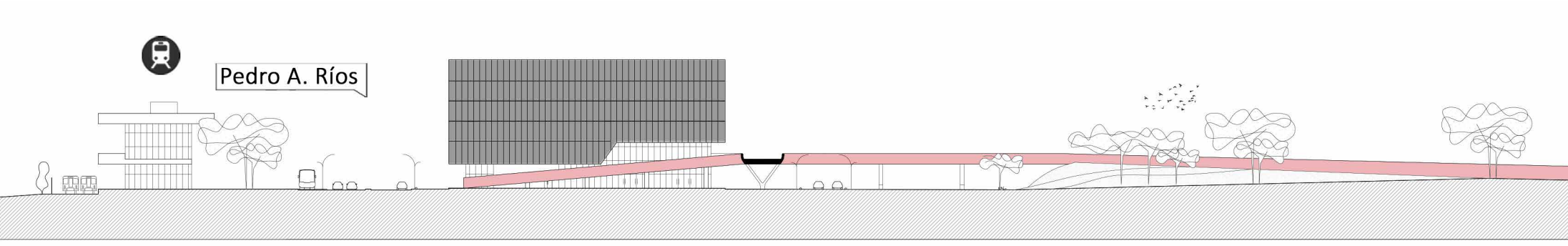


PLANTA esc.1:1000

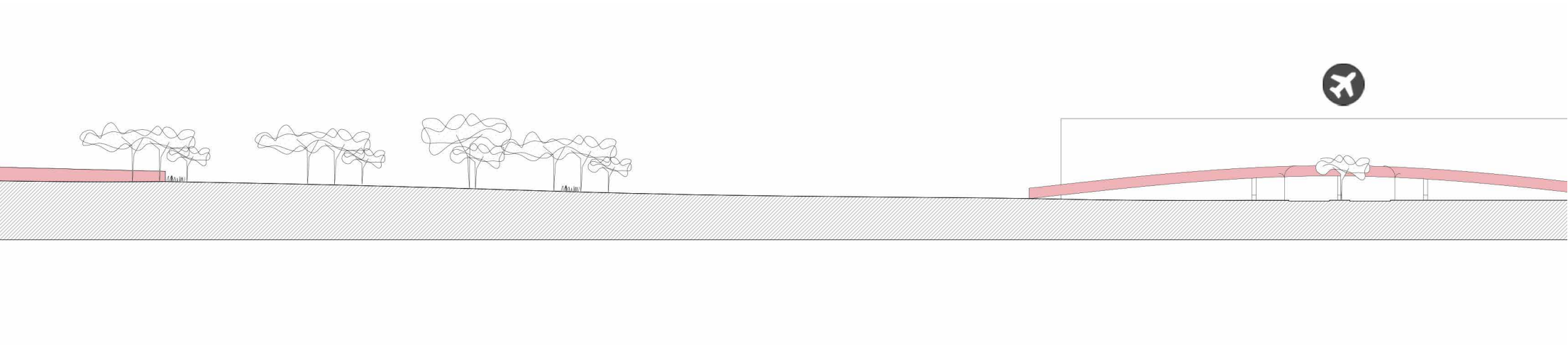




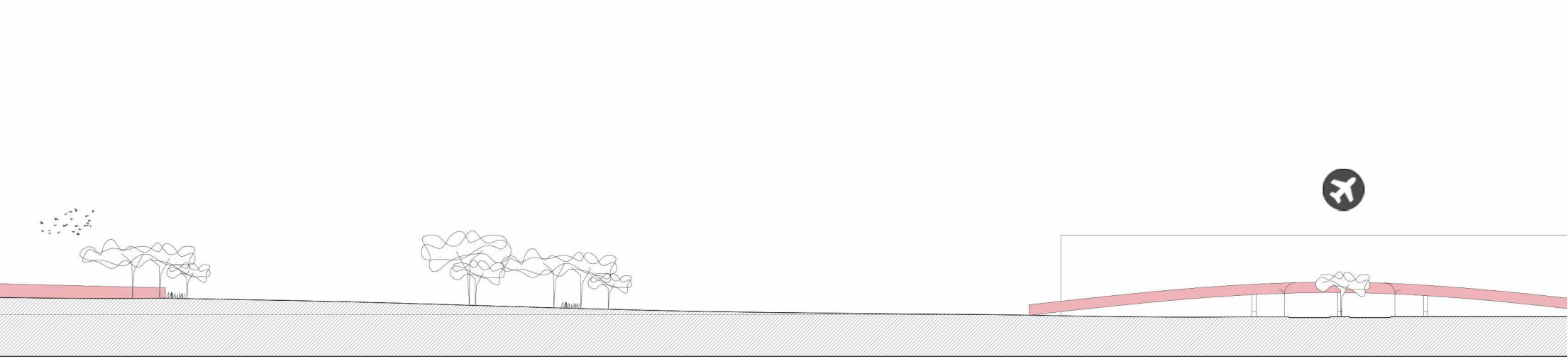




VISTA ESTE CENTRO DE CONVENCIONES esc.1:1000

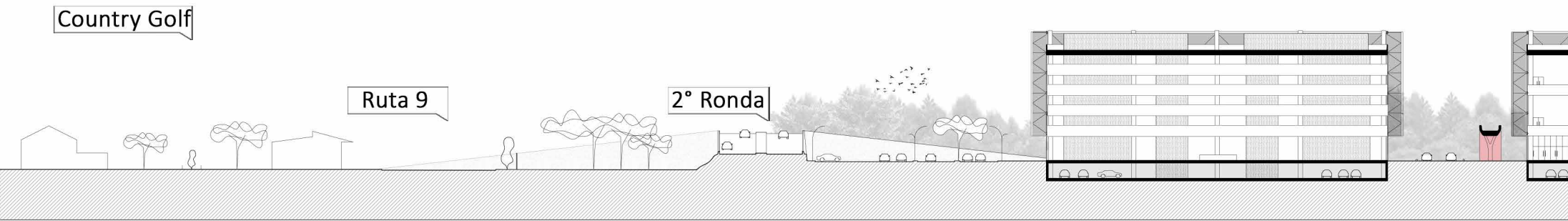
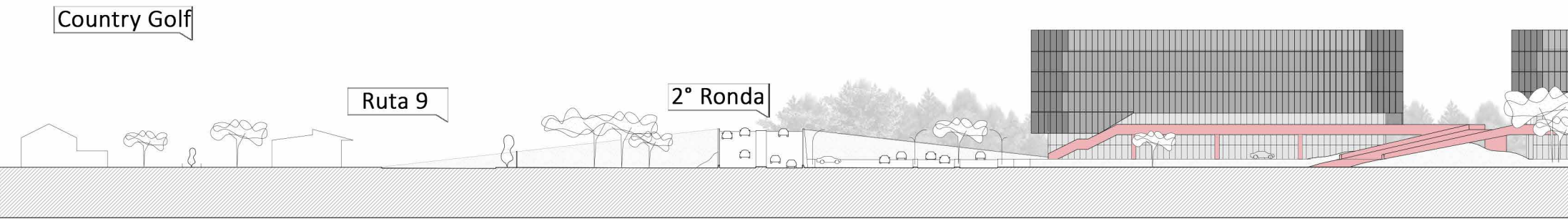


CORTE A-A esc.1:1000

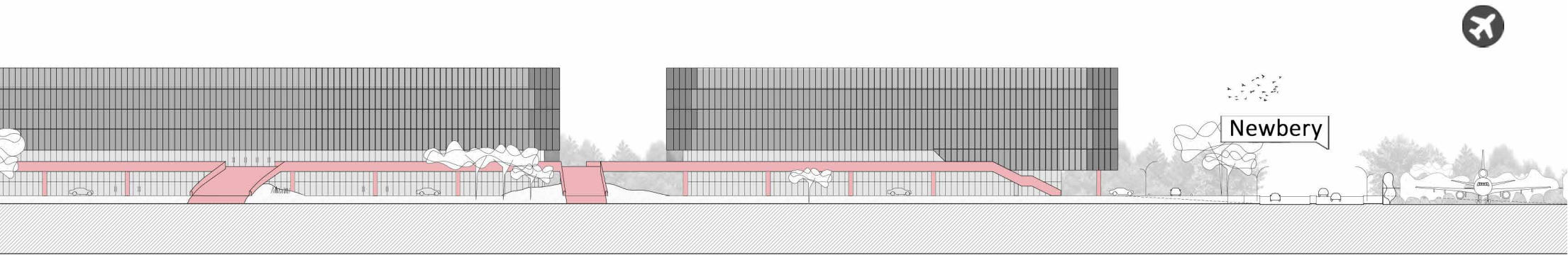








VISTA NORTE EQUIPAMIENTOS esc.1:1000

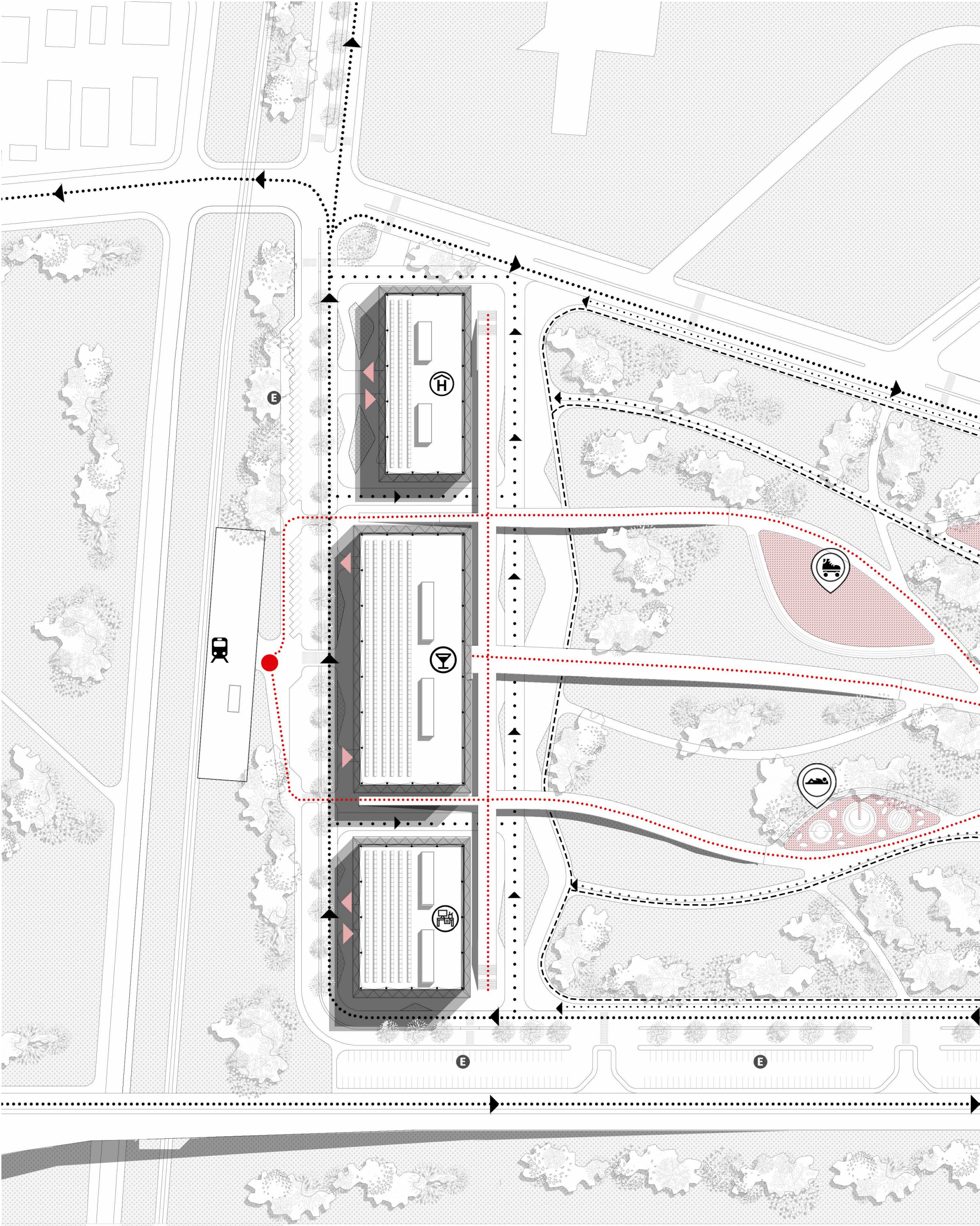


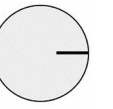
CORTE B-B esc.1:1000



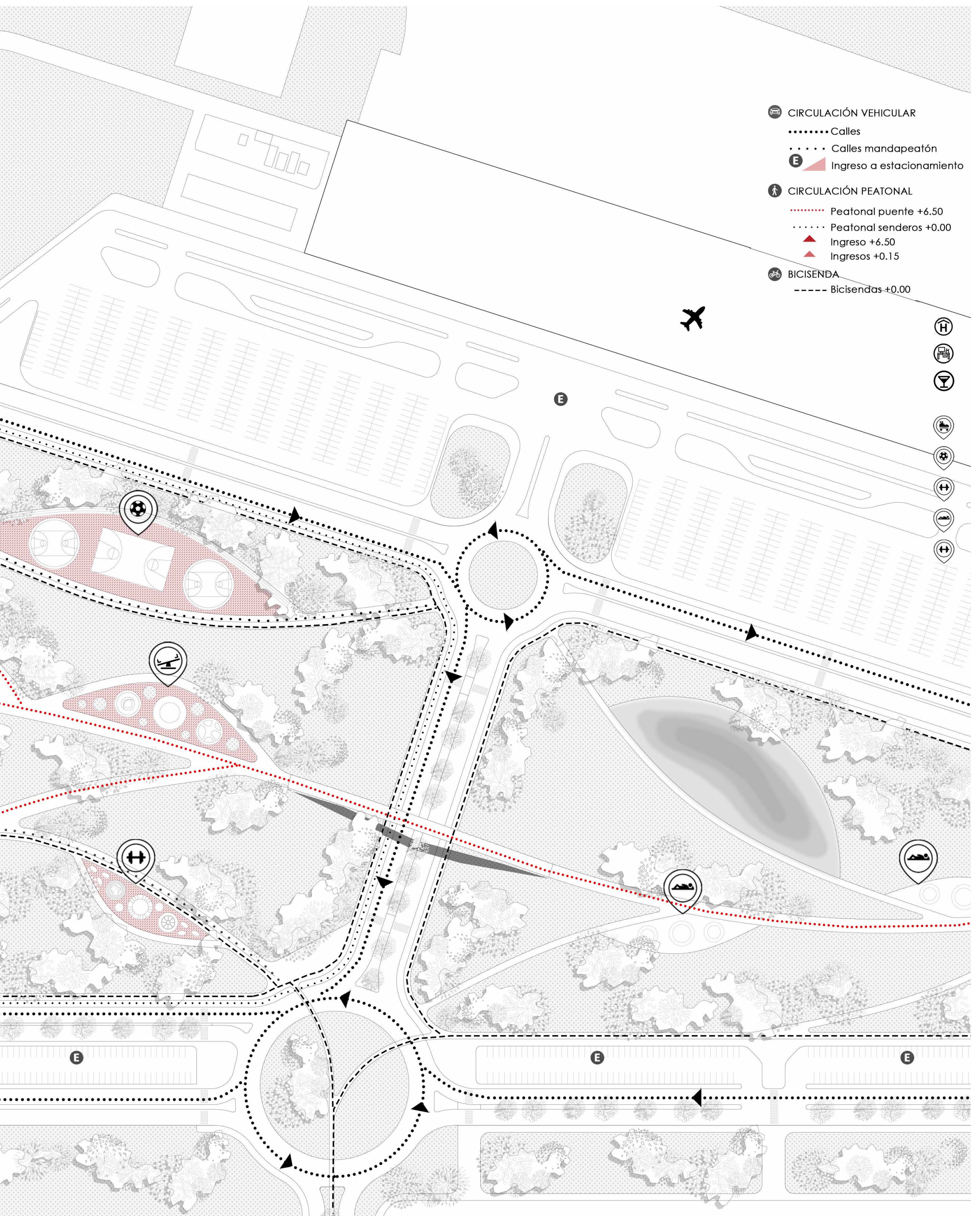






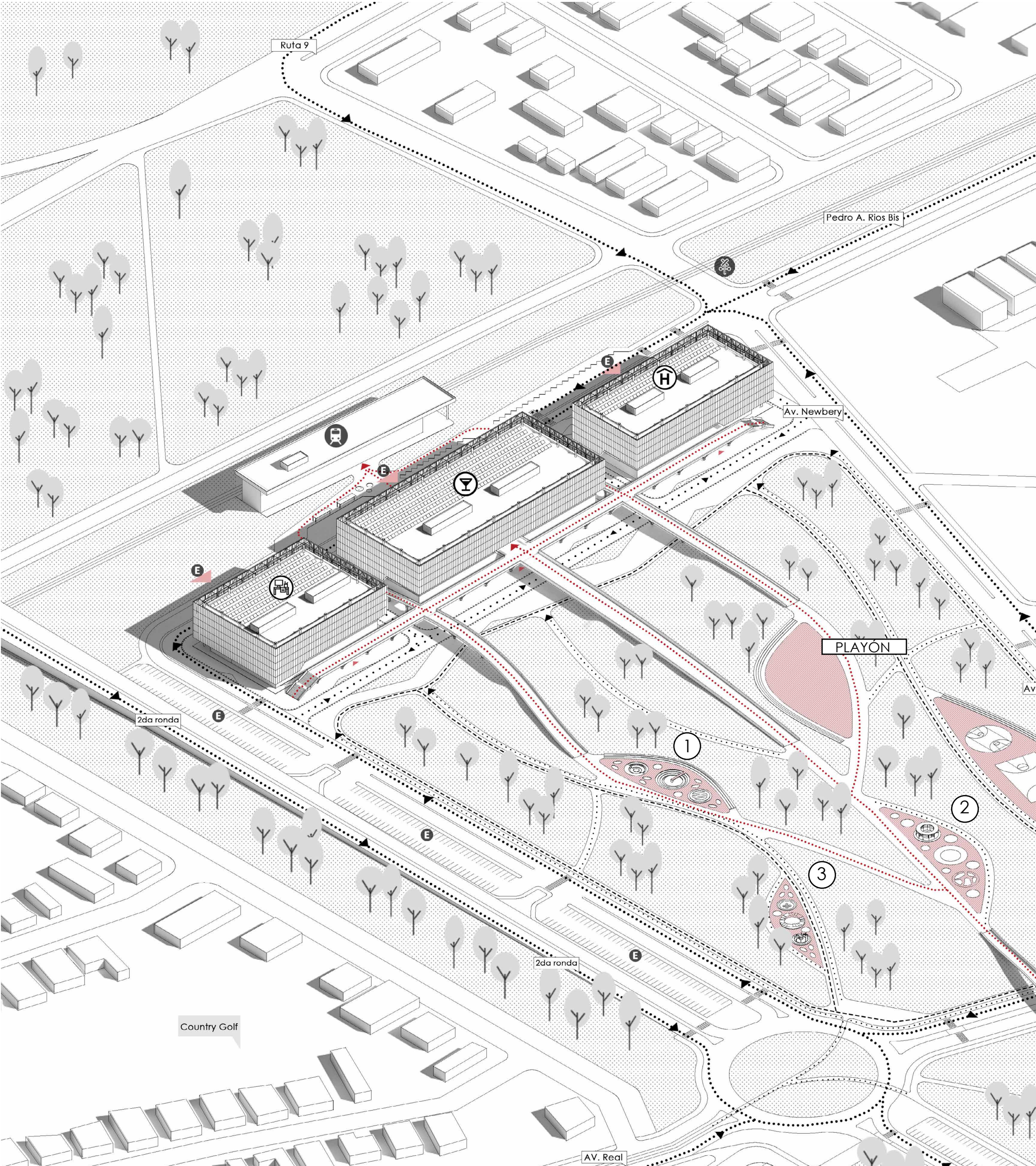


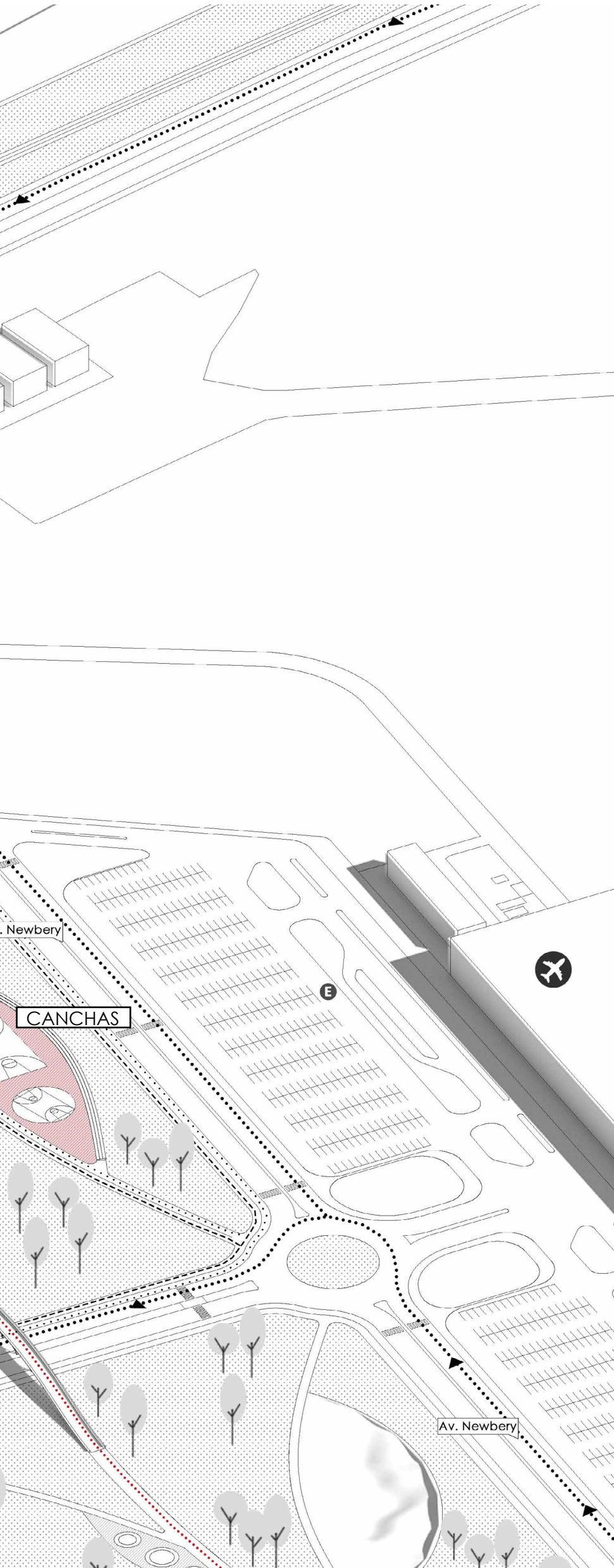
PLANTA URBANA esc.1:1500





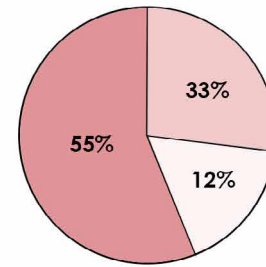






OFICINAS

- Estacionamiento: Subsuelo -2.00 mts
- Comercios, gastronomía y hall de ingreso: Planta baja +1.65 mts
- Oficinas: Planta alta +7.05 / +9.85/ +14.45/ +17.25 mts

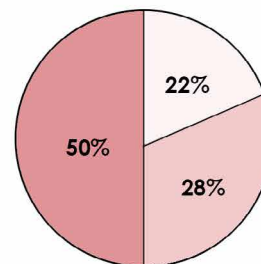


- Programas
- Circulación
- Estacionamiento



CENTRO DE CONVECCIONES

- Estacionamiento: Subsuelo -2.00 mts
- Comercios, gastronomía, salones secundarios y hall de ingreso: Planta alta +1.65 mts
- Salones principales: Planta baja +7.05 / +14.45 mts

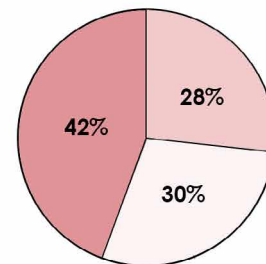


- Programas
- Circulación
- Estacionamiento



HOTEL EJECUTIVO

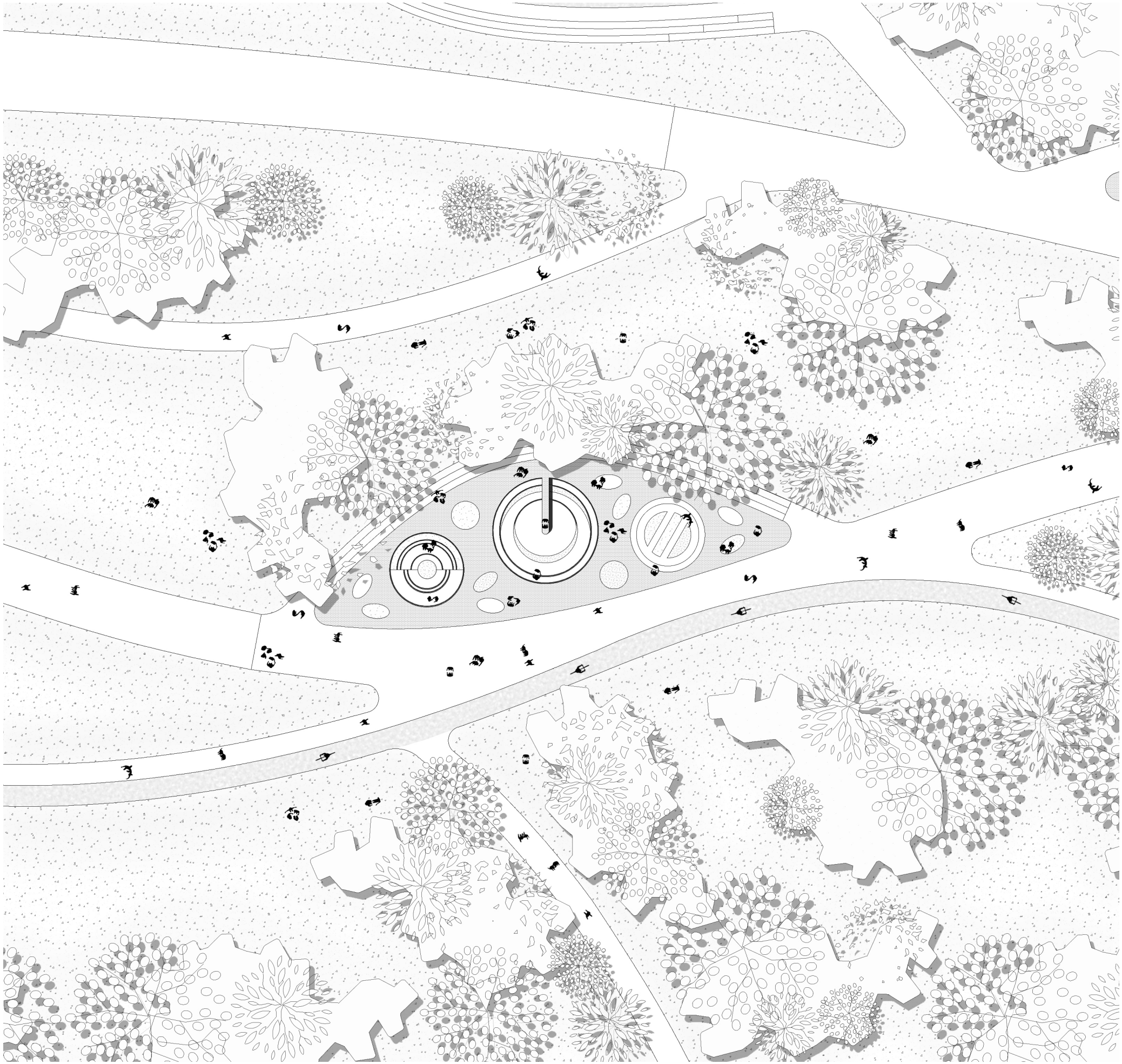
- Estacionamiento: Subsuelo -2.00 mts
- Administración, tienda hotel, recepción y hall de ingreso: Planta baja +1.65 mts
- Bar, spa hotel: 1er piso +7.05 mts
- Habitaciones hotel: 2do y 3er piso +9.85/ +14.45 / +17.25 mts



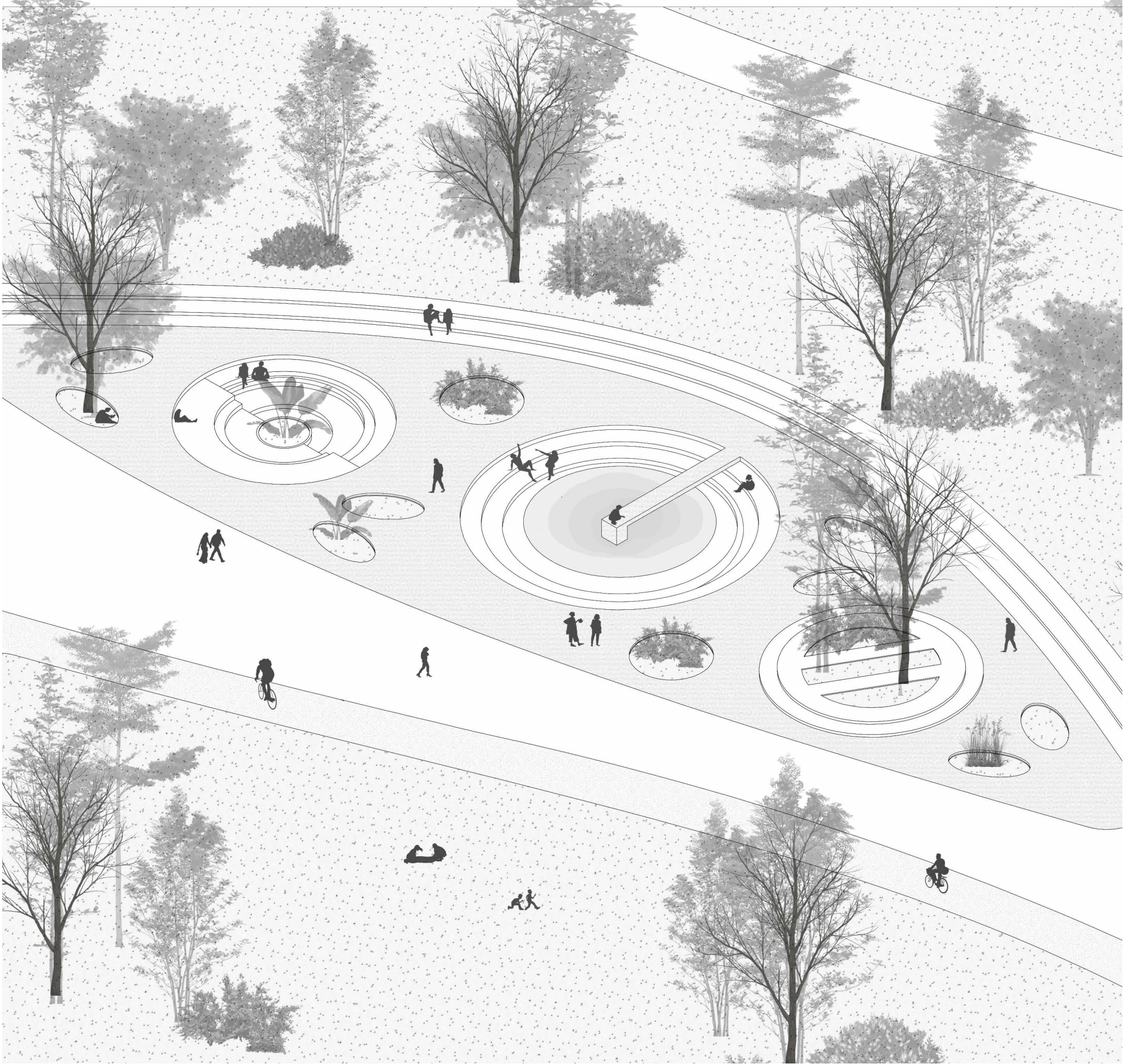
- Programas
- Circulación
- Estacionamiento







1 - ESTACIÓN DE DESCANSO



CORTE esc.1:250



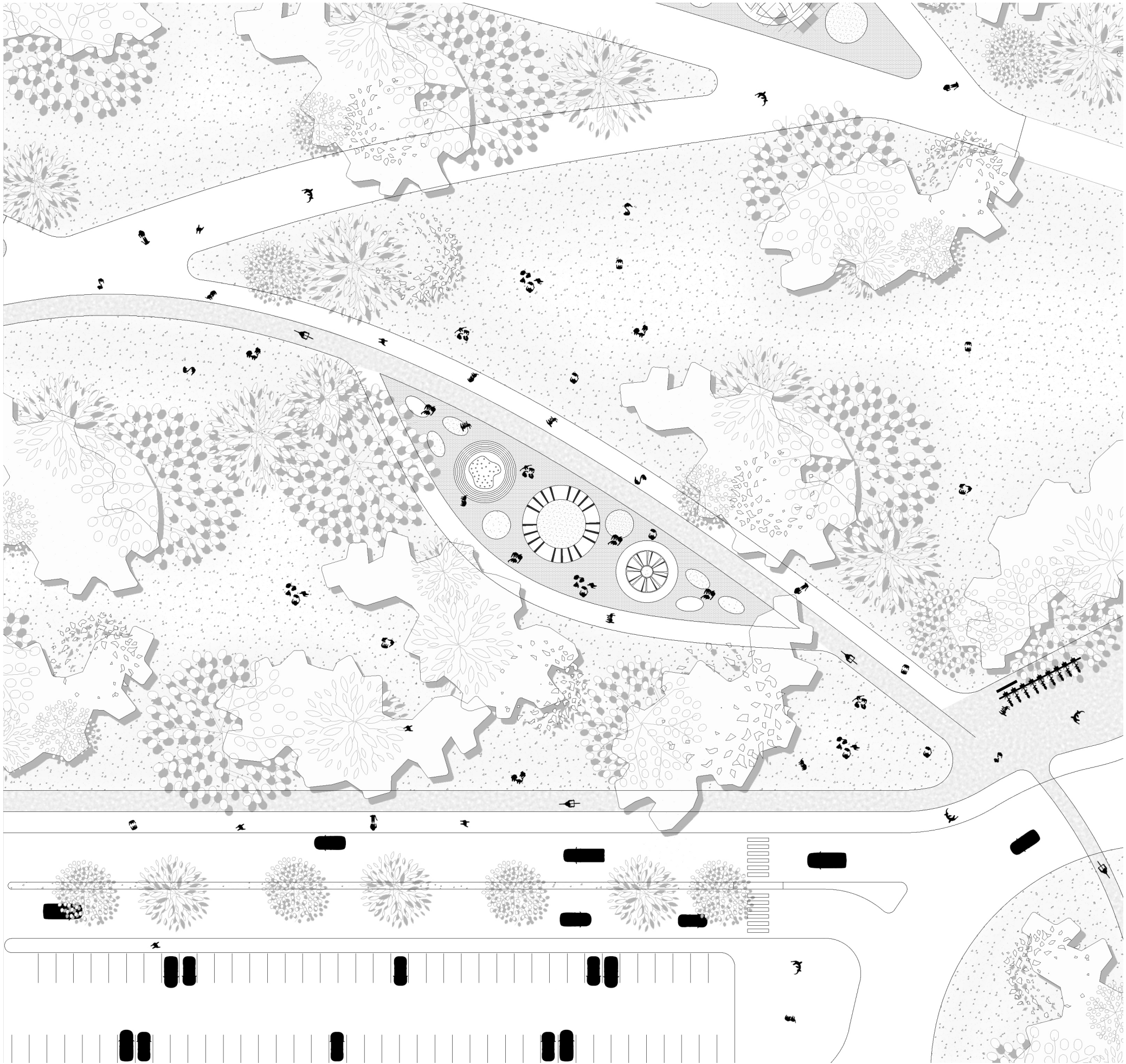


2 - ESTACIÓN INFANTIL



CORTE esc. 1:500

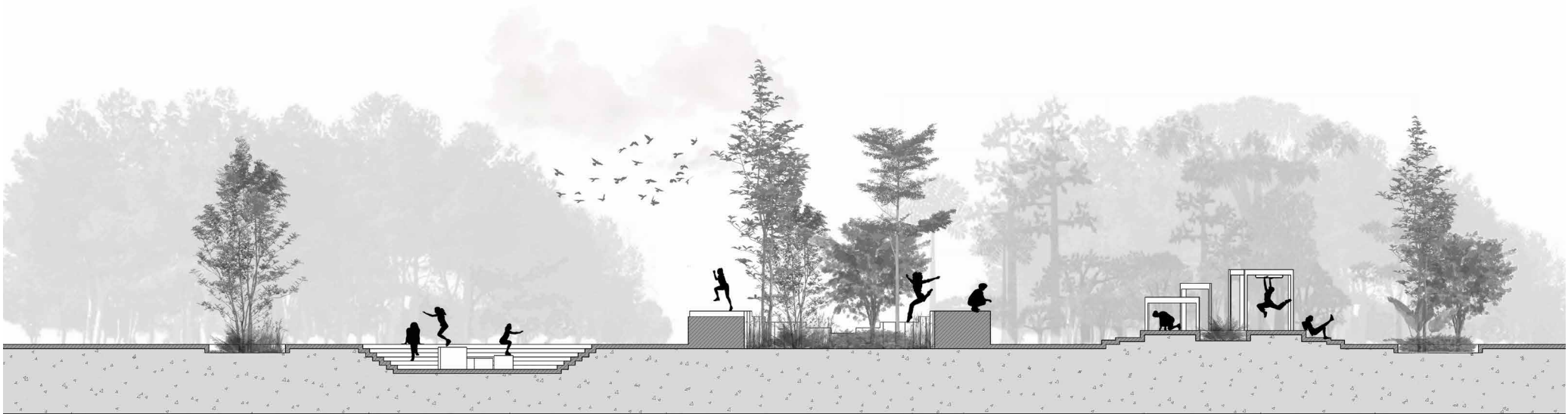




3 - ESTACIÓN DEPORTIVA



CORTE esc.1:250







PROYECTO ARQUITECTÓNICO

“La planificación urbana no es determinista. Pretende establecer equilibrio y armonía. Señala las opciones posibles, salvaguarda la libertad de elección para el presente y el futuro”.

Sánchez de Madariaga, Inés. Esquinas Inteligentes. Madrid. Editorial Alianza, 2008

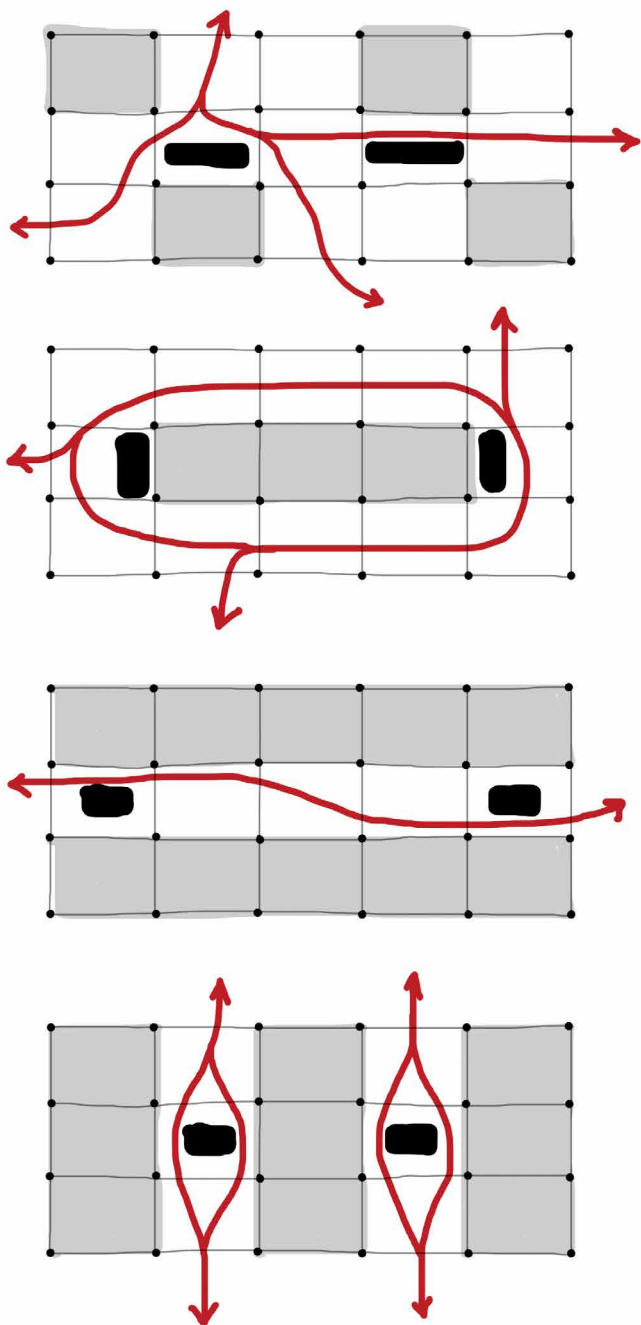
MEMORIA

A la hora de proyectar edificios de gran escala debemos tener en cuenta diversos factores. Como primer punto su implantación y relación la llegada al mismo, la cual debe ser de fácil accesibilidad. Por ello, cuando planteamos las nuevas circulaciones, se debe tener en cuenta las existentes.

En esta instancia debemos considerar cómo se iba a desarrollar la estructura de los mismos para que pueda trascender programáticamente a través de los años. En base a este concepto planteamos una mega-estructura modular, adaptándose, en este caso, a tres programas distintos, cumpliendo con la funcionalidad y requisitos de cada uno de manera pertinente.

La idea de plantear una estructura modular es para que la misma sea flexible y que pueda adaptarse a futuros cambios, sean de expansión o de variación de programas.

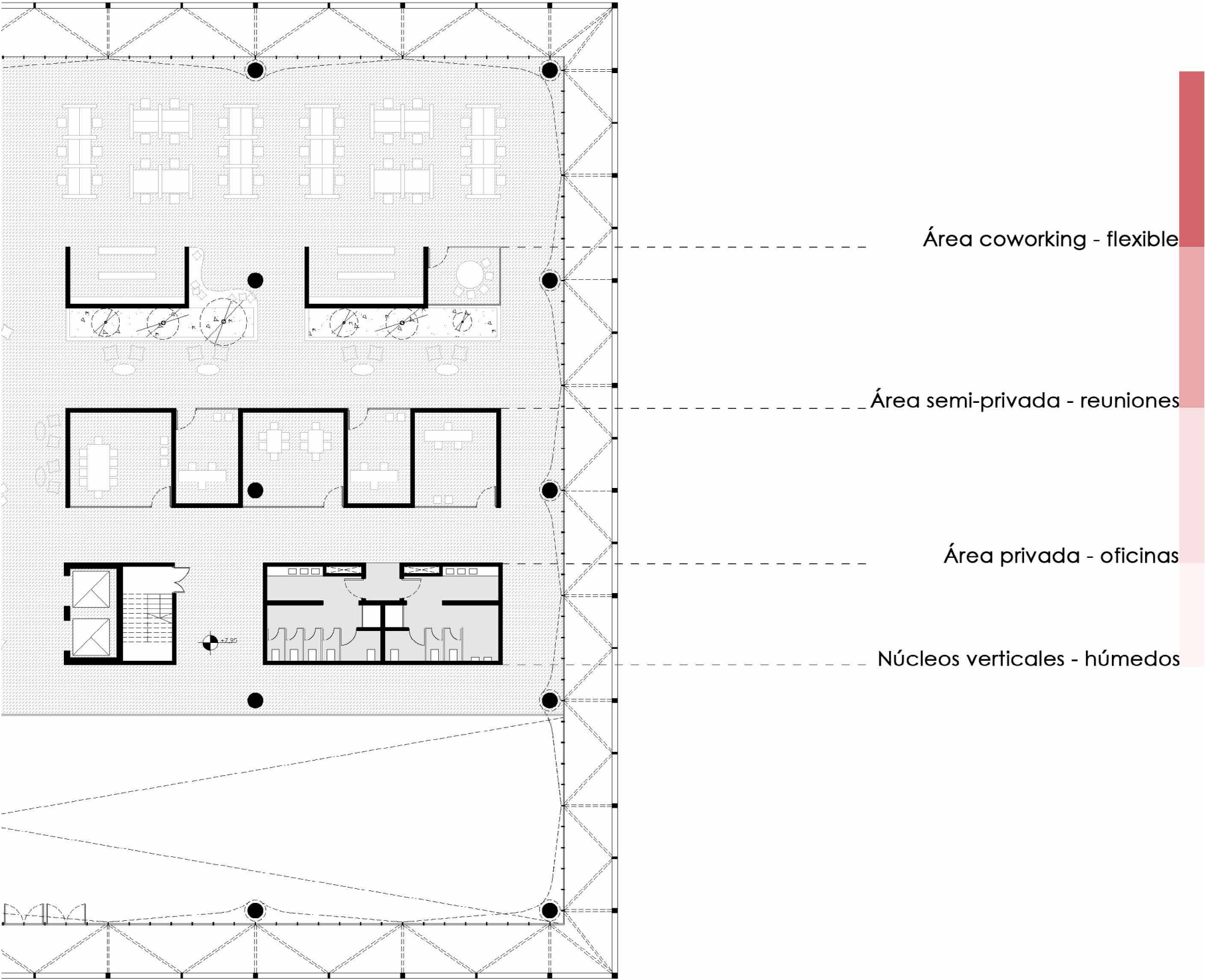
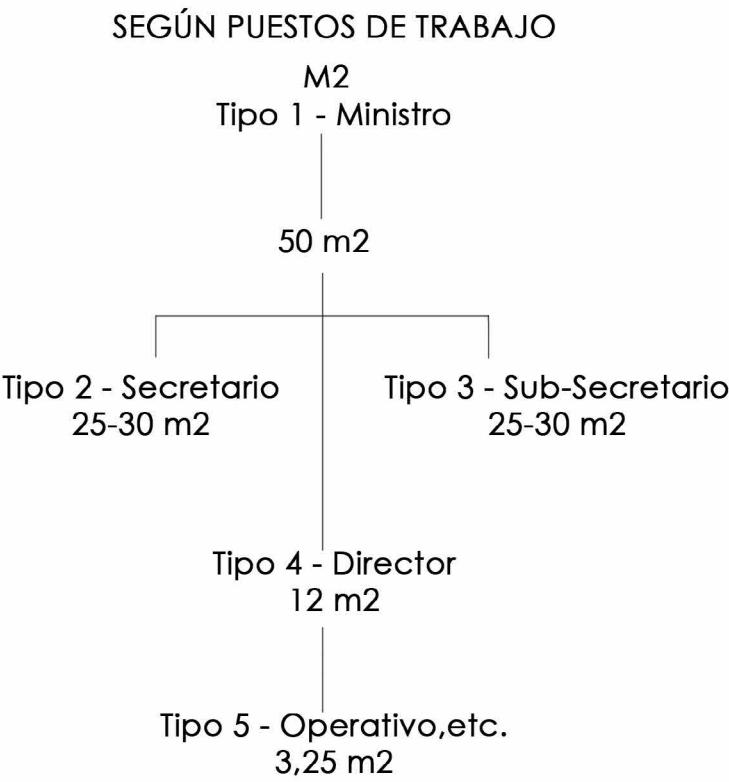
Propusimos entonces una grilla estructural, trabajando con módulos que cumplen con la distribución interna de cada edificio en relación al estacionamiento en subsuelo. Además la misma nos permitió realizar una composición programática, organizando el edificio de áreas públicas a privadas. De esta manera, continuamos representando el concepto de módulos en la estructura de la fachada vidriada y la del revestimiento.



PROGRAMA

OFICINAS

Lo recomendable: oficinas de 14 m2 para cada empleado, cada empleado debe contar con 3.5 m2.



CENTRO DE CONVENCIONES

Según la Normativa vigente que nos ofrece el Gobierno de la ciudad de Rosario, la capacidad en relación a equipamientos de “Salones de fiestas” es de 1 m2 de superficie útil por persona. Tomamos como referencia al Complejo City Center, incluyendo ciertas posibilidades de distribución interna dependiendo de la característica de cada evento.

REFERENCIA CENTRO DE CONVENCIONES CITY CENTER

SALONES	DIMENSIONES (m)	ALTURA (m)	SUPERFICIE útil (m2)				
■ Gran Paraná	30 x 67	5,50	2010	1392	695	930	2010

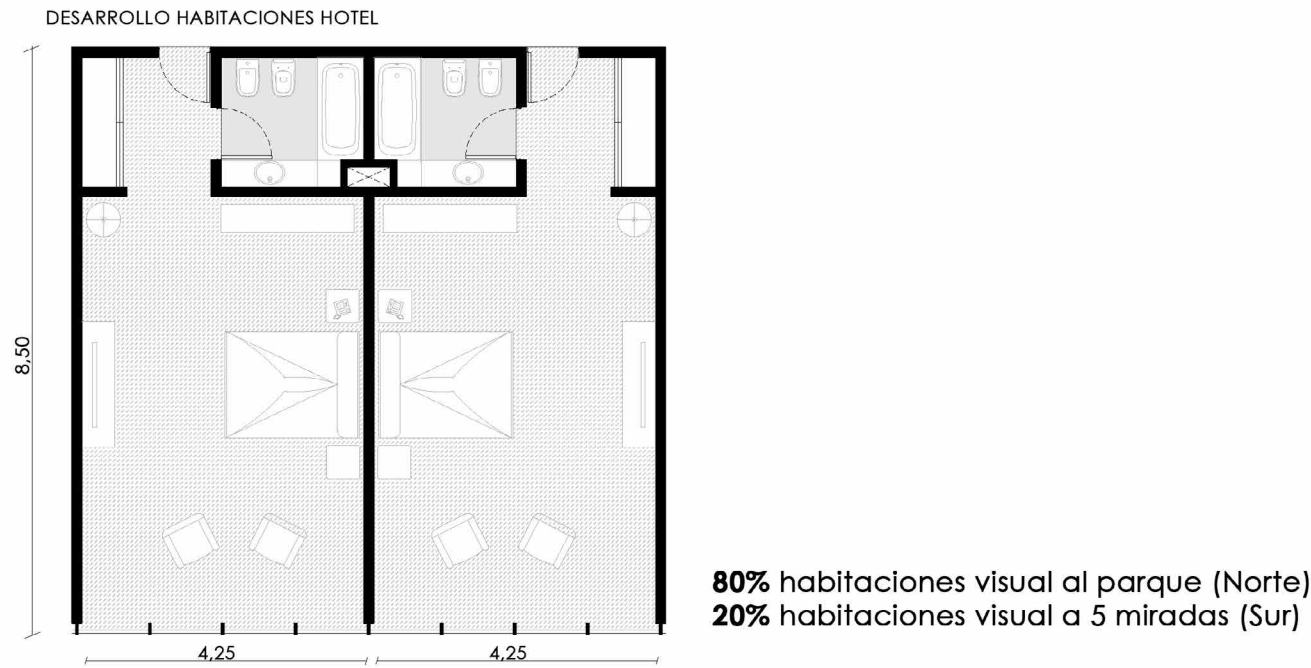
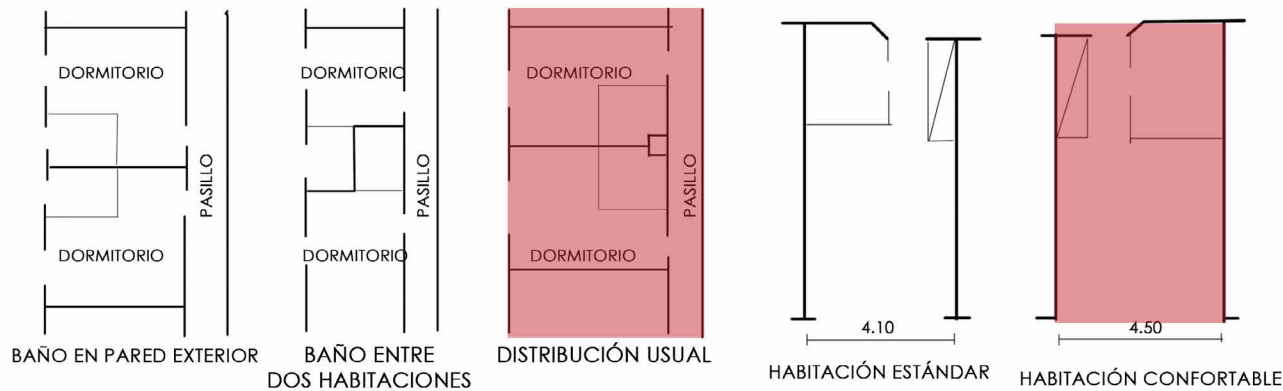
CAPACIDAD CENTRO DE CONVENCIONES AIR

SALONES	DIMENSIONES (m)	ALTURA (m)	SUPERFICIE útil (m2)				
■ Salón A-B	23 x 28	4,50	680	470	235	315	680
■ Salón C-D	23 x 72	6,50	1200	830	415	560	1200

HOTEL EJECUTIVO

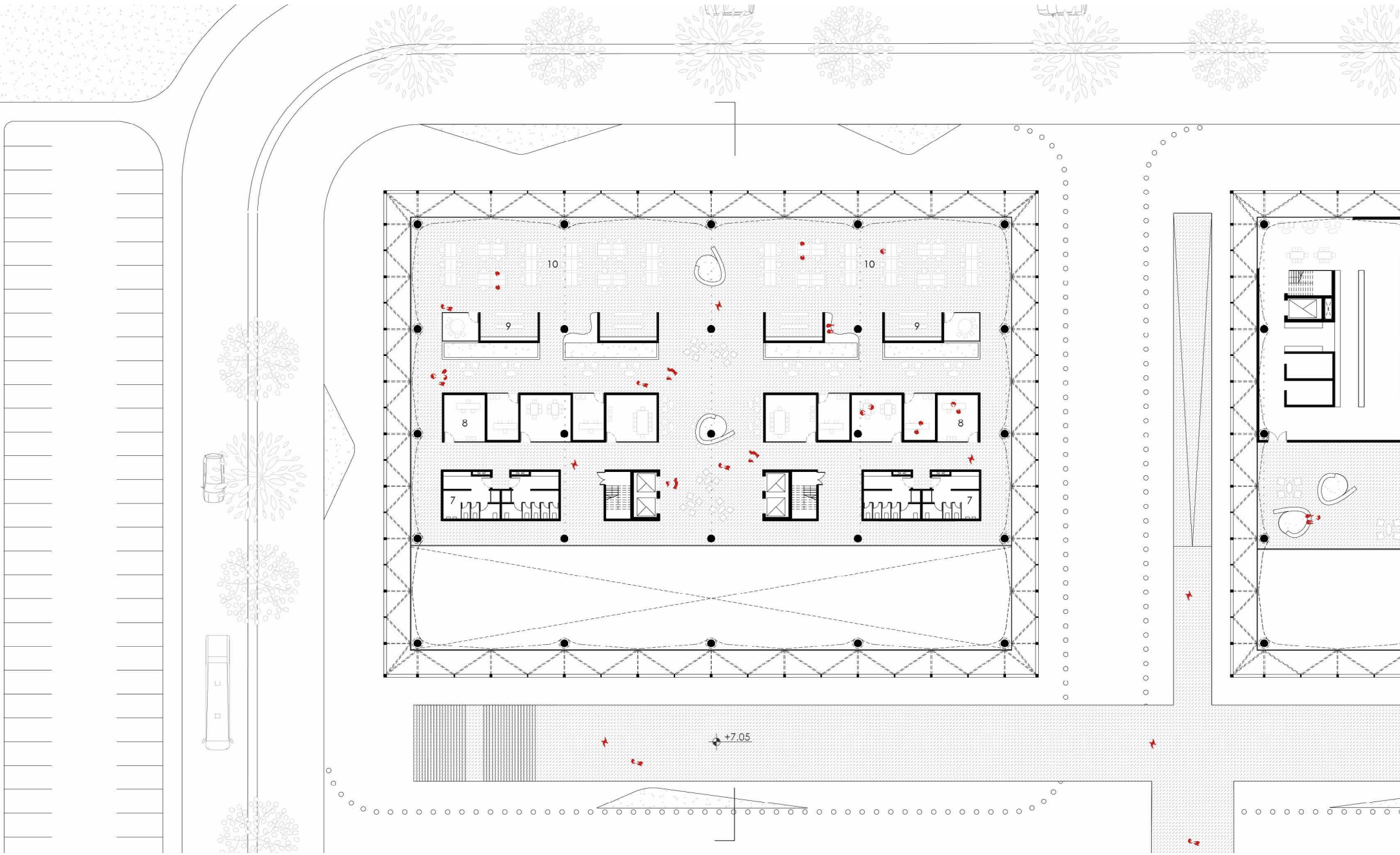
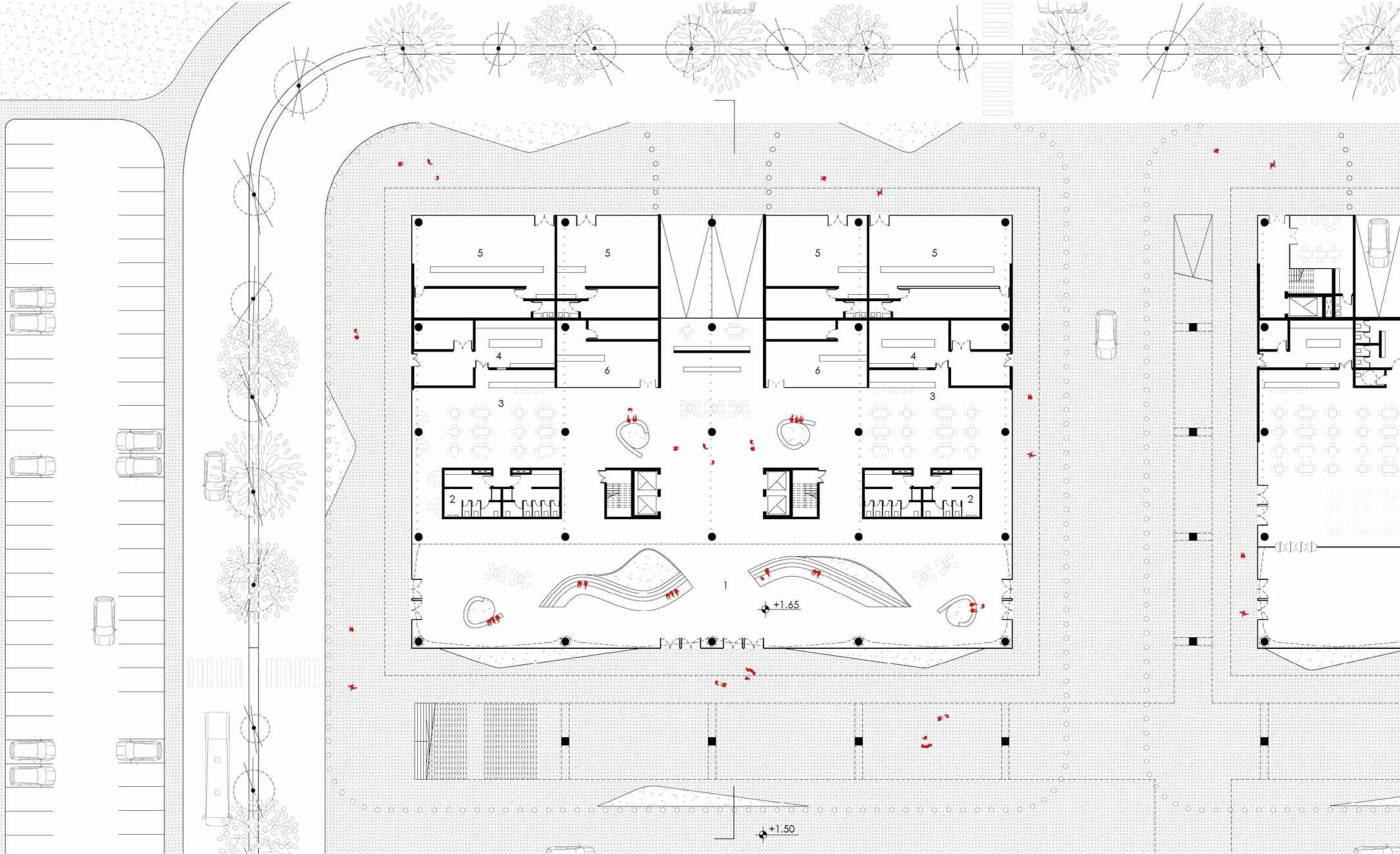
Porcentajes disposición programática

Alojamiento con habitaciones - baños - pasilos y servicio de planta	55%
Recepción, hall, salones	14%
Cocina, restaurant, spa/gimnasio	17%
Administración, secretaría, servicios limpieza.	14%



OFICINAS

PLANTAS esc. 1:500



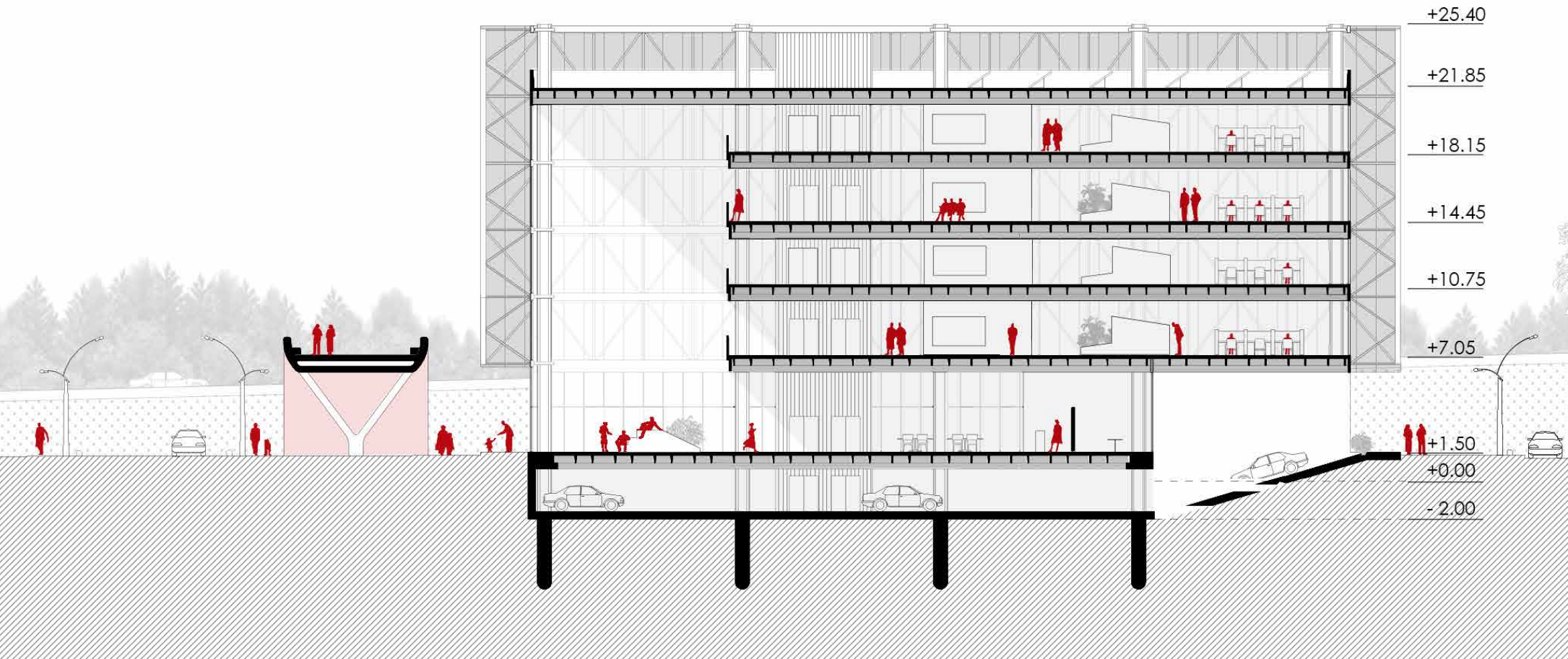


REFERENCIAS

- PLANTA BAJA
- 1- Hall de ingreso PB
 - 2- Baños
 - 3- Comedor
 - 4- Cocina
 - 5- Locales comerciales
 - 6- Locales/servicios oficina

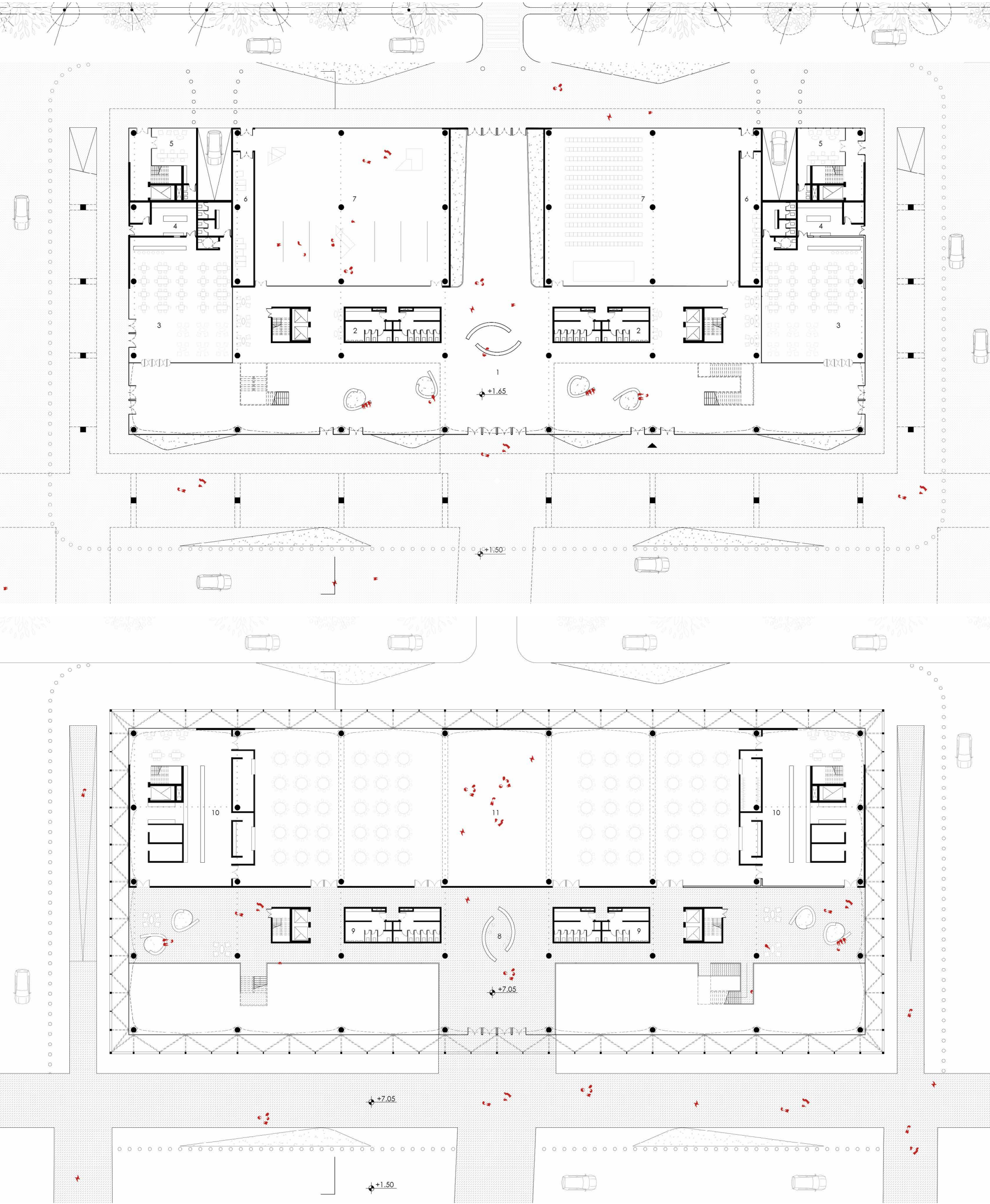
- PLANTA ALTA
- 7- Baños
 - 8- Área privada oficinas
 - 9- Salas de reuniones
 - 10- Co-working

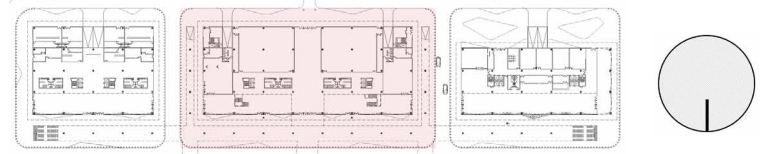
CORTE esc.1:500



CENTRO DE CONVENCIONES

PLANTAS esc. 1:500



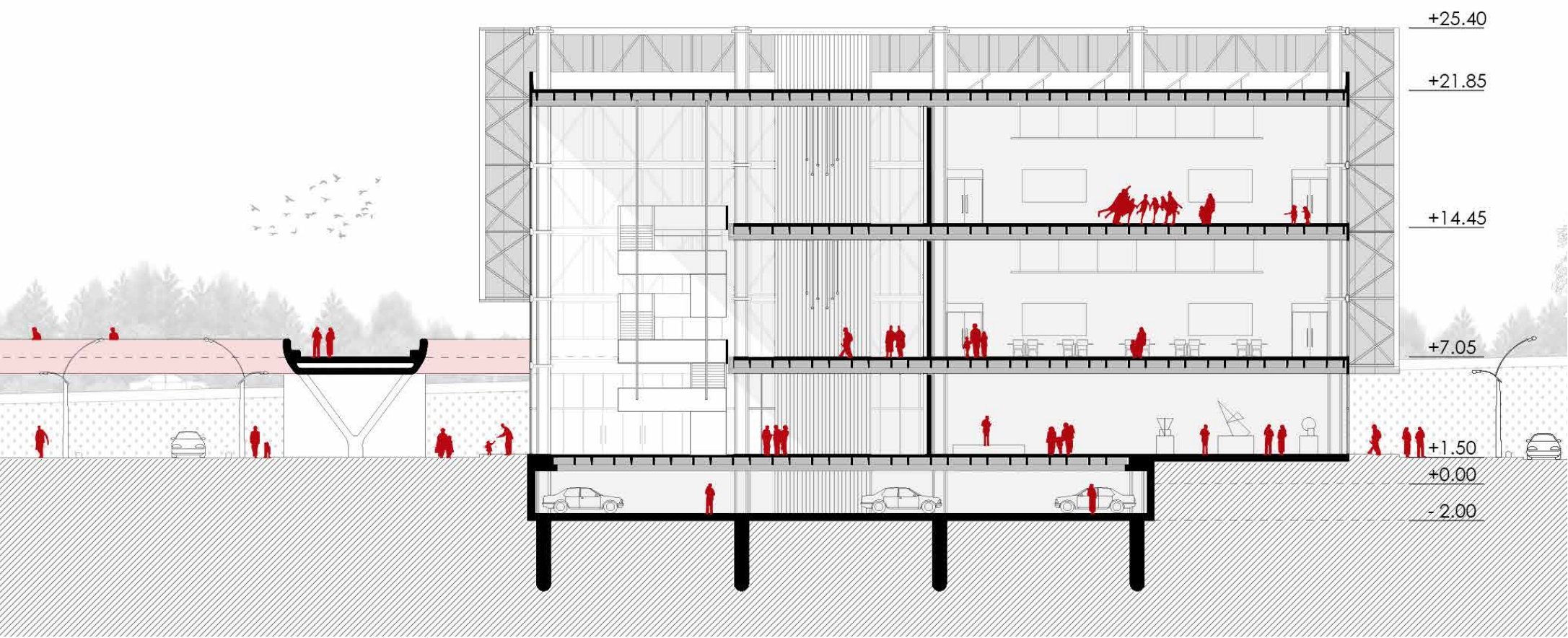


REFERENCIAS

- PLANTA BAJA
- 1- Hall de ingreso PB
 - 2- Baños
 - 3- Restaurant/Bar
 - 4- Cocina
 - 5- Administración
 - 6- Depósito
 - 7- Salón A/B

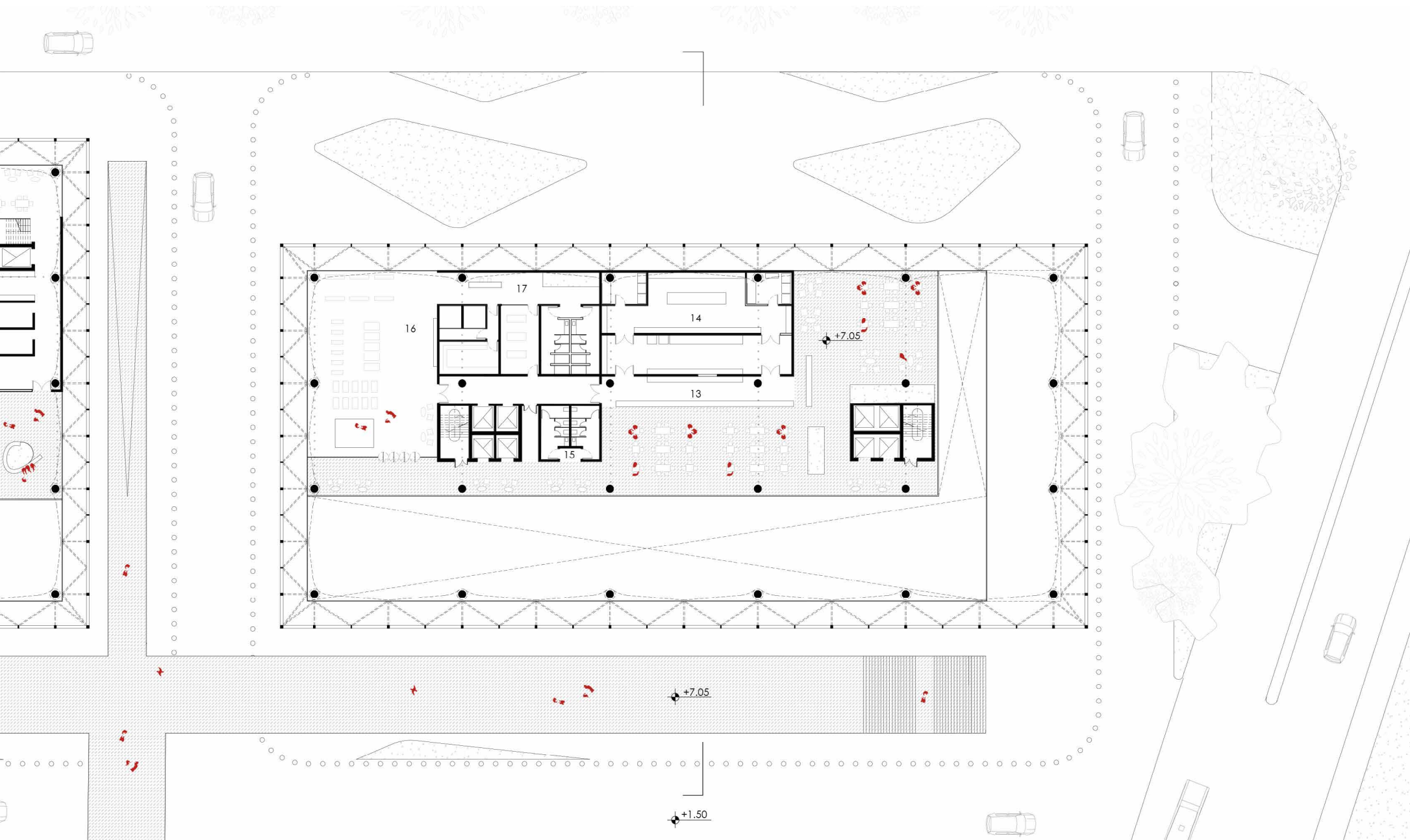
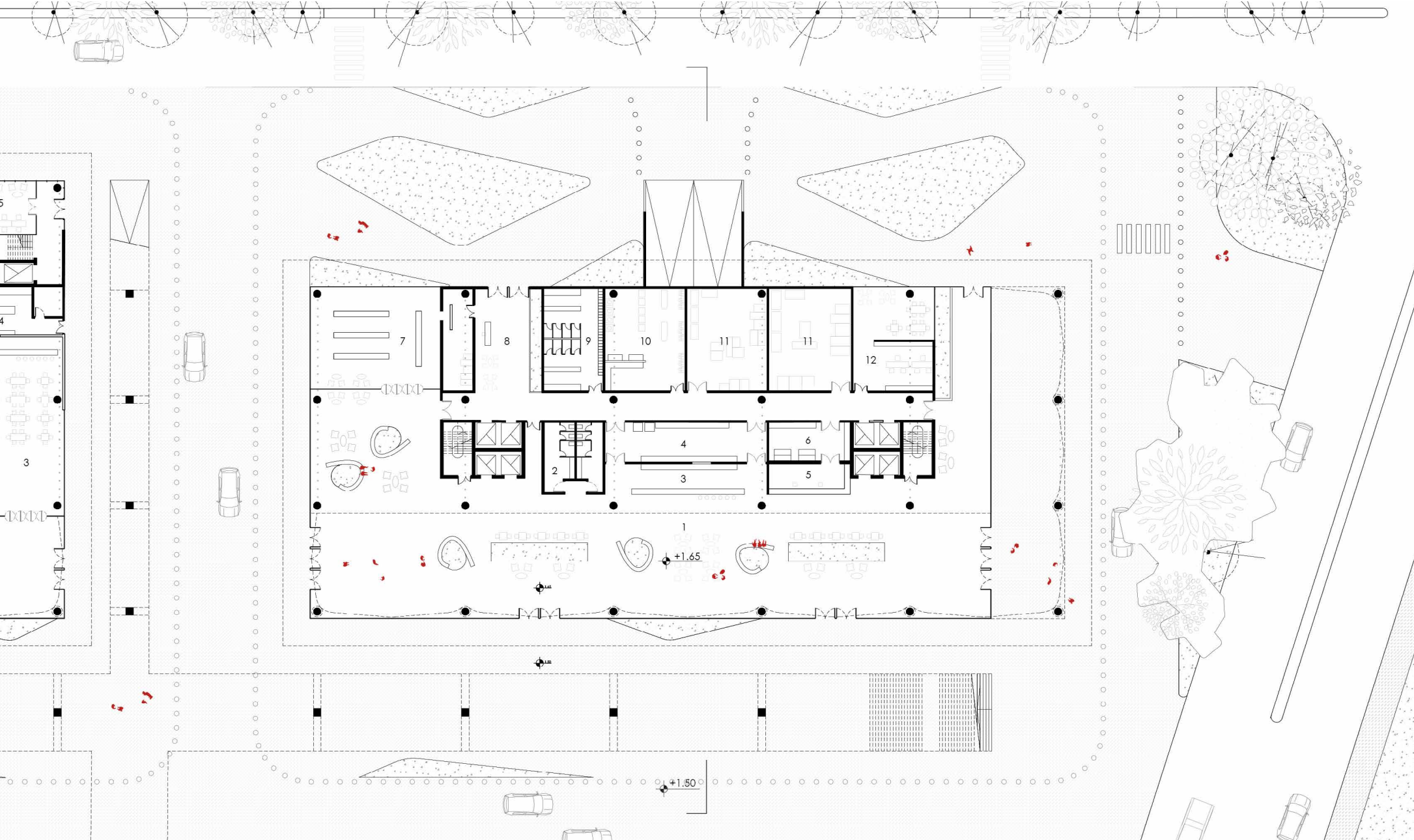
- PLANTA ALTA
- 8- Hall de ingreso PA
 - 9- Baños
 - 10- Cocina/catering
 - 11- Salón C

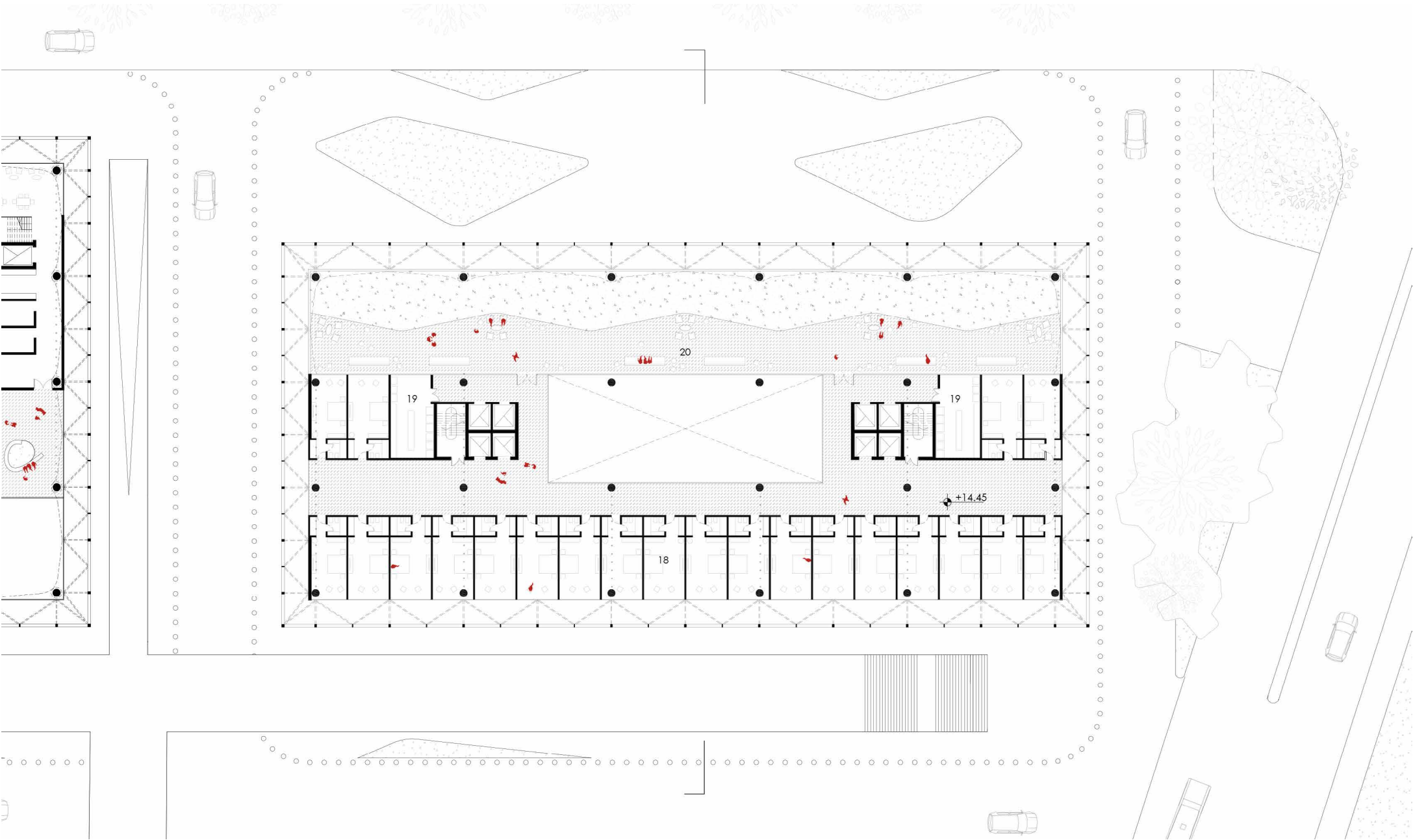
CORTE esc.1:500



HOTEL EJECUTIVO

PLANTAS esc. 1:500





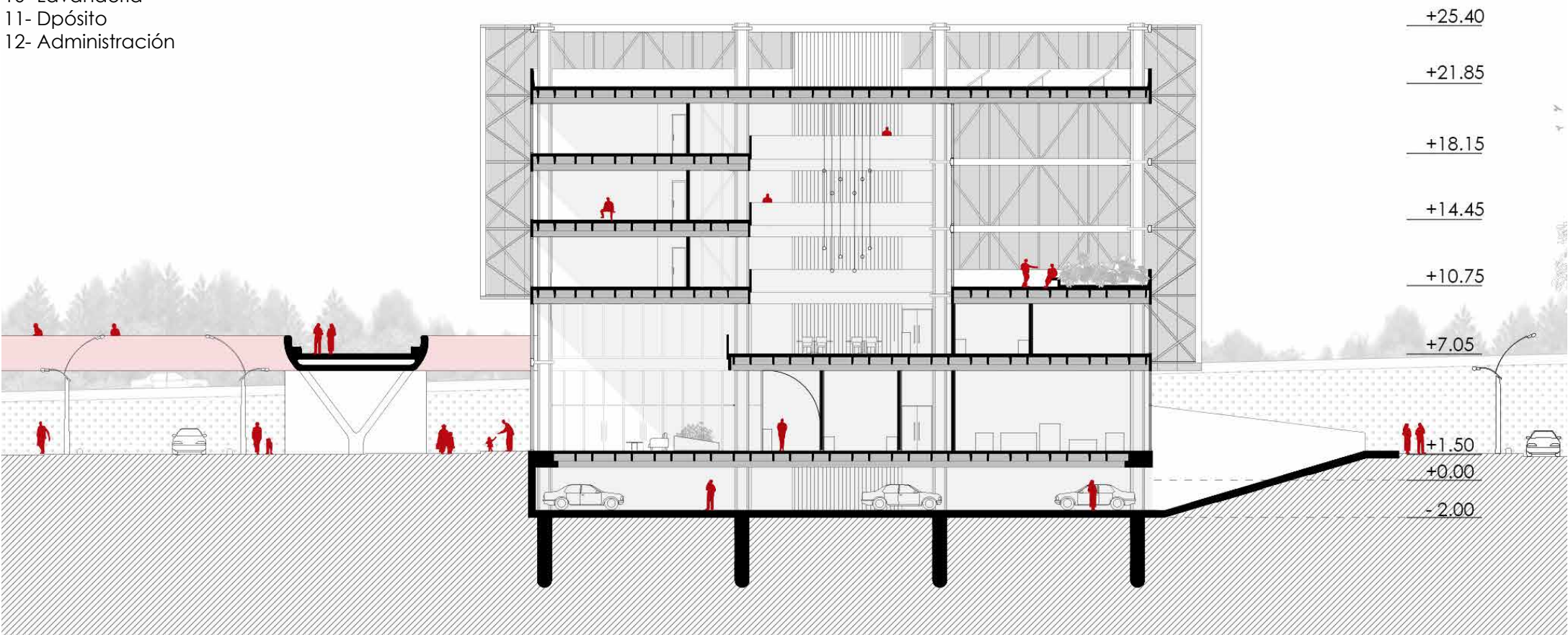
REFERENCIAS

- PLANTA BAJA
- 1- Hall de ingreso PB
 - 2- Baños
 - 3- Bar
 - 4- Cocina
 - 5- Recepción
 - 6- Depósito valijas
 - 7- Local comercial
 - 8- Ingreso del personal
 - 9- Vestuarios
 - 10- Lavandería
 - 11- Dpósito
 - 12- Administración

- PLANTA ALTA
- 13- Restaurant-desayunador
 - 14- Cocina
 - 15- Baños
 - 16- Gimnasio
 - 17- Spa

- PLANTA TIPO
- 18- Habitaciones
 - 19- Depósito ropa blanca
 - 20- Terraza

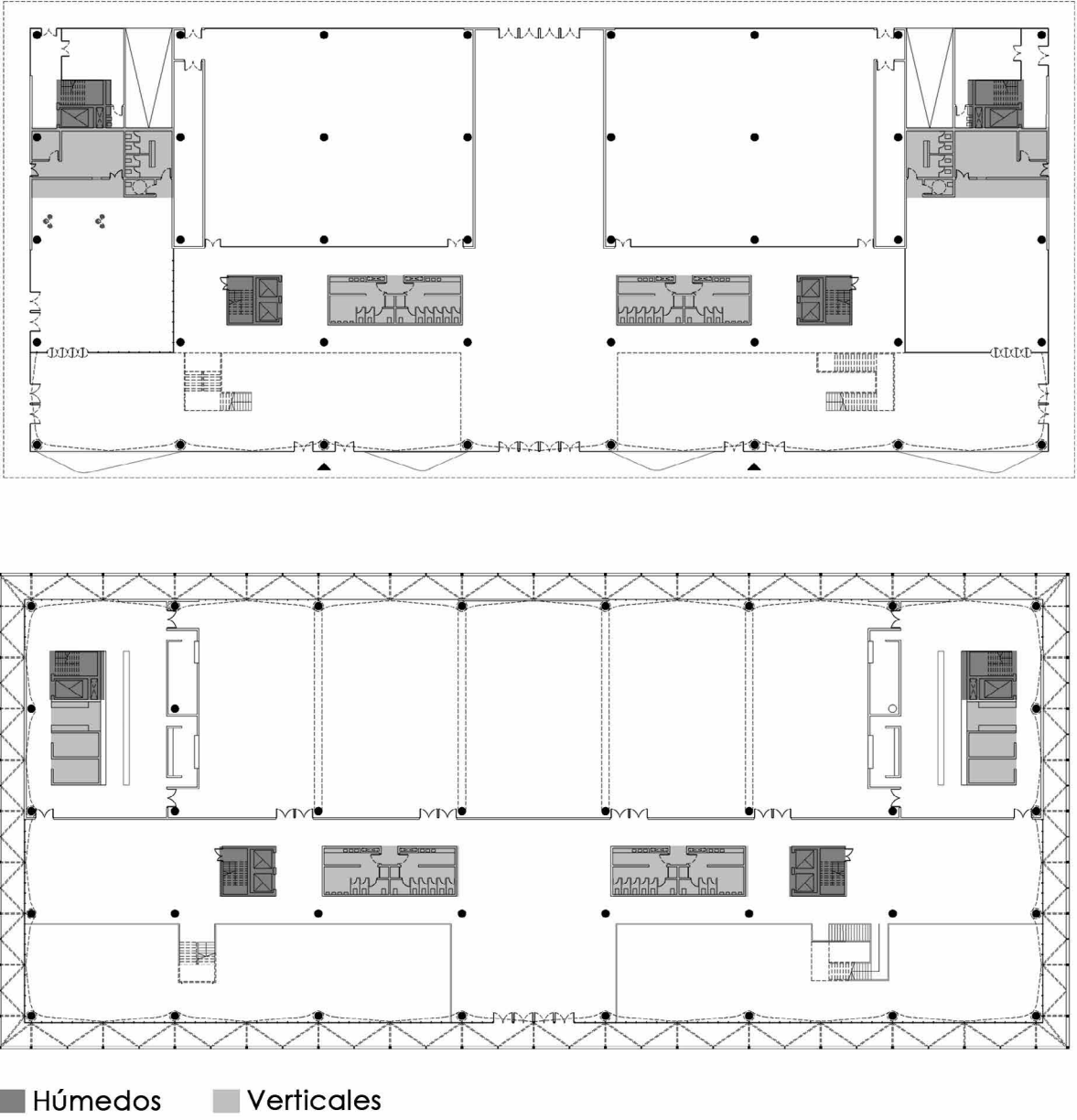
CORTE esc.1:500



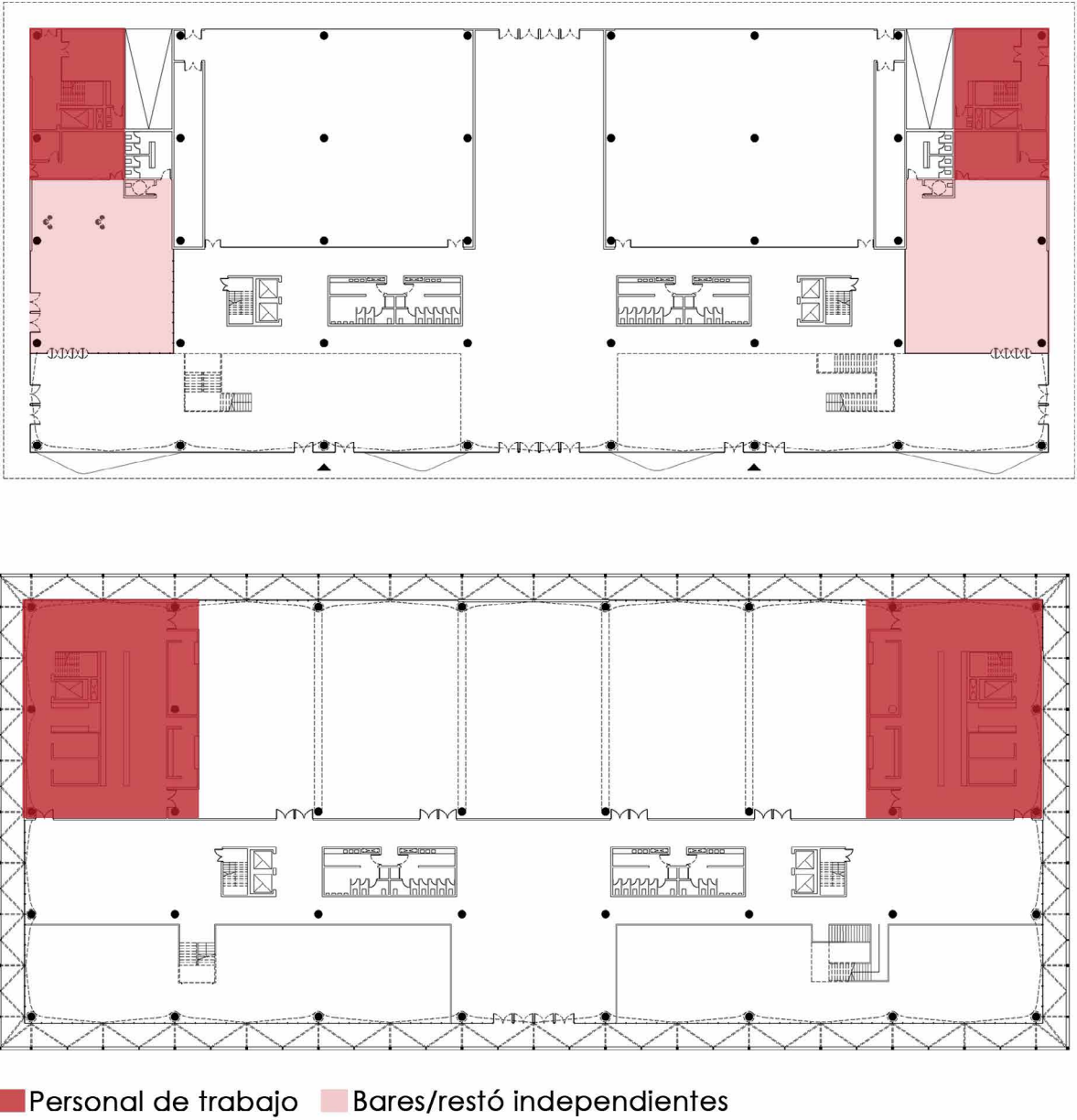




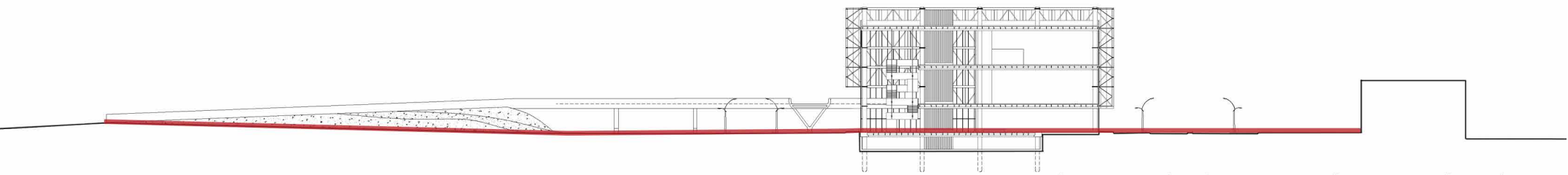
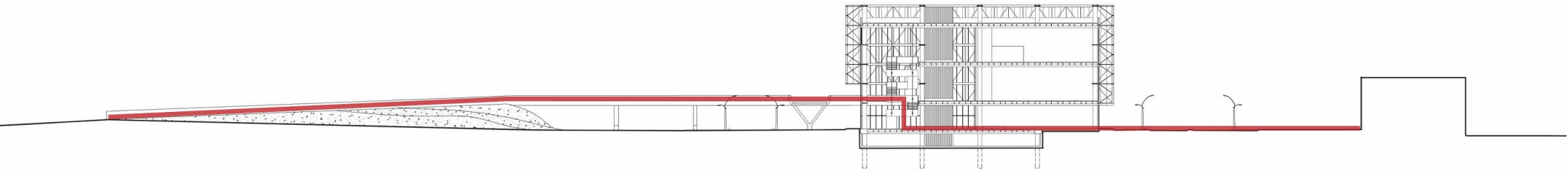
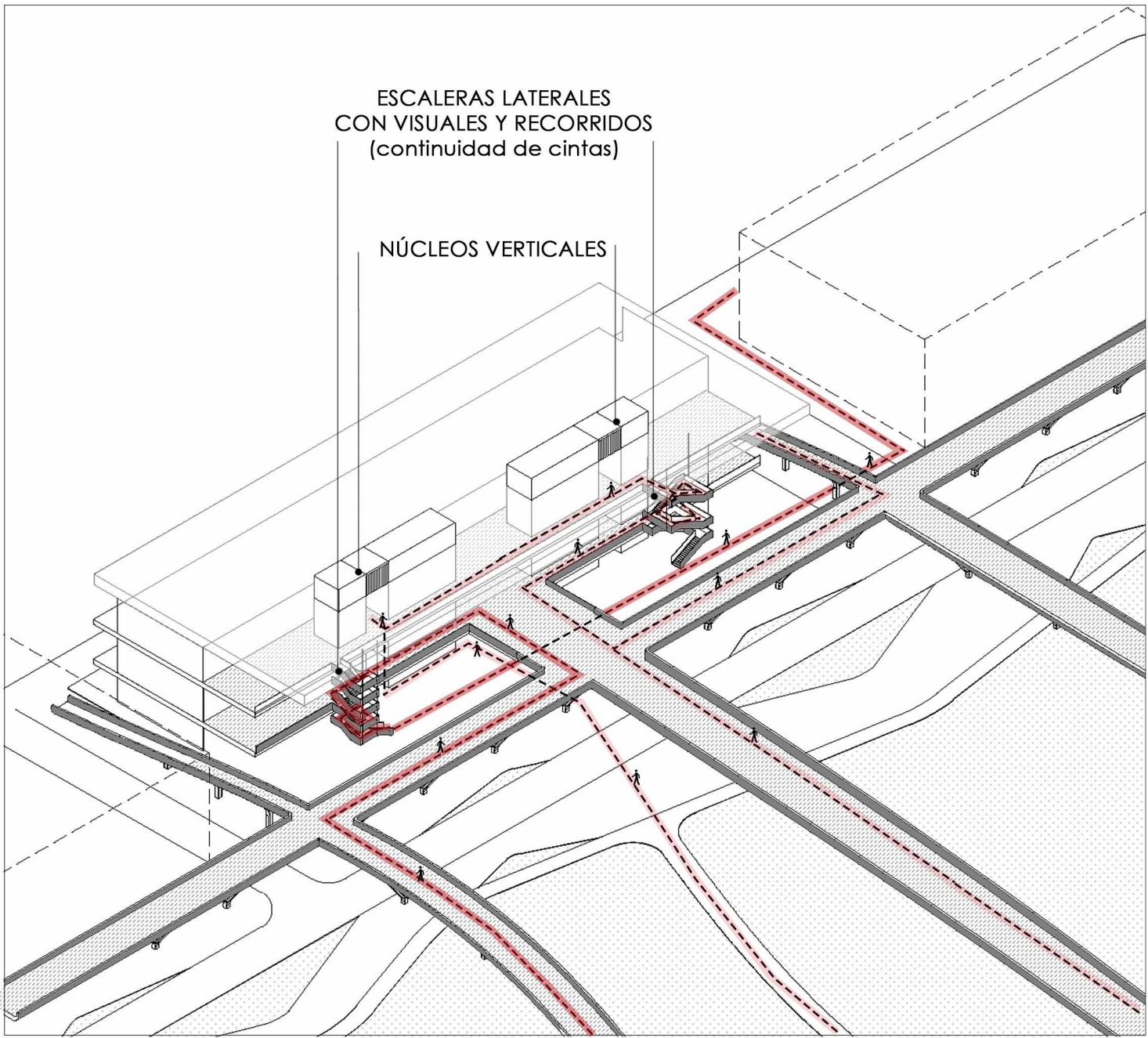
NÚCLEOS



LOCALES DE USO PRIVADO

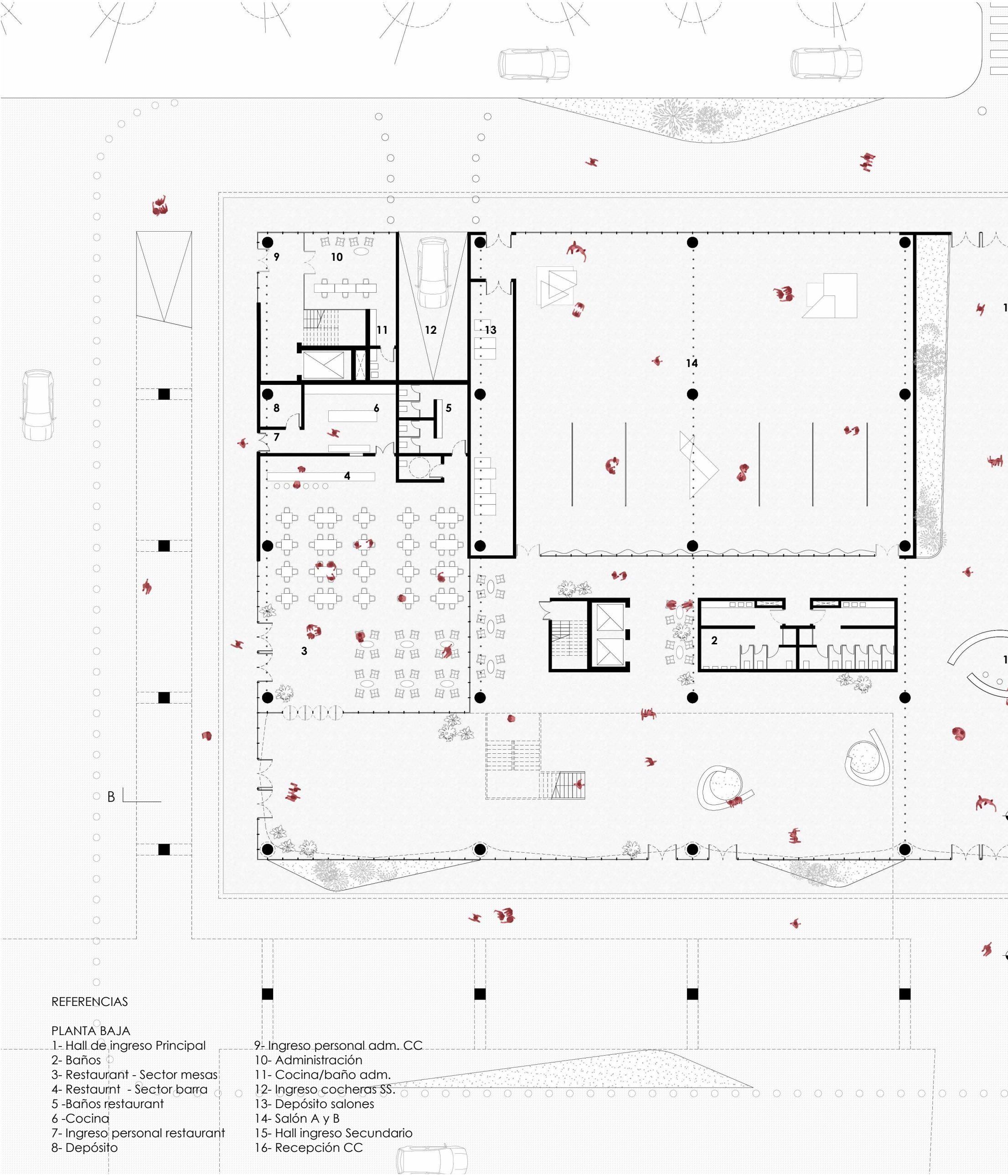


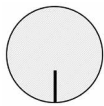
RECORRIDOS Y CIRCUITOS



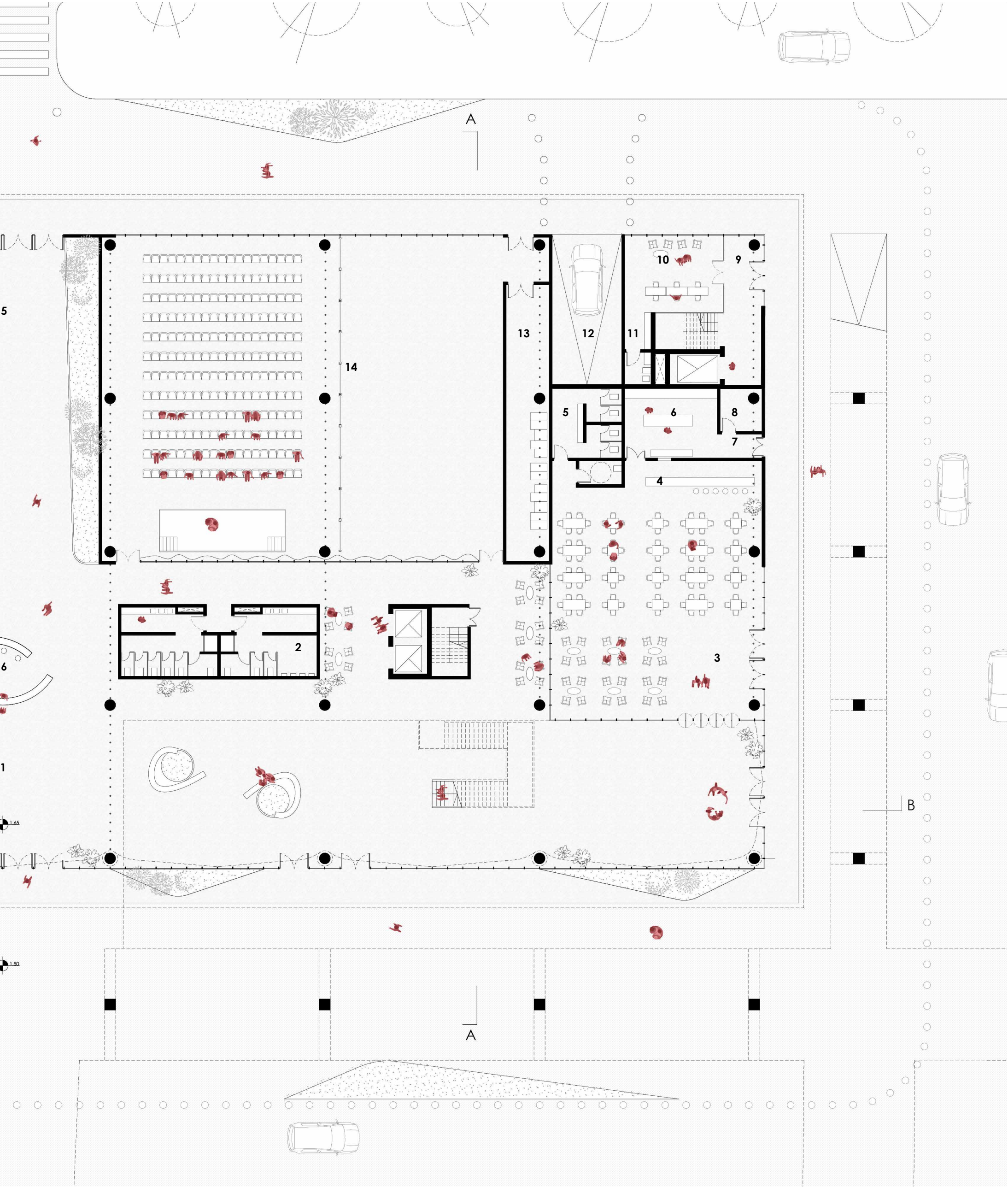


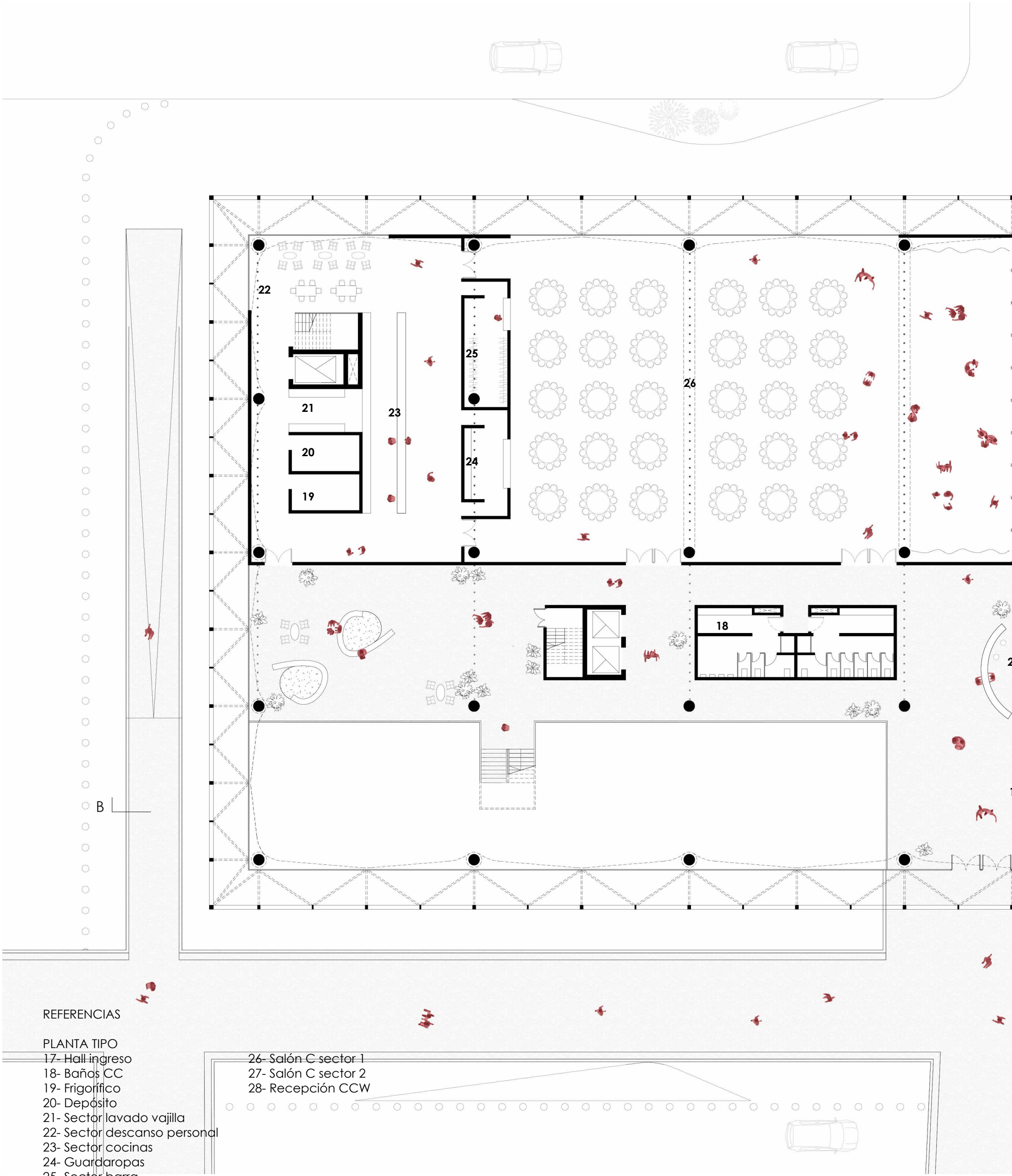






PLANTA esc. 1:250



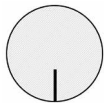


REFERENCIAS

PLANTA TIPO

- 17- Hall ingreso
- 18- Baños CC
- 19- Frigorífico
- 20- Depósito
- 21- Sector lavado vajilla
- 22- Sector descanso personal
- 23- Sector cocinas
- 24- Guardaropas
- 25- Sector barra

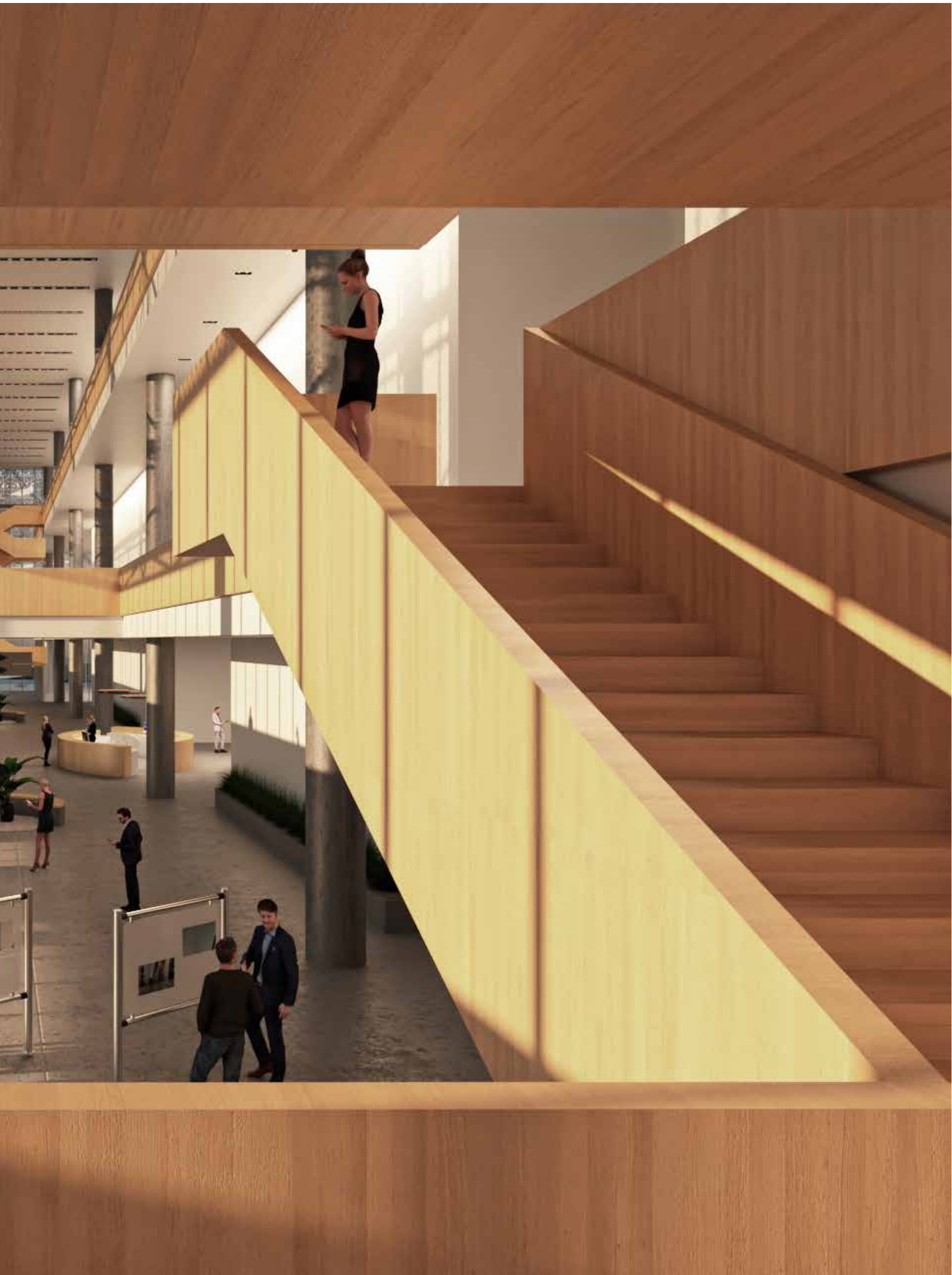
- 26- Salón C sector 1
- 27- Salón C sector 2
- 28- Recepción CCW

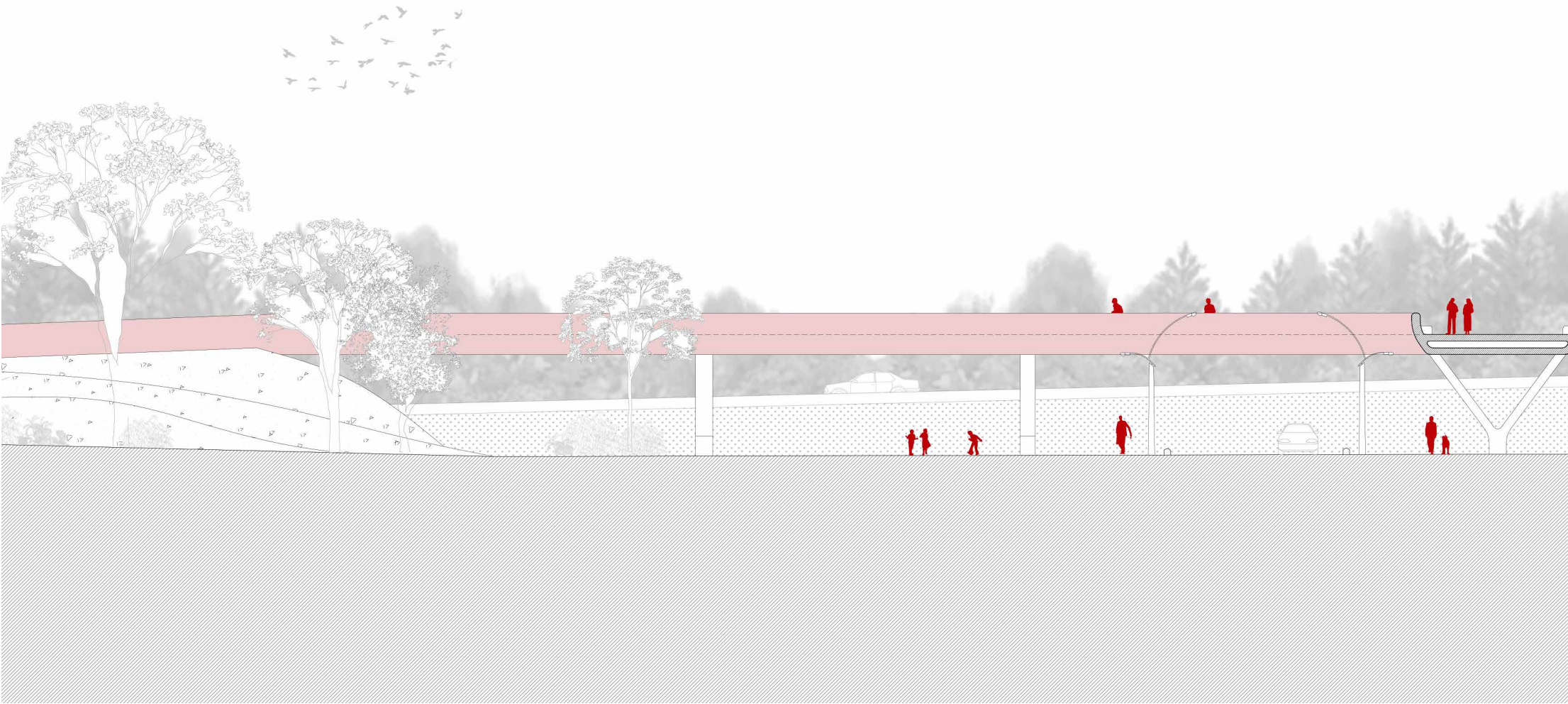
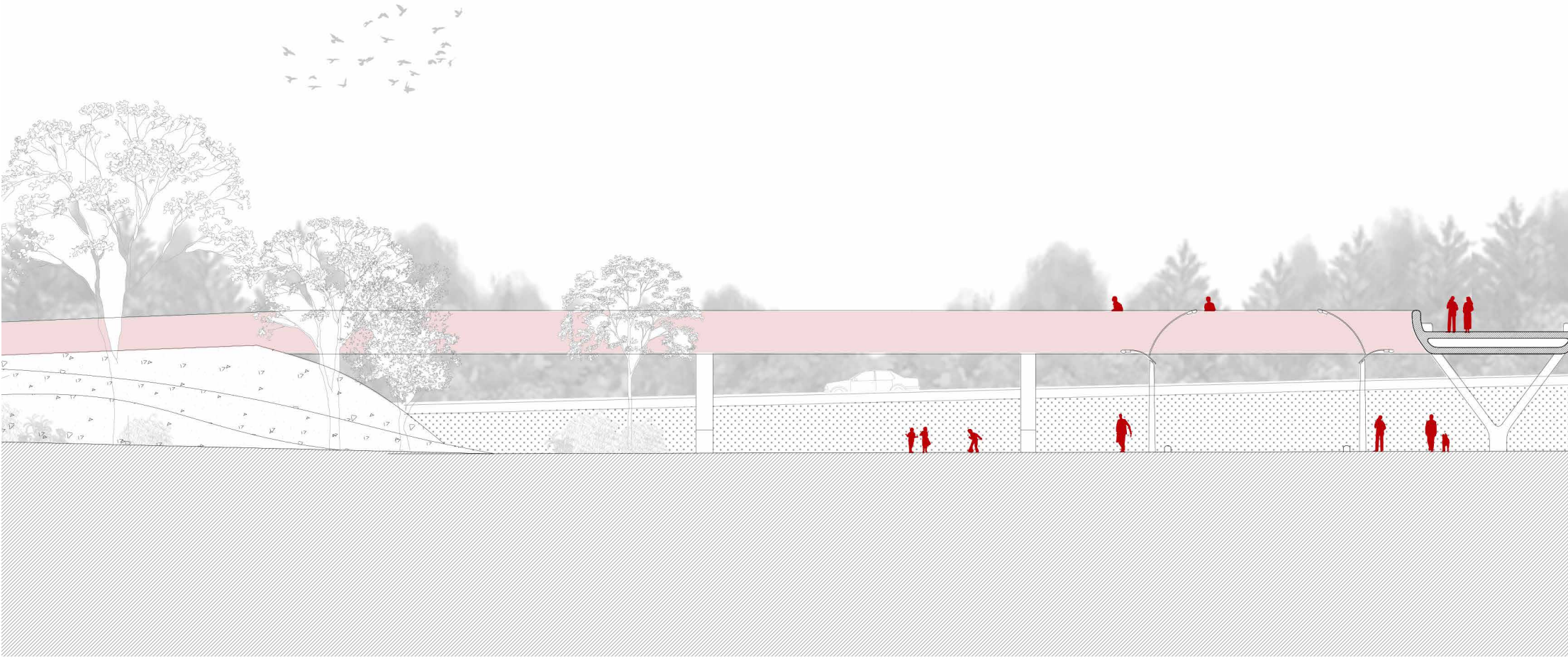


PLANTA esc. 1:250

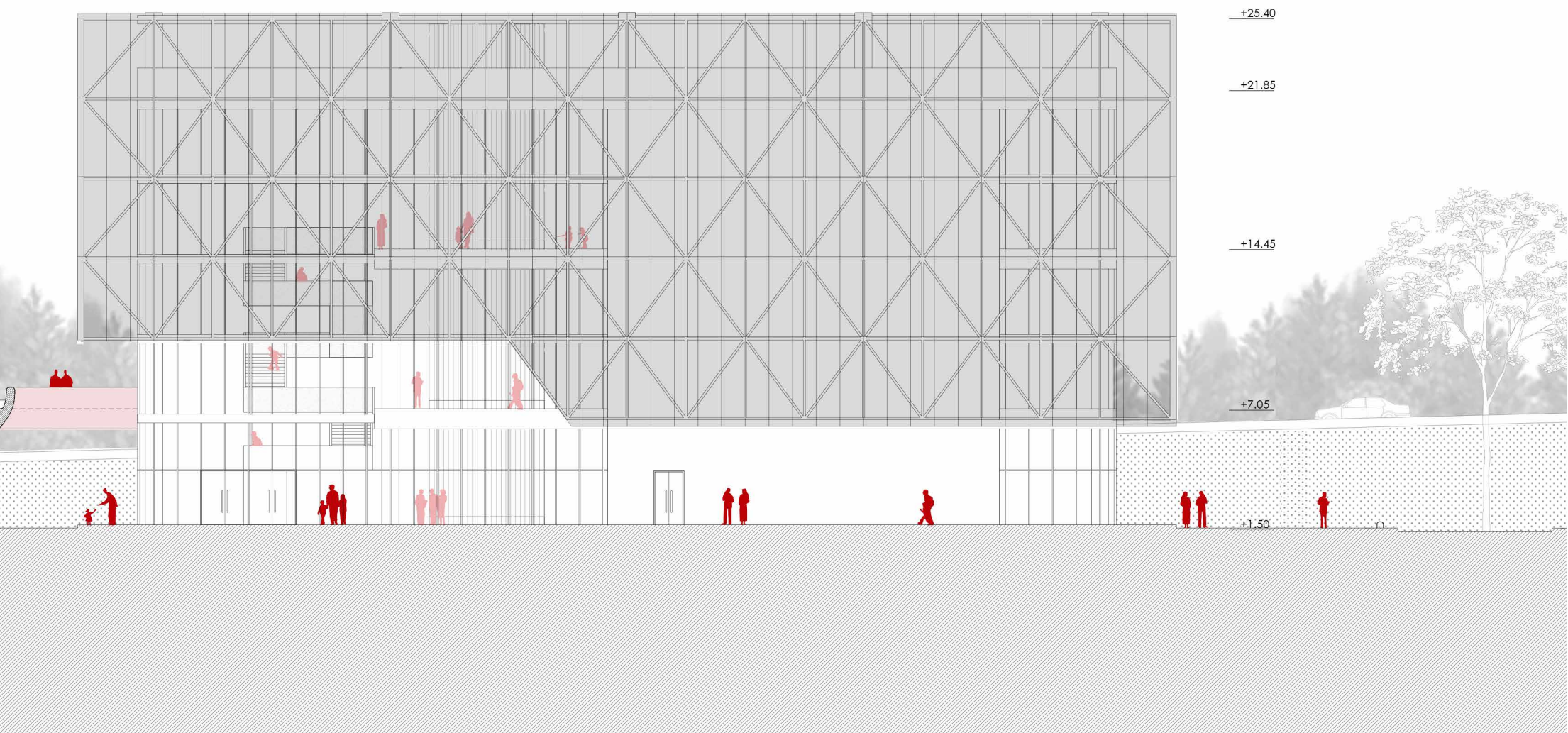






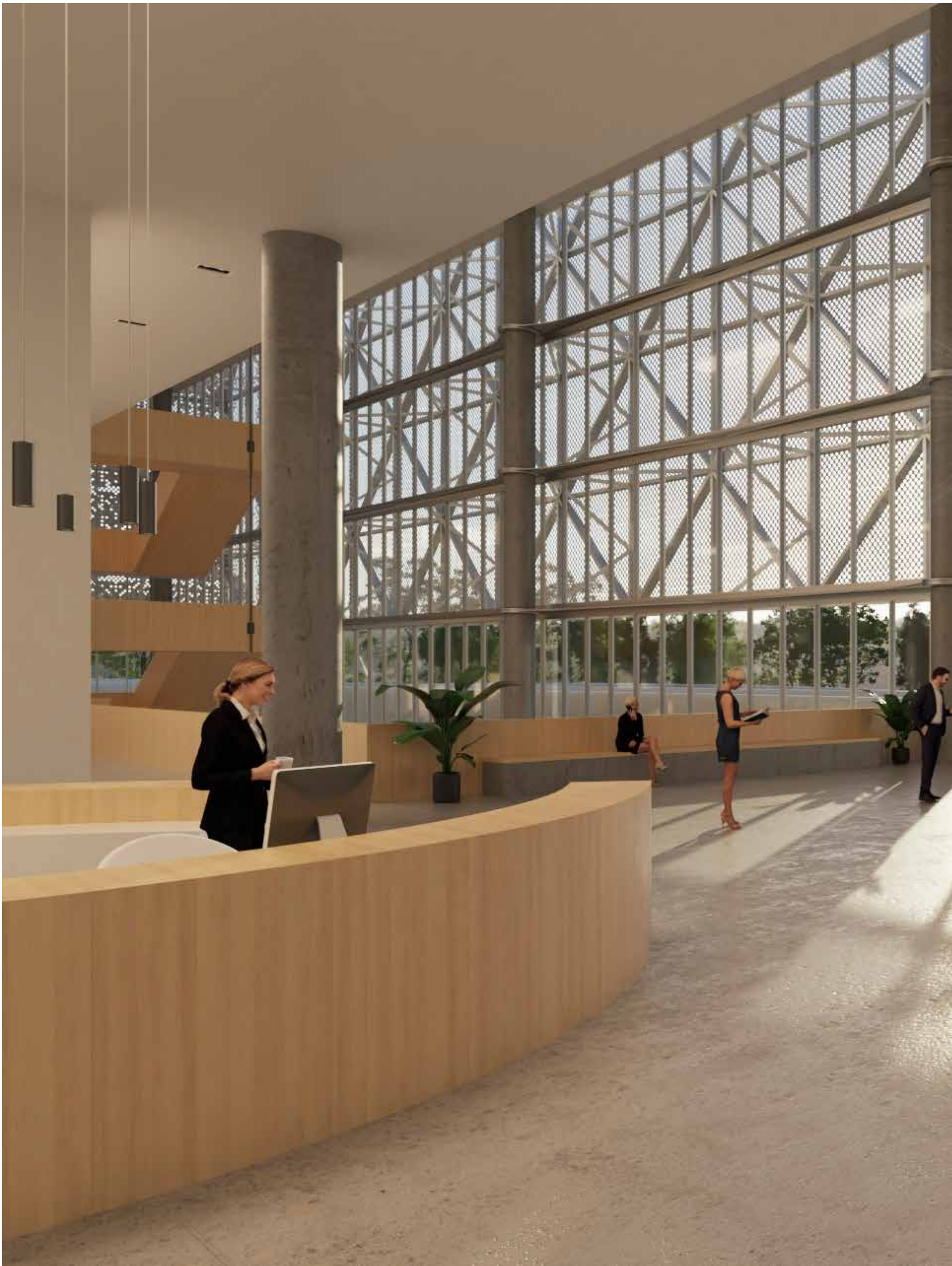


VISTA OESTE esc. 1:250

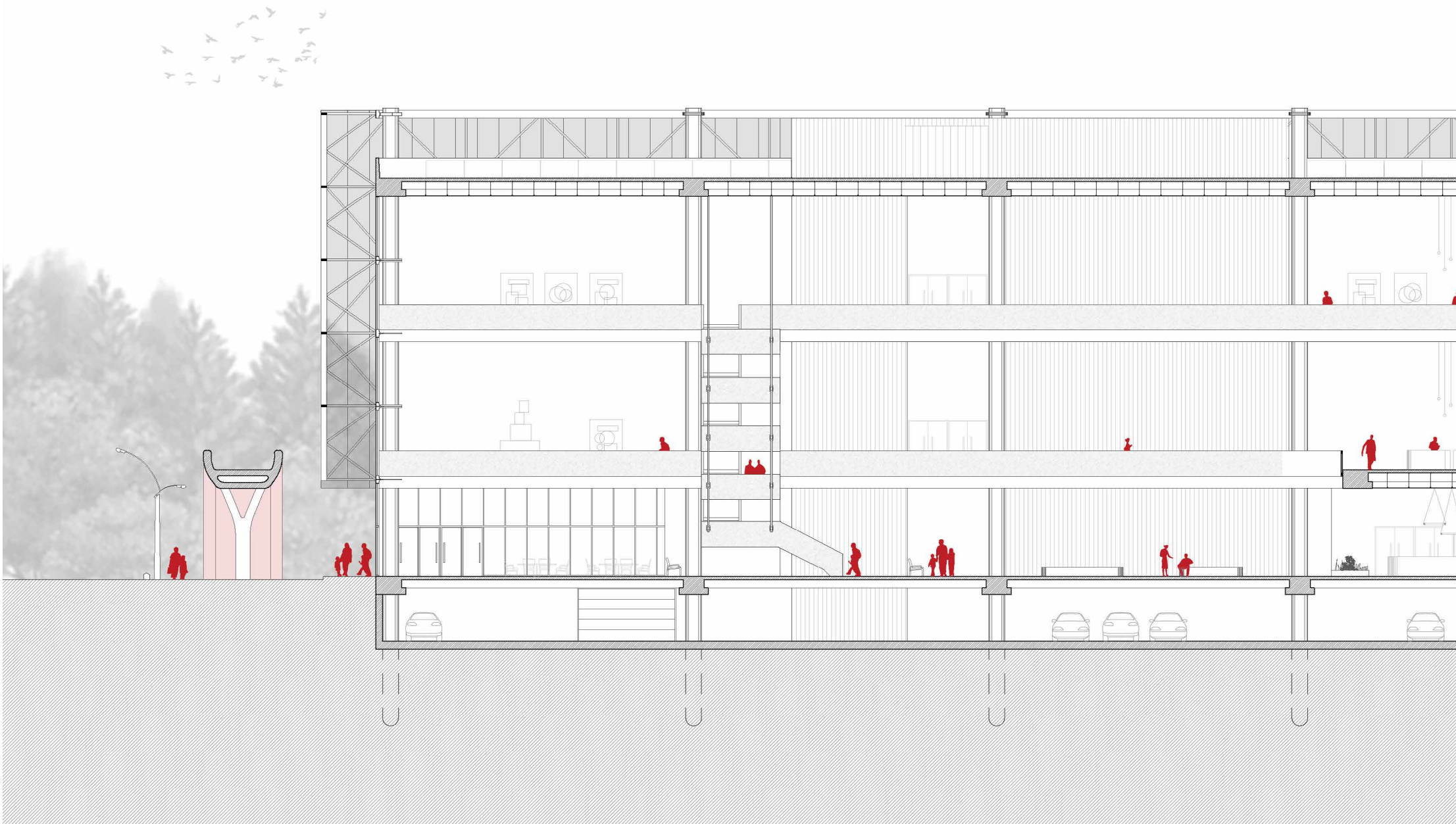
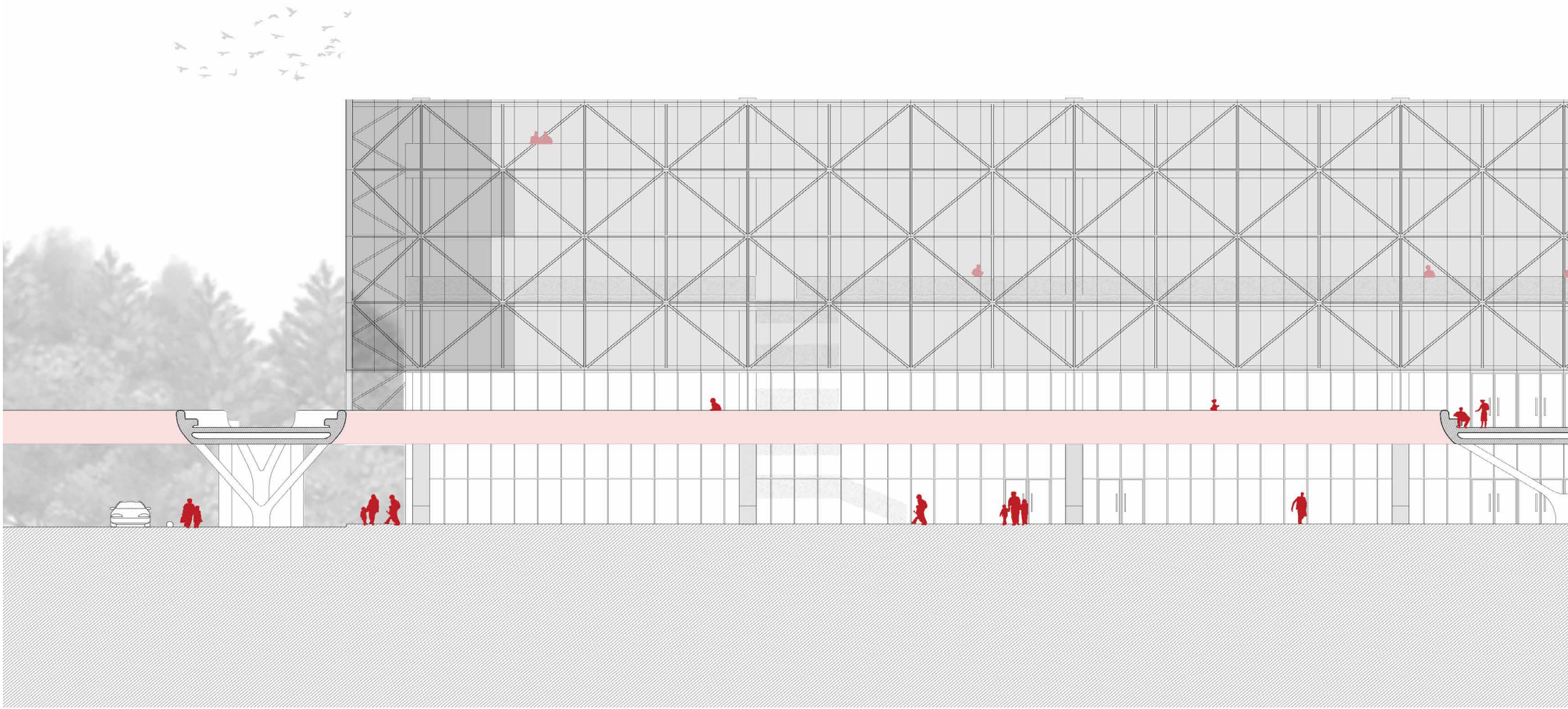


CORTE A-A esc. 1:250

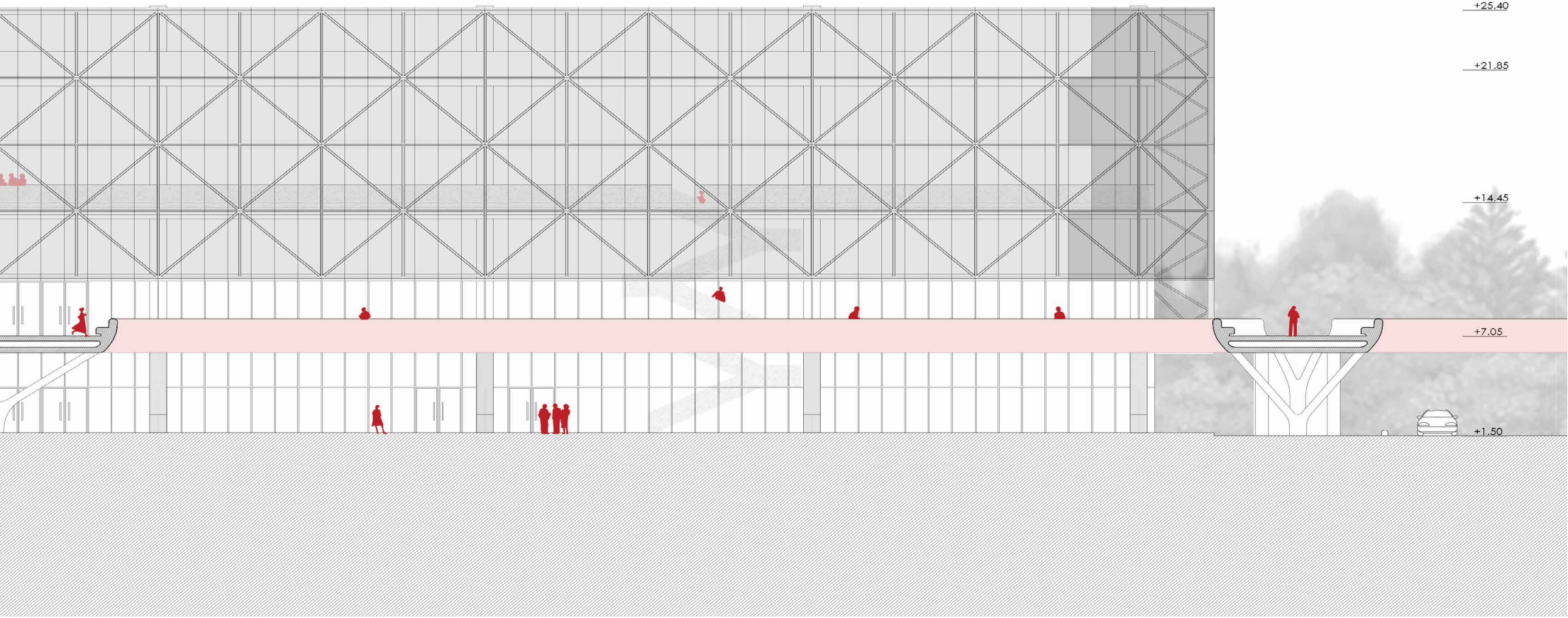




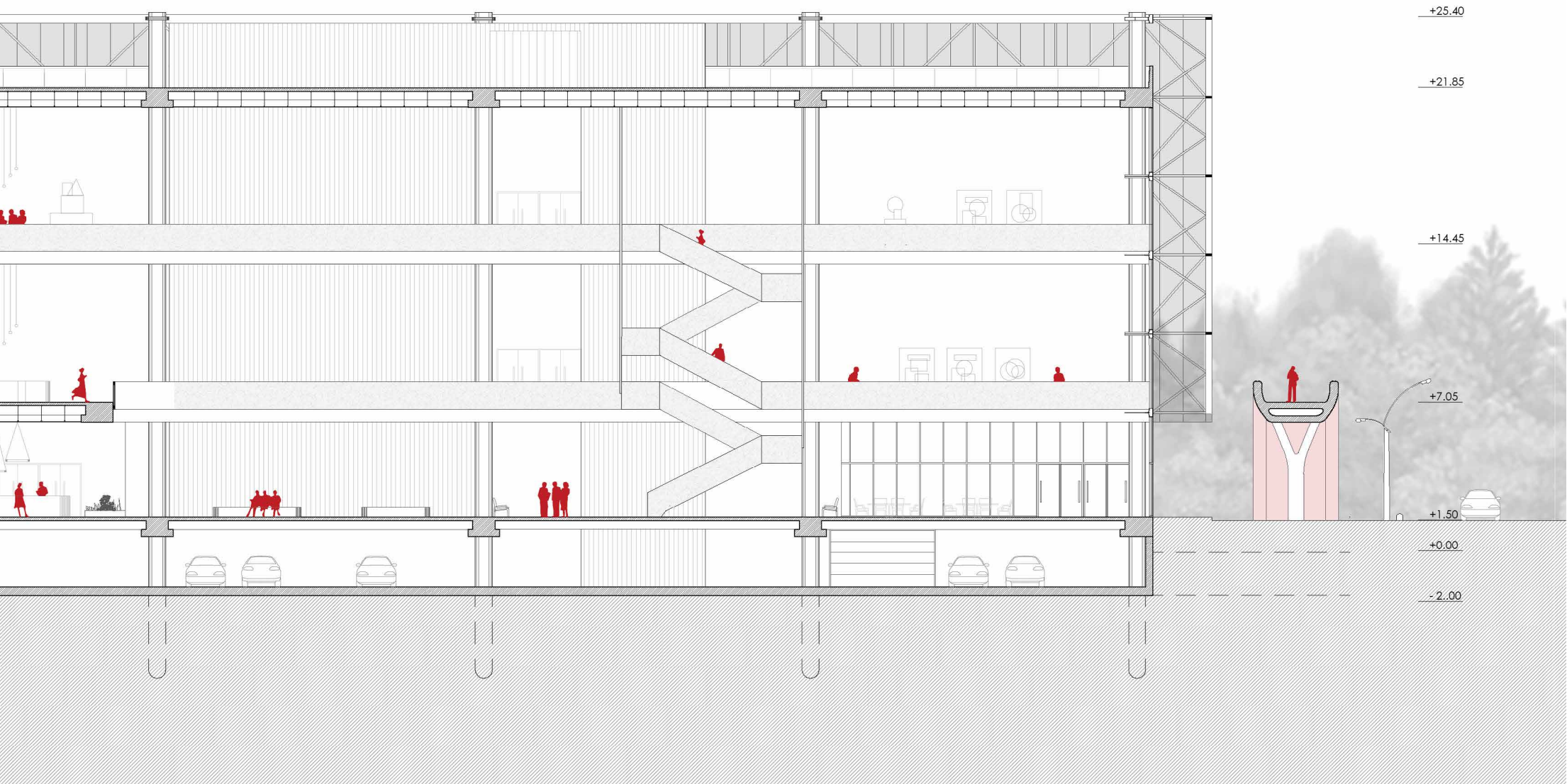


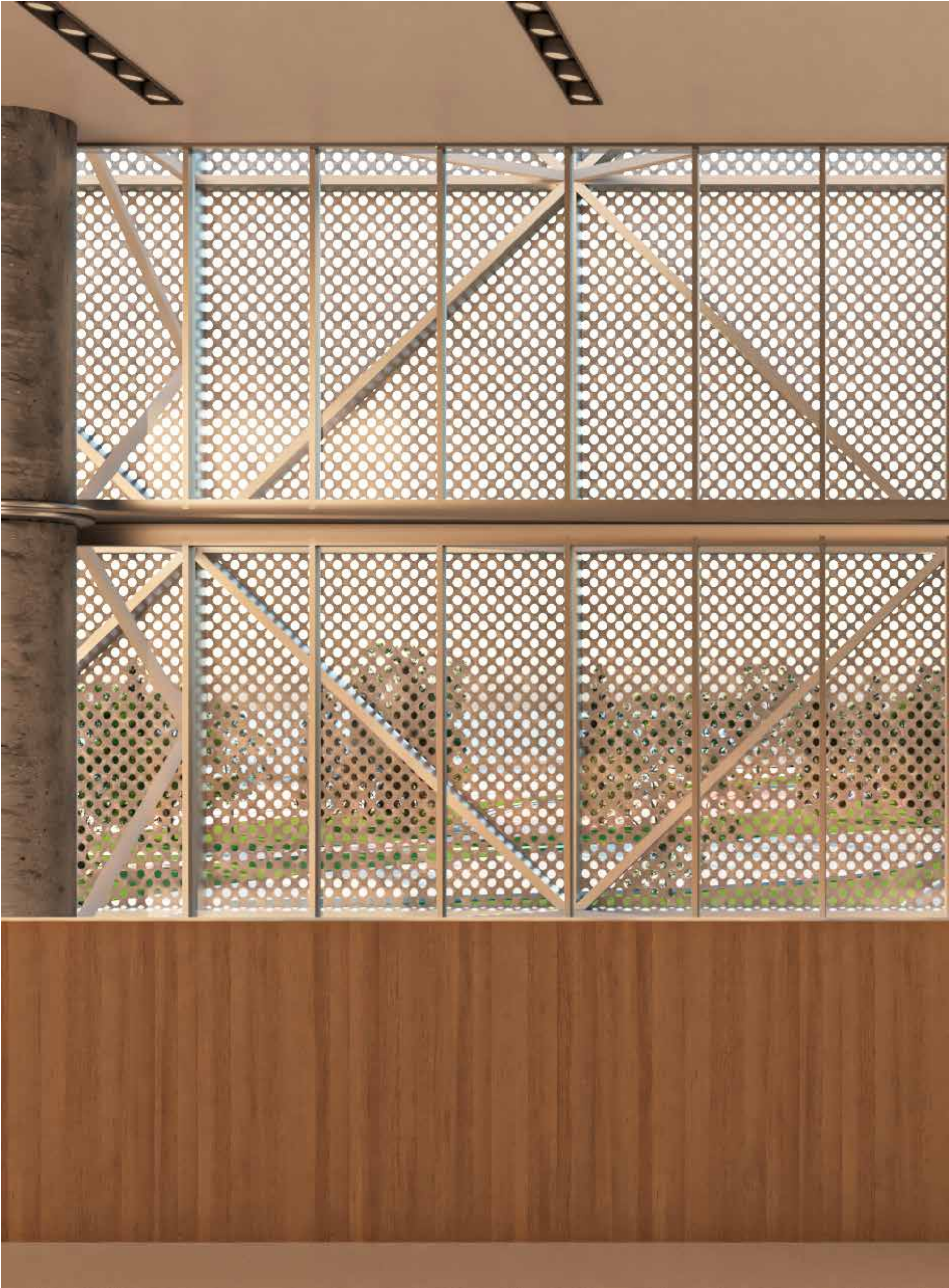


VISTA NORTE esc. 1:250



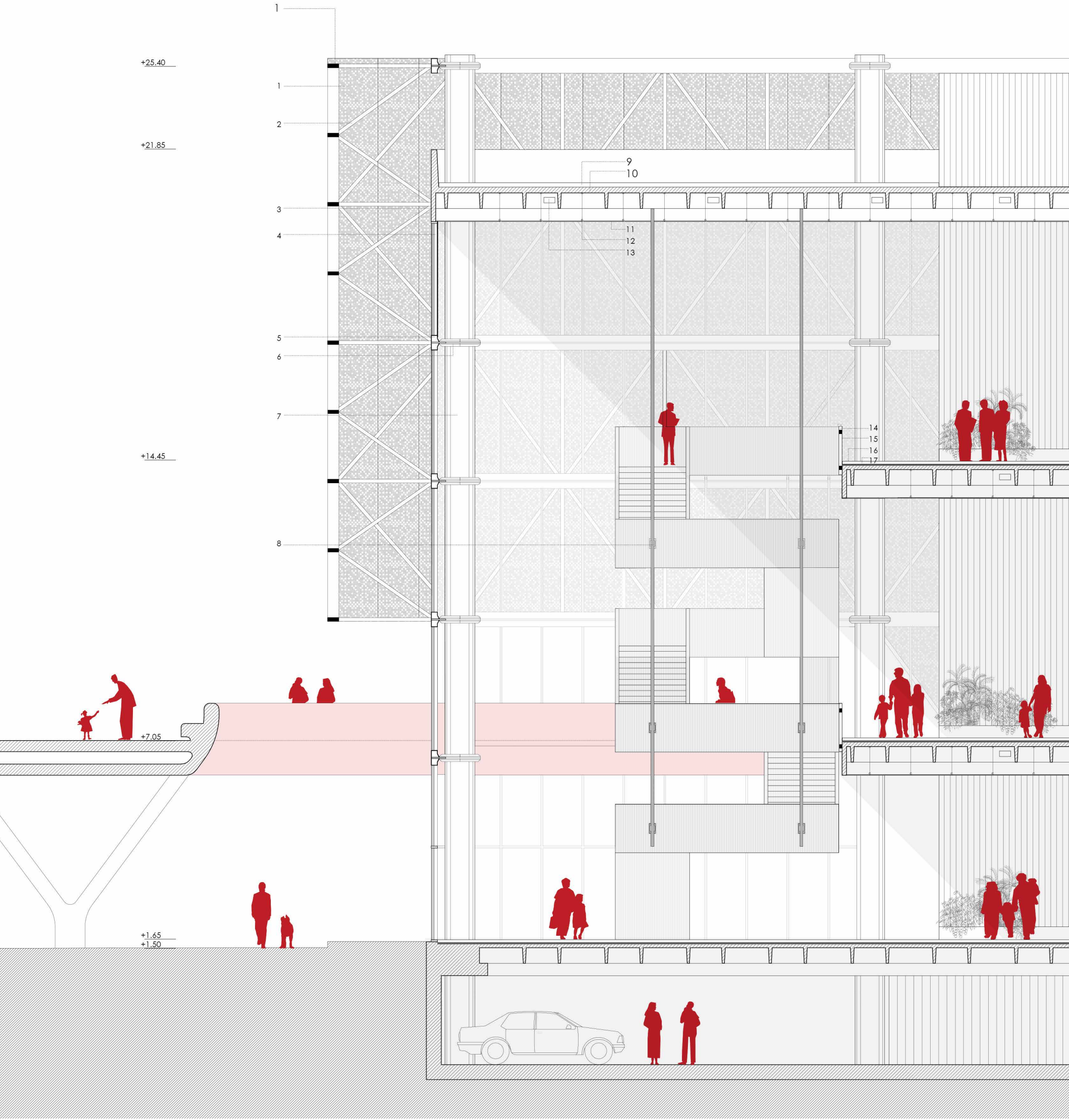
CORTE B-B esc. 1:250

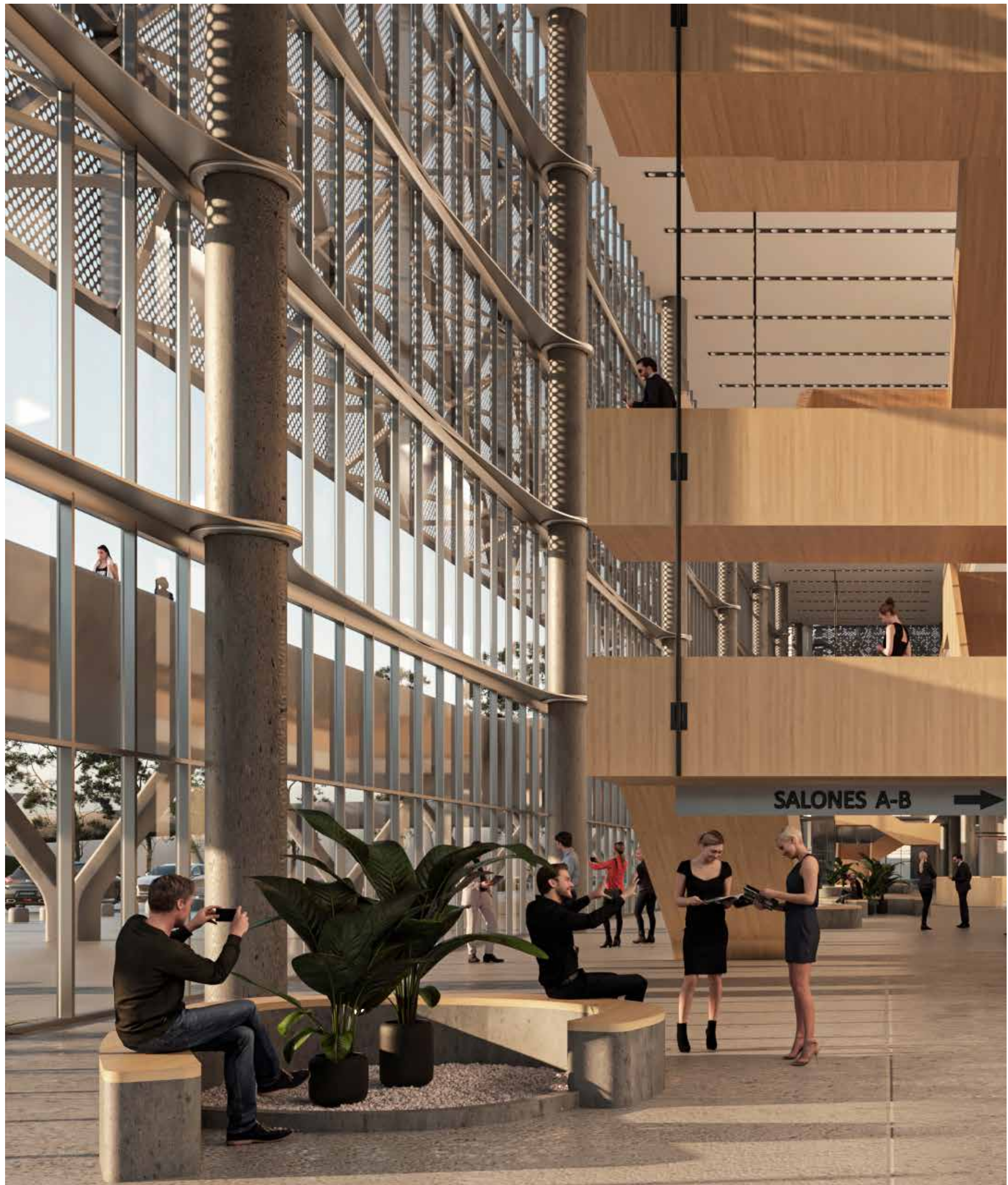






1- Estructura de acero inox. sección rectangular 0.10x0.30cm / **2-** Estructura de acero inox. sección cuadrada 0.10x0.10cm / **3-** Panel cierre de borde prefabricado esp. 0.12cm / **4-** Sistema de carpintería frente integral / **5-** Viga de acero inox. pieza a medida 0.4x0.20cm / **6-** Columna de H°A° sección circular 0.80cm diám. / **7-** Screen-panel XL / **8-** Tensores de acero color negro / **9-** Cubierta: barrera de vapor + aislante térmico + contrapiso de pendiente + carpeta de nivelación + membrana asfáltica + carpeta de protección membrana / **10-** Viga prefabricada TT h=0.50CM / **11-** Terminación cielorraso susp. / **12-** Estructura cielorraso / **13-** Pases para instalaciones / **14-** Estructura baranda de madera / **15-** Revestimiento baranda y esclarea placas de madera / **16-** Losa: contrapiso de H° pobre + carpeta de nivelación + terminación cemento alisado / **17-** Carpeta de compresión





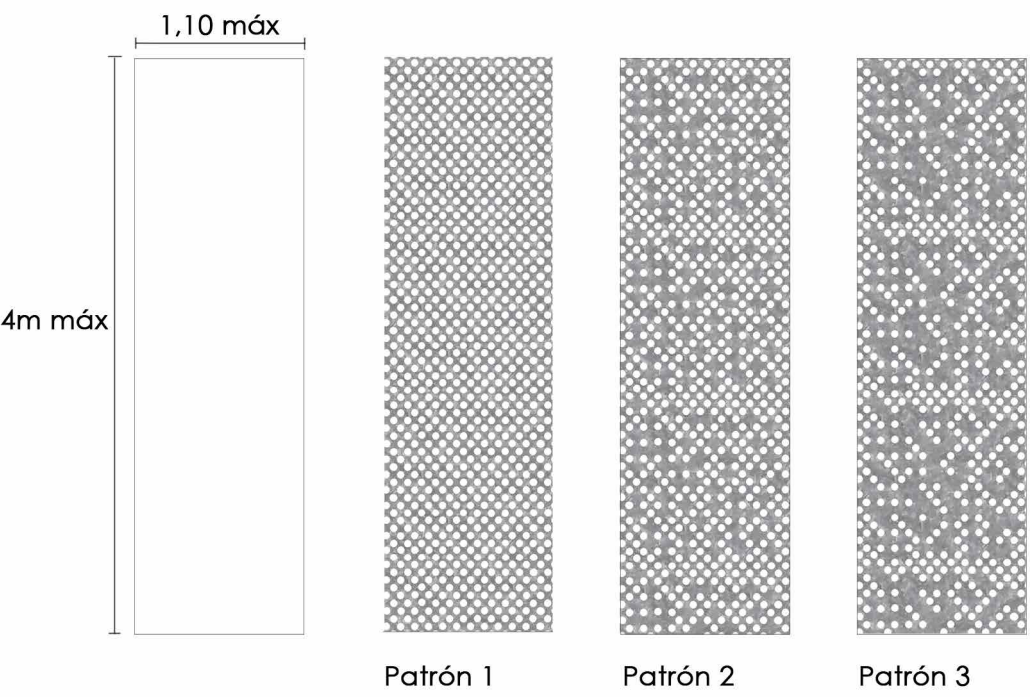
FACHADAS - SISTEMA DE PROTECCIÓN SOLAR

ScreenPanel XL de HunterDouglas fue lo que utilizamos para revestir las cuatro fachadas. Se puede instalar en forma vertical u horizontal. Este producto tiene la particularidad de poder ser perforado, con corte láser (tecnología de control numérico de acuerdo a diseños de figuras) o perforados random.

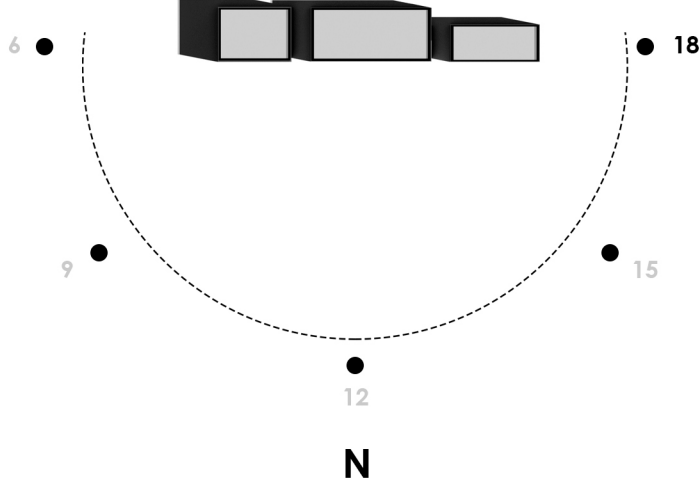
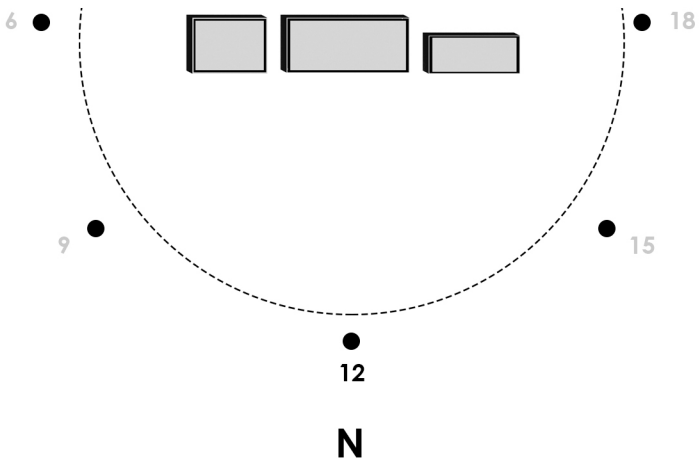
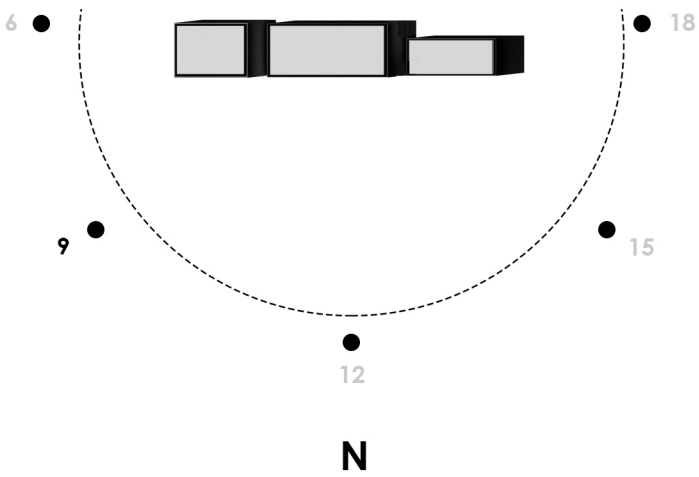
Elegimos hacer nuestro propio diseño de la piel ya que reconocimos que las cuatro fachadas no responden igual por sus orientaciones. En base a esto decidimos darle un diseño propio que sea eficiente y responda a cada una de las fachadas trabajando con 3 patrones.

El primer patrón (1) es un panel con mayor permeabilidad que permite proteger al edificio del sol, dejando ingresar iluminación natural, ofreciendo continuidad visual sin interrupciones al parque urbano al igual que al proyecto de las 5 miradas (fachadas Norte y Sur). Las fachadas Este y Oeste son las más afectadas en nuestro proyecto, por lo que precisan mayor protección solar. Es por eso que diseñamos otro patrón (3),logrando más opacidad quitando perforaciones.

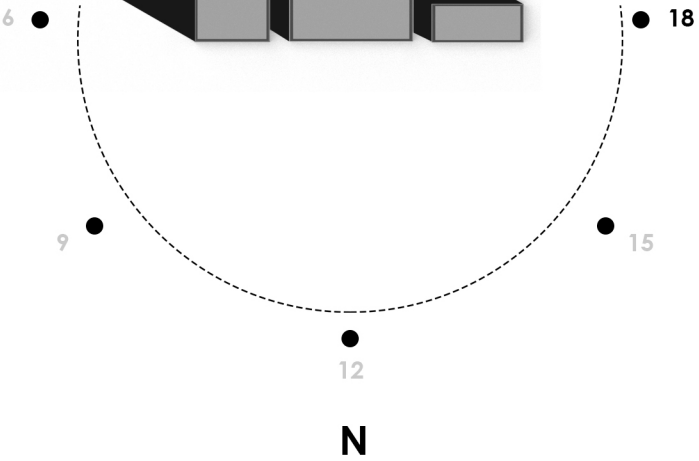
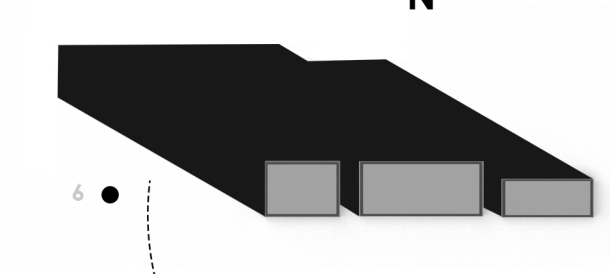
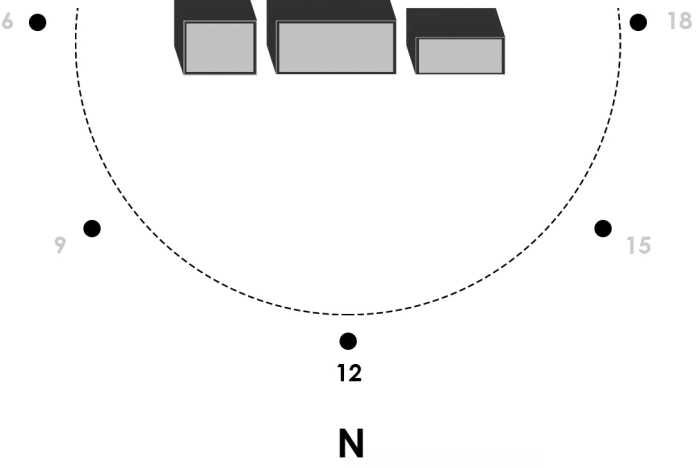
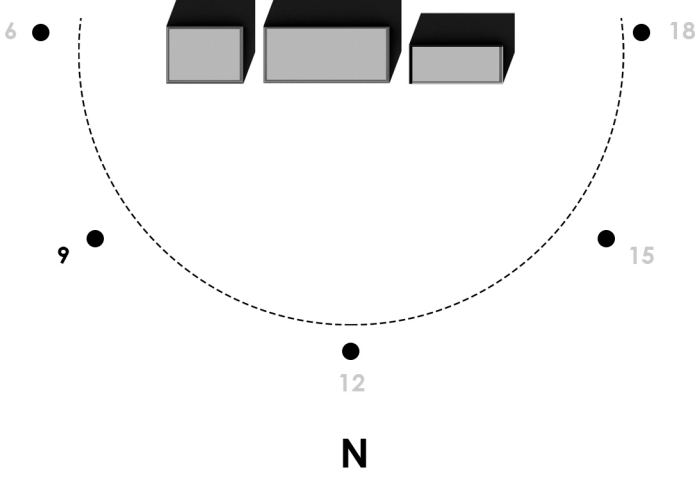
Por último, para darle una continuidad y cierre a esta piel, trabajamos con un último patrón (2), siendo un intermedio entre los anteriores (1 y 3) para el encuentro de las 4 fachadas.



SOL EN EL MES DE DICIEMBRE

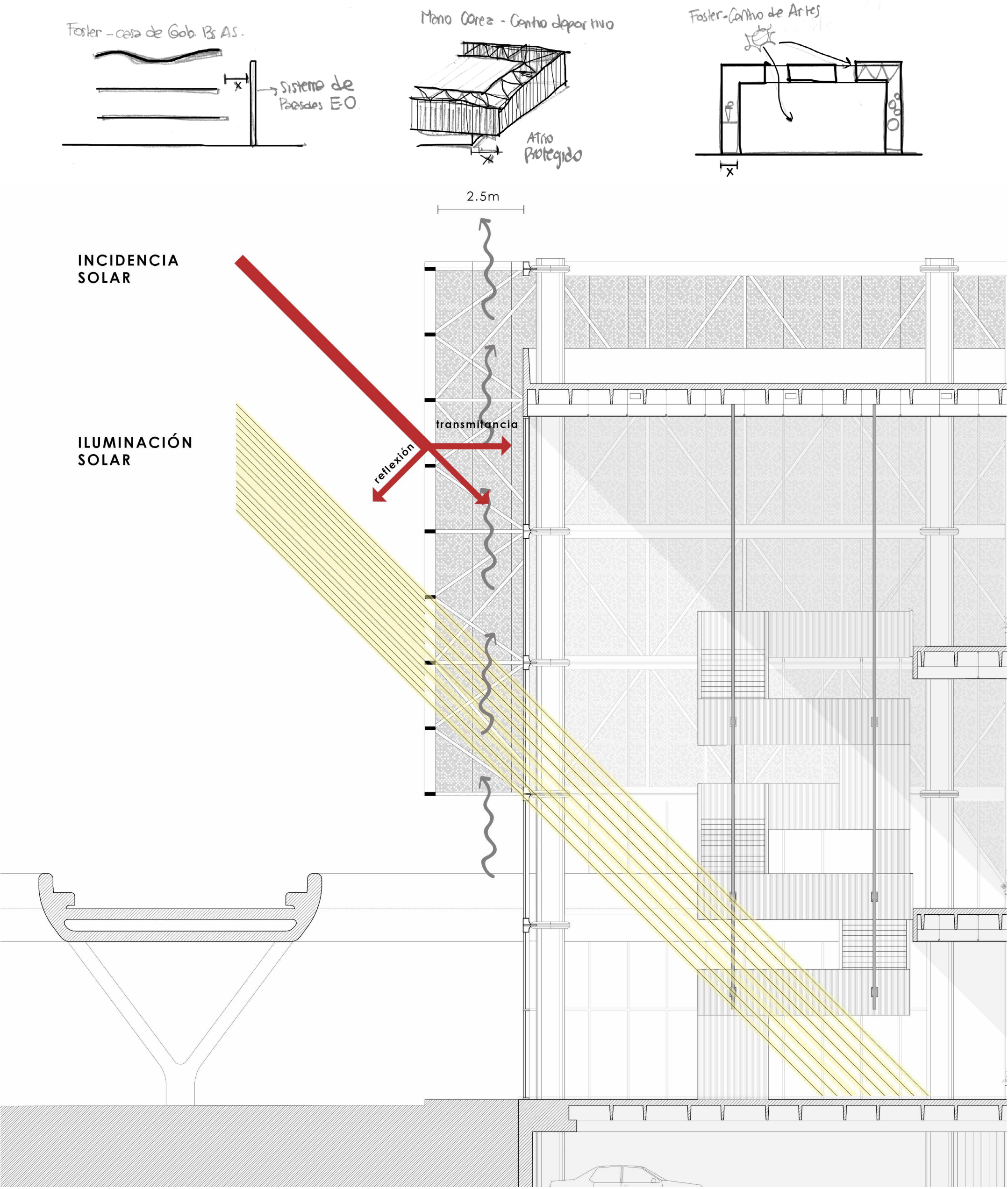


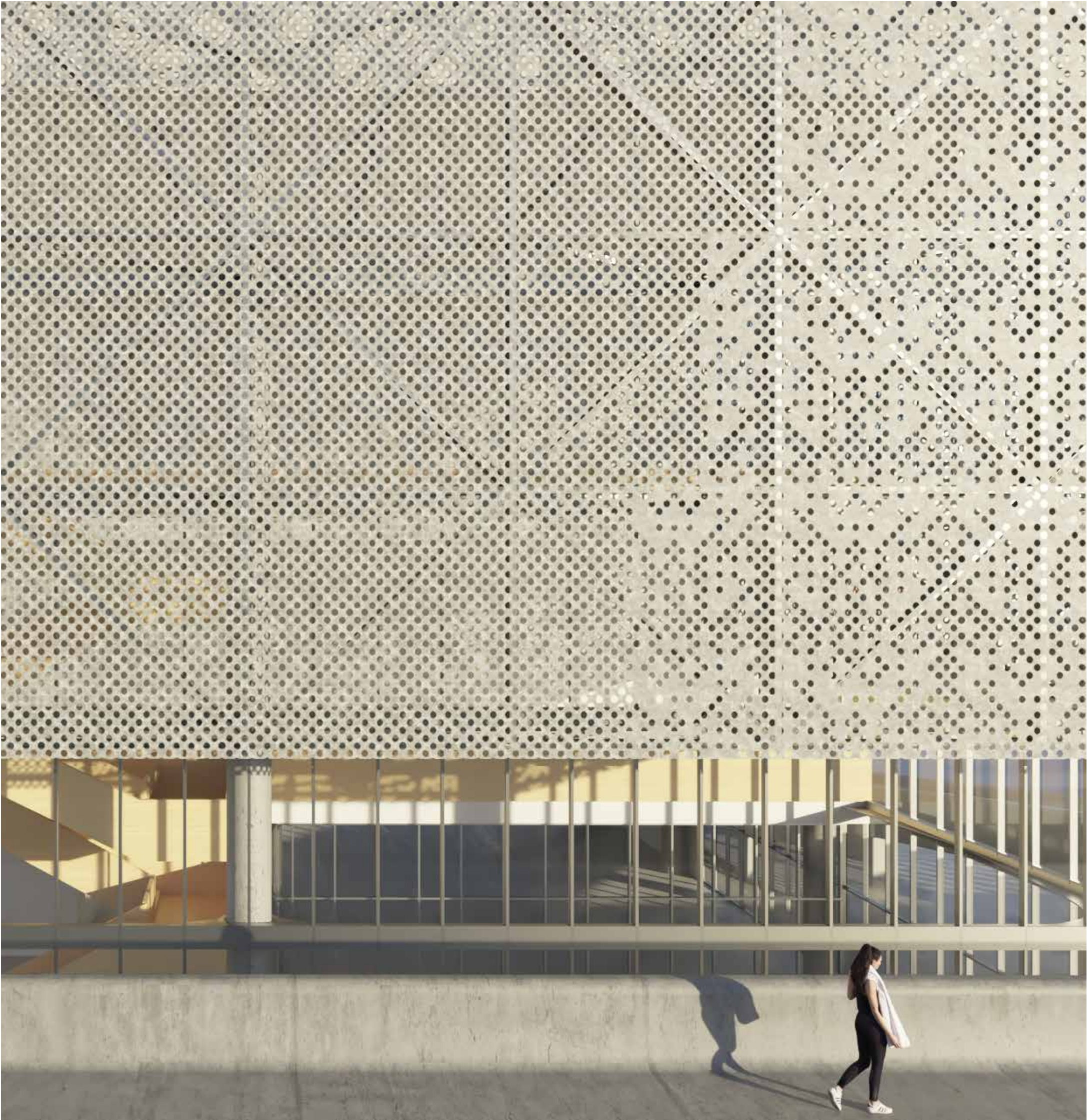
SOL EN EL MES DE JULIO

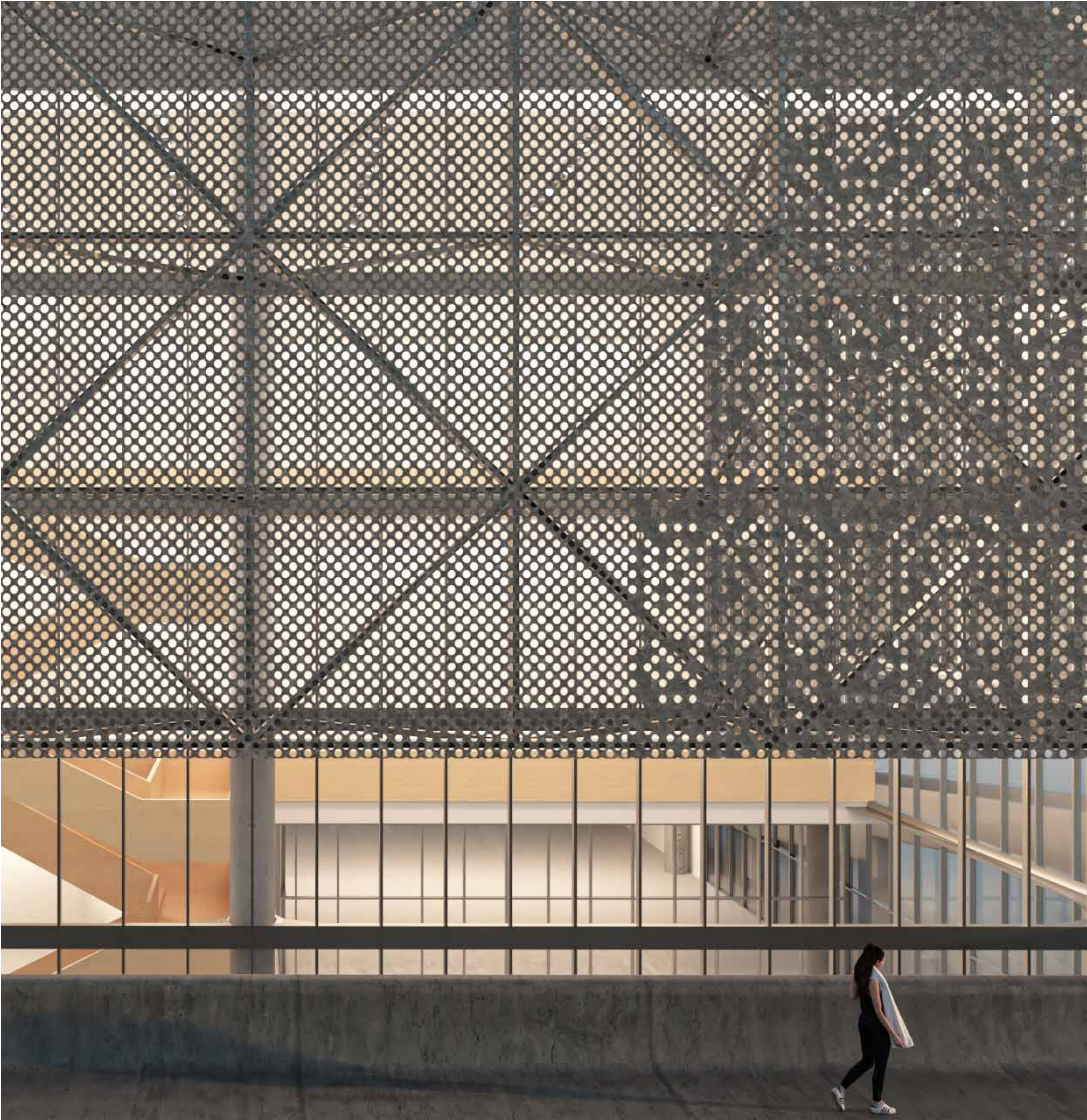


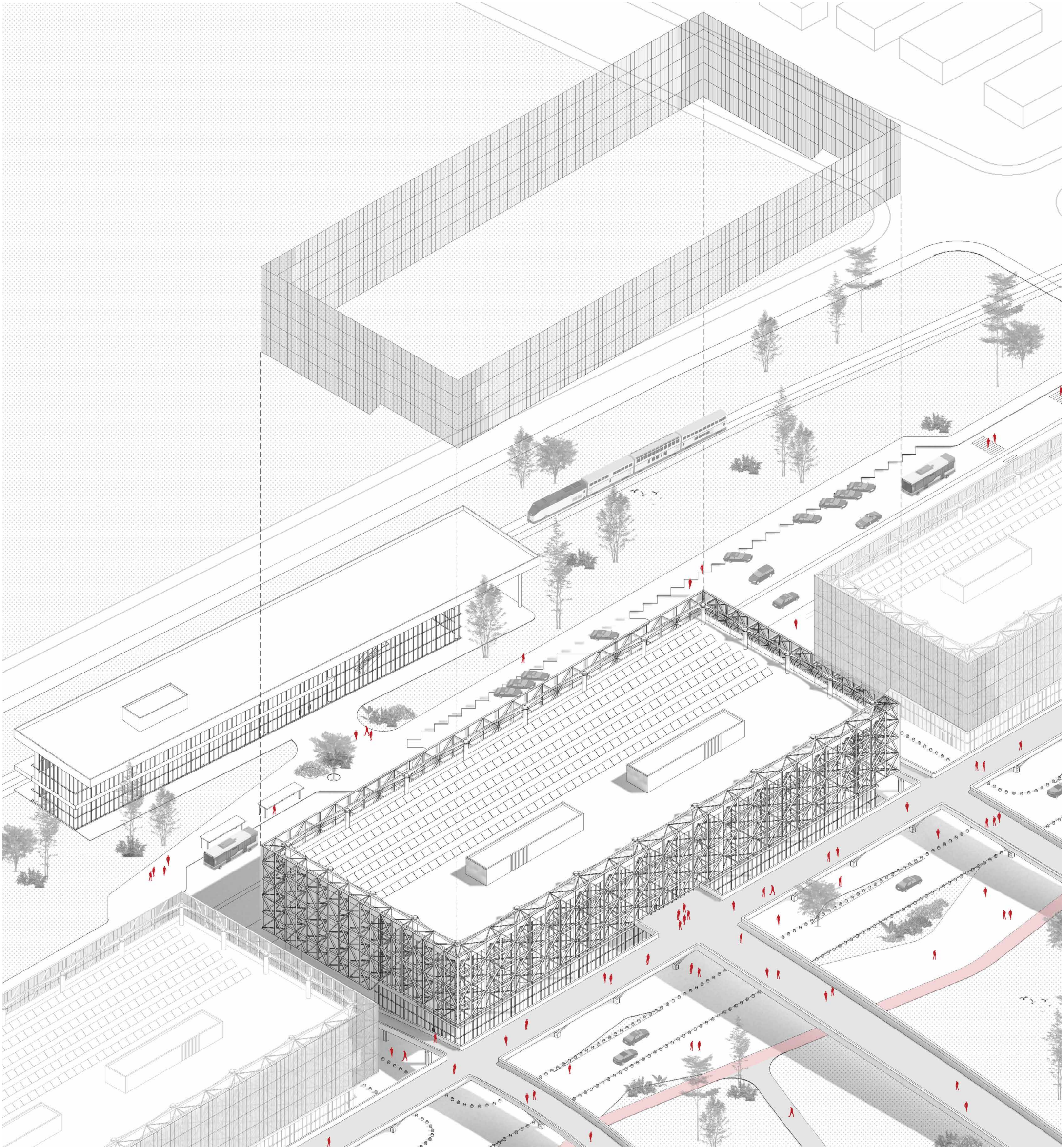
ESTRATEGIAS DE REFERENTES

Espesores y distancias para protección solar



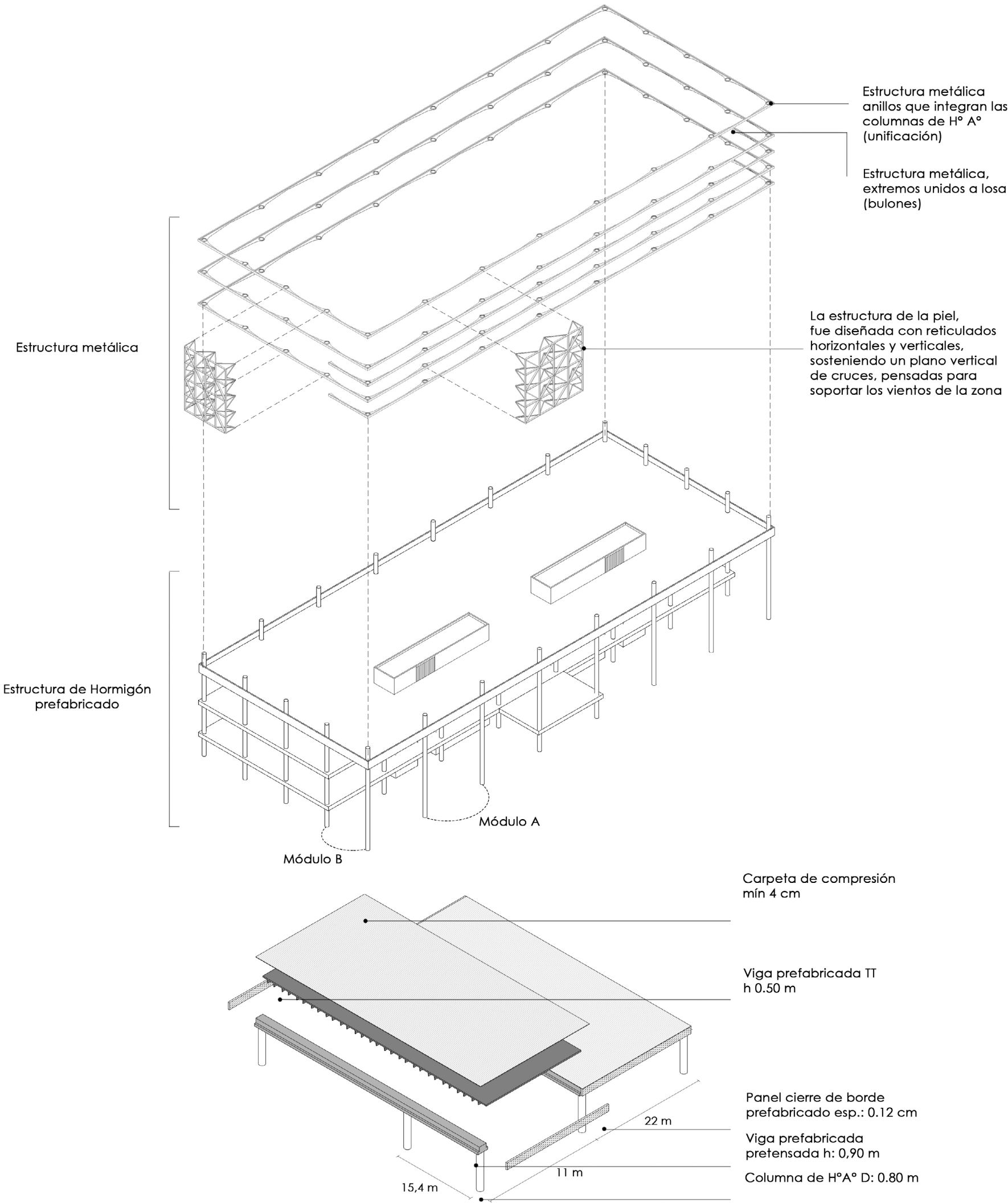




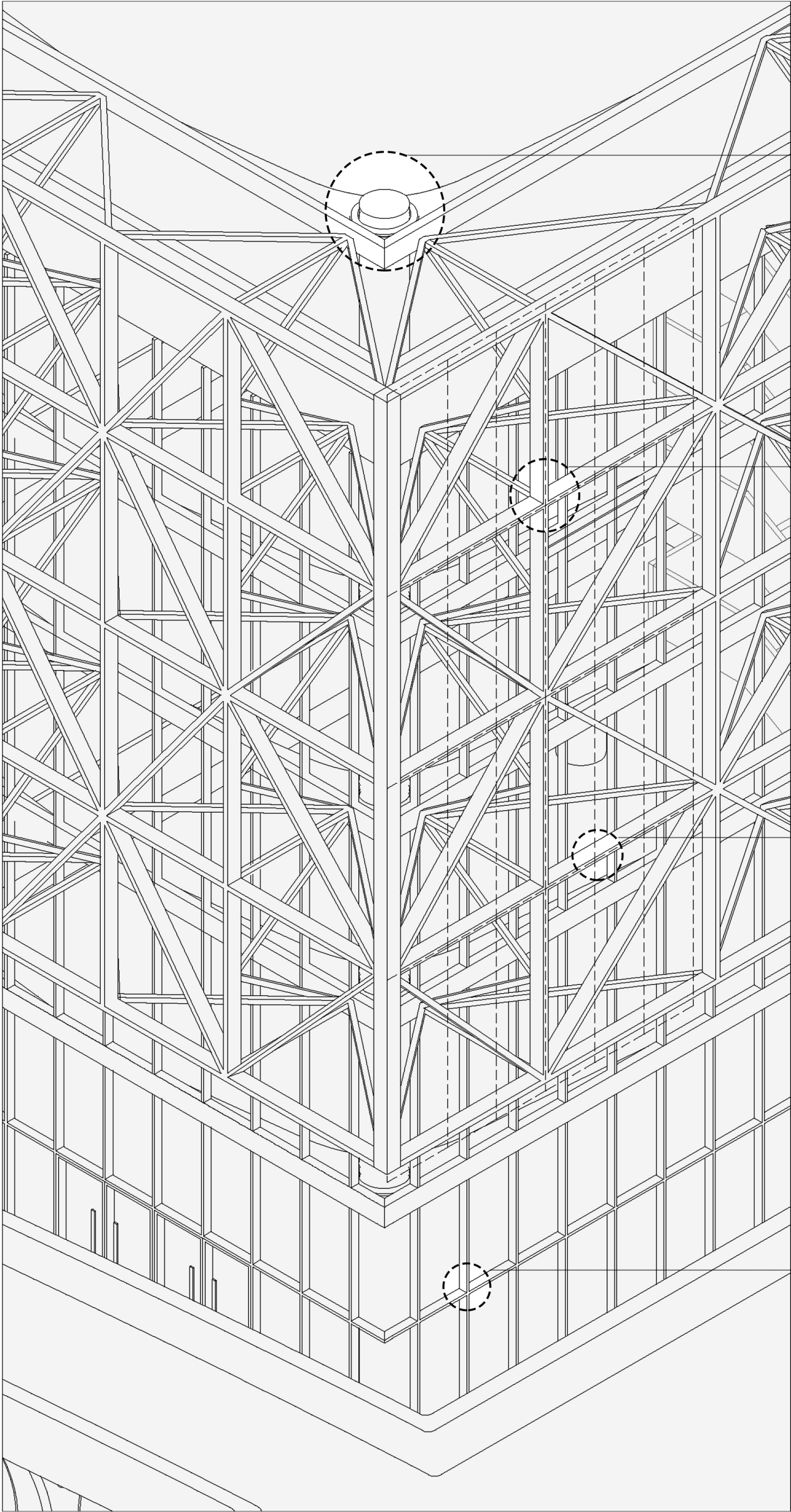


ESTRUCTURA MODULAR - Proceso constructivo

La propuesta modular es ideada con el fin de poder generar una vinculación tanto funcional como formal entre la estructura del revestimiento, la piel de vidrio y las columnas de hormigón.



Propuesta de módulos de hormigón en donde sus componentes son elementos pre-fabricados, realizado in situ solamente la capa de compresión. En relación a la elección del sistema constructivo entendimos que contábamos con dos condicionantes, la gran dimensión y el montaje de la gran estructura. Por eso al elegir un sistema prefabricado, nos permitió desarrollar una idea de montaje sencilla y de rápida ejecución. A su vez permite recurrir a la construcción de escala de la prefabricación (la de la máquina) y no de escala humana.

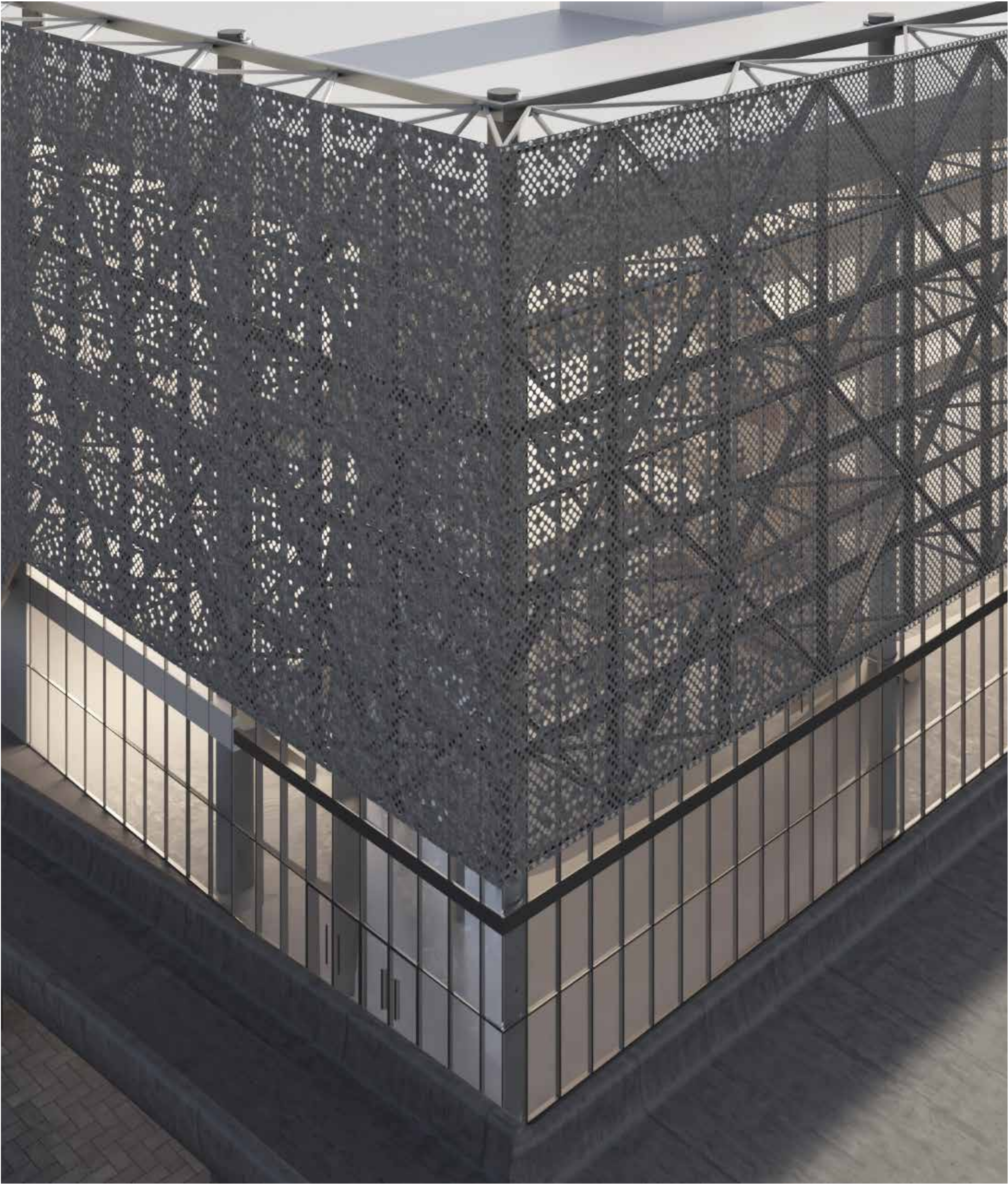


1- VINCULACIÓN VIGAS
METÁLICAS CON COLUMNAS

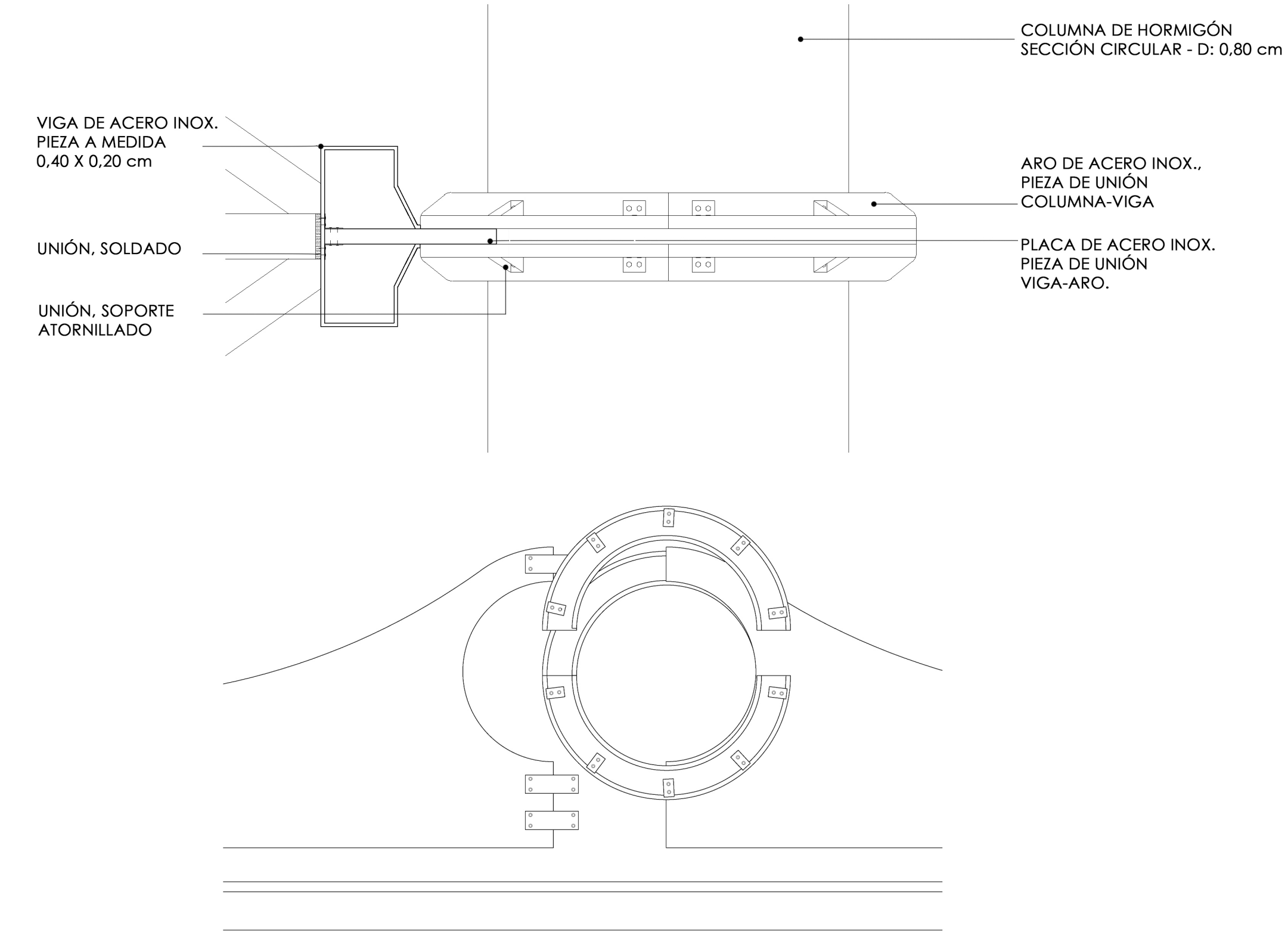
2- ESTRUCTURA REVESTIMIENTO
SCREENPANEL

3- DETALLES AGARRE PANELES

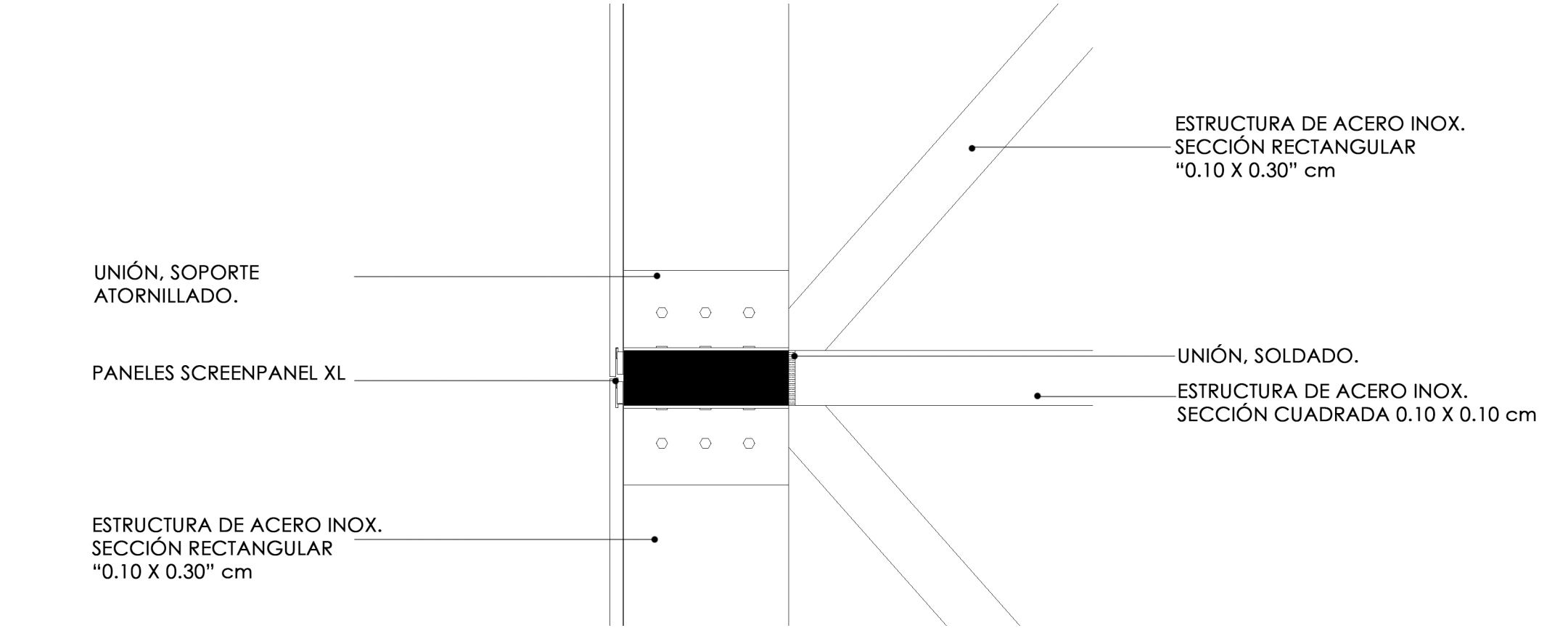
4- SISTEMA DE CARPINTERÍA



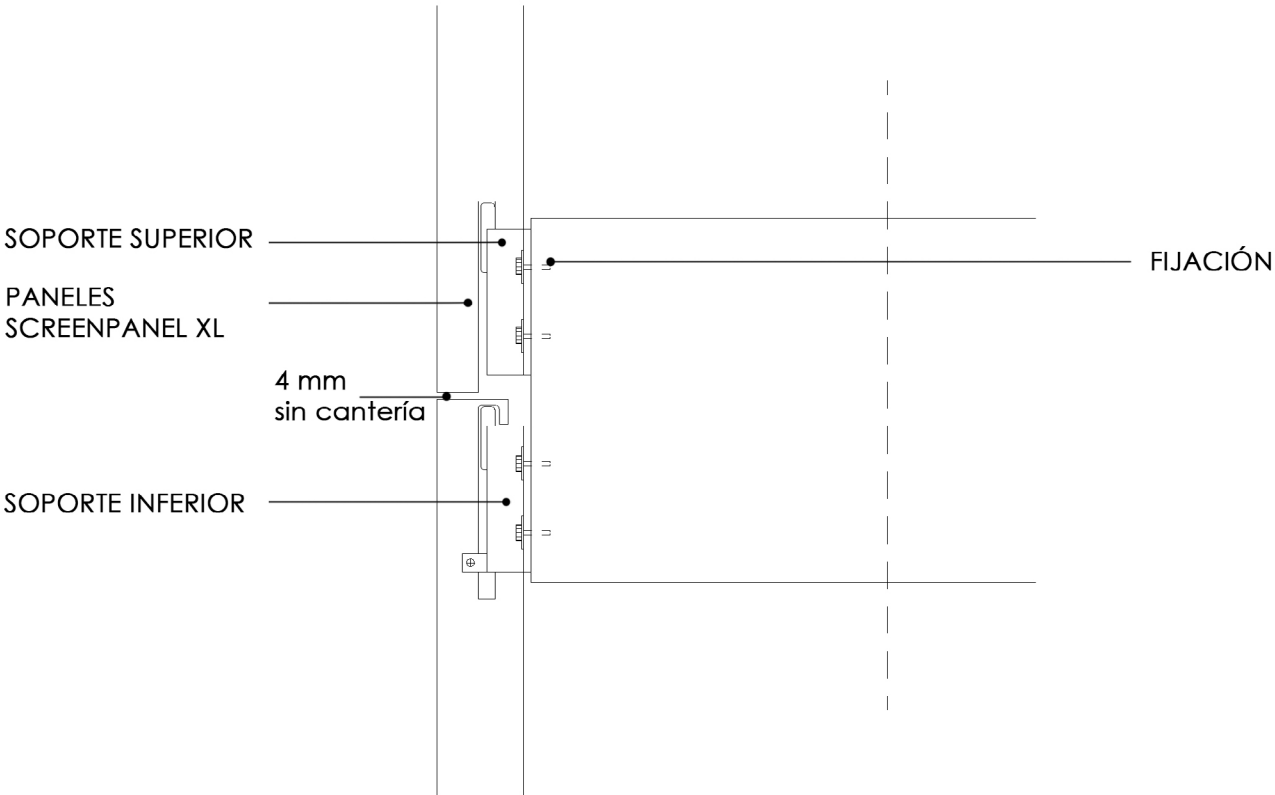
1- VINCULACIÓN VIGAS METÁLICAS-COLUMNAS DETALLE esc. 1:10



2- ESTRUCTURA REVESTIMIENTO SCREEN PANEL DETALLE esc. 1:10

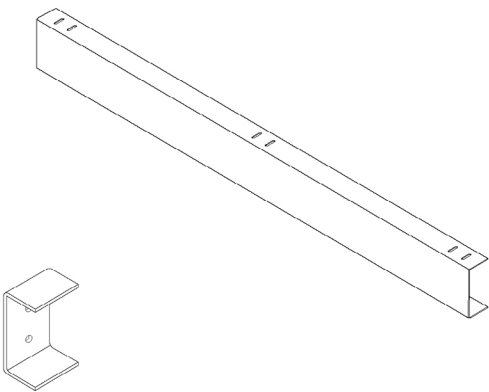


3- DETALLE AGARRE PANELES DETALLE esc. 1:5

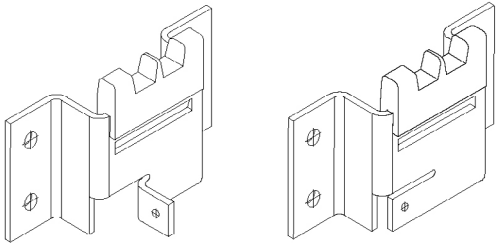


COMPONENTES

POSIBILIDAD DE UTILIZAR
PERFILES "C" ACERO GALVANIZADO

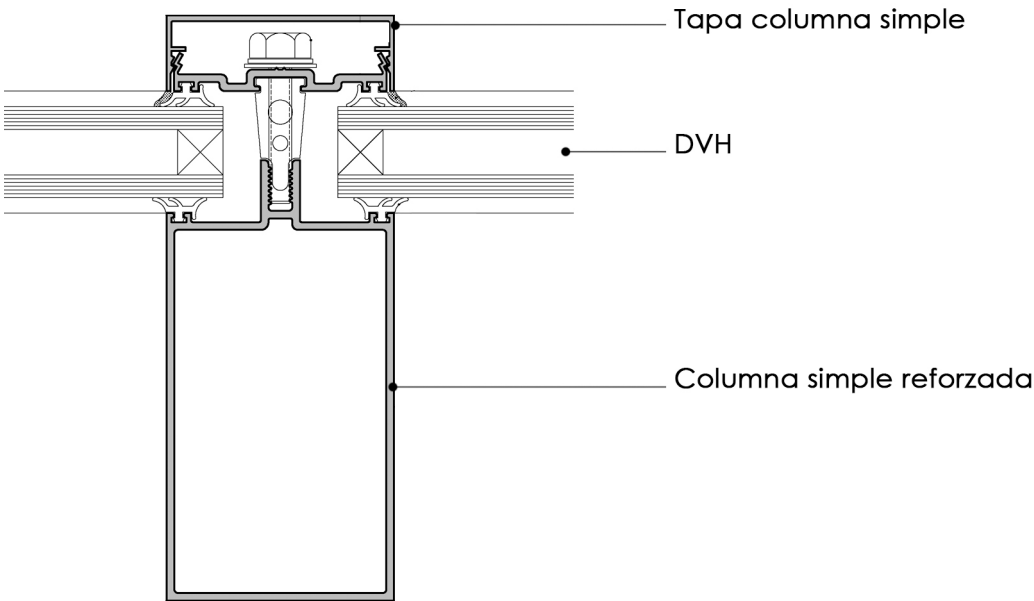


SOPORTE SUPERIOR SOPORTE INFERIOR

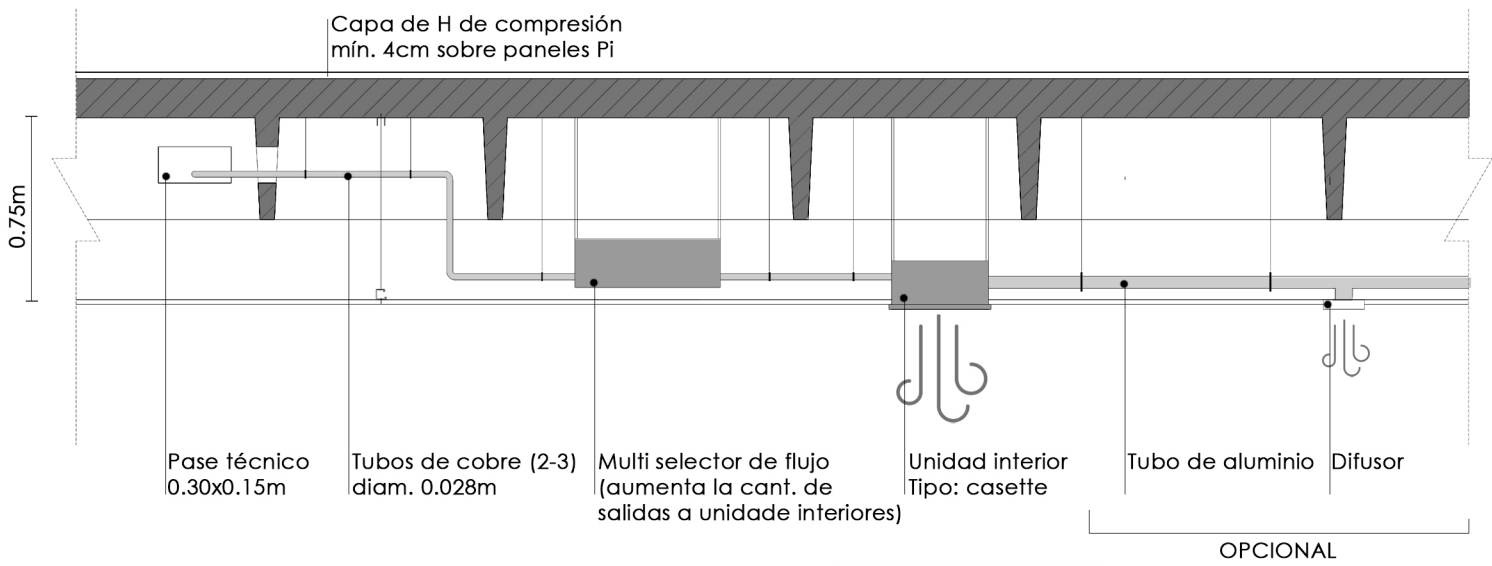
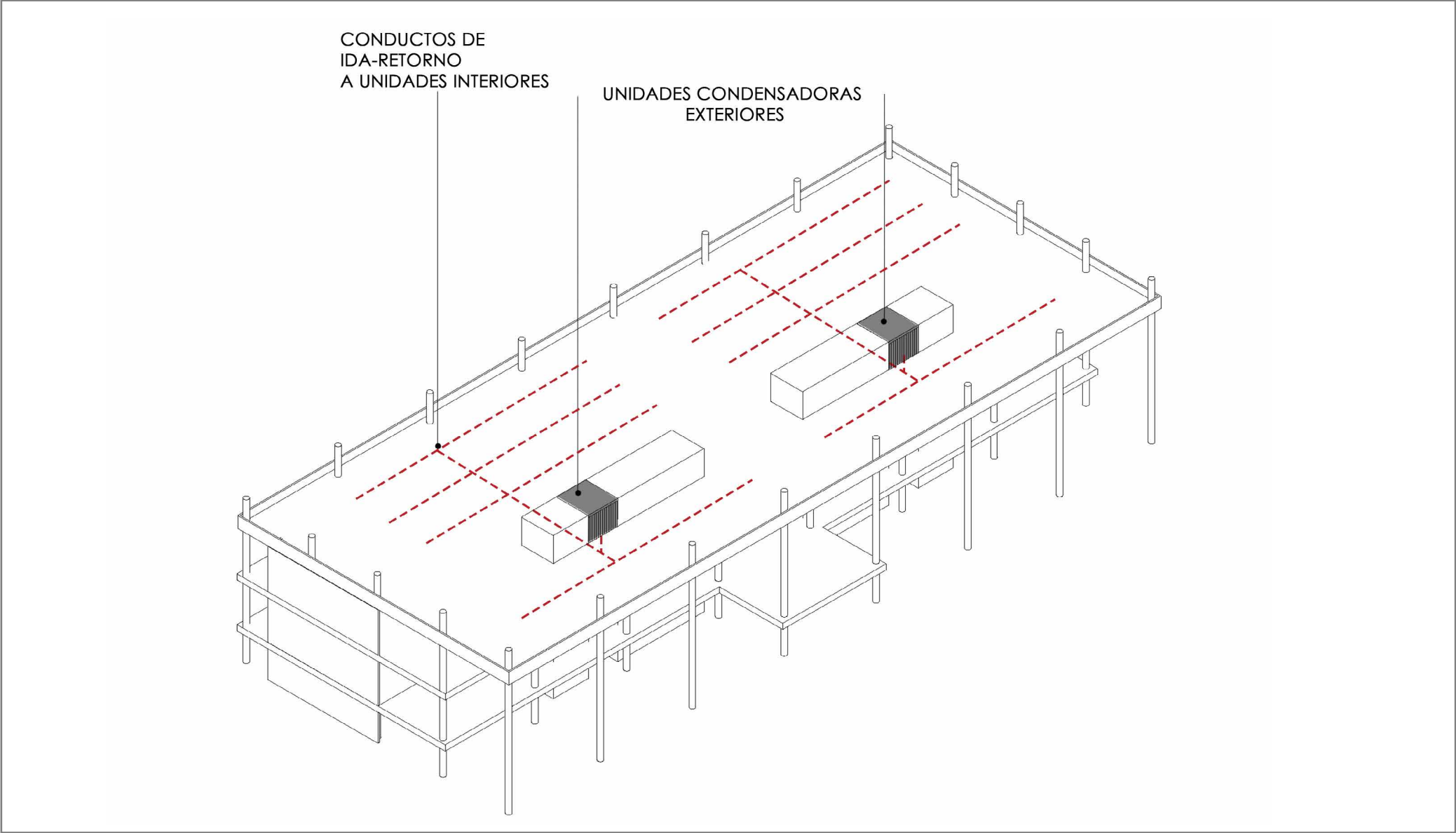


4- SISTEMA DE CARPINTERIA DETALLE esc. 1:2

Sistema de carpintería frente integral, es un sistema de Fachada Continua. Se compone de columnas y travesaños que se unen entre sí, permitiendo realizar paños fijos. El sistema Frente integral dispone de varias columnas con distintas inercias para su utilización según los condicionantes de la fachada. El sistema está compuesto por columna, travesaño, tapa presora y tapa exterior. Los travesaños se fijan a las columnas mediante escuadras tipo "U" .Es posible la utilización de ventanas desplazables opcionales con bisagras a fricción laterales y aldaba de cierre. La fijación del vidrio se realiza a través de la tapa-presora con bulón y tapa exterior de terminación.



SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN

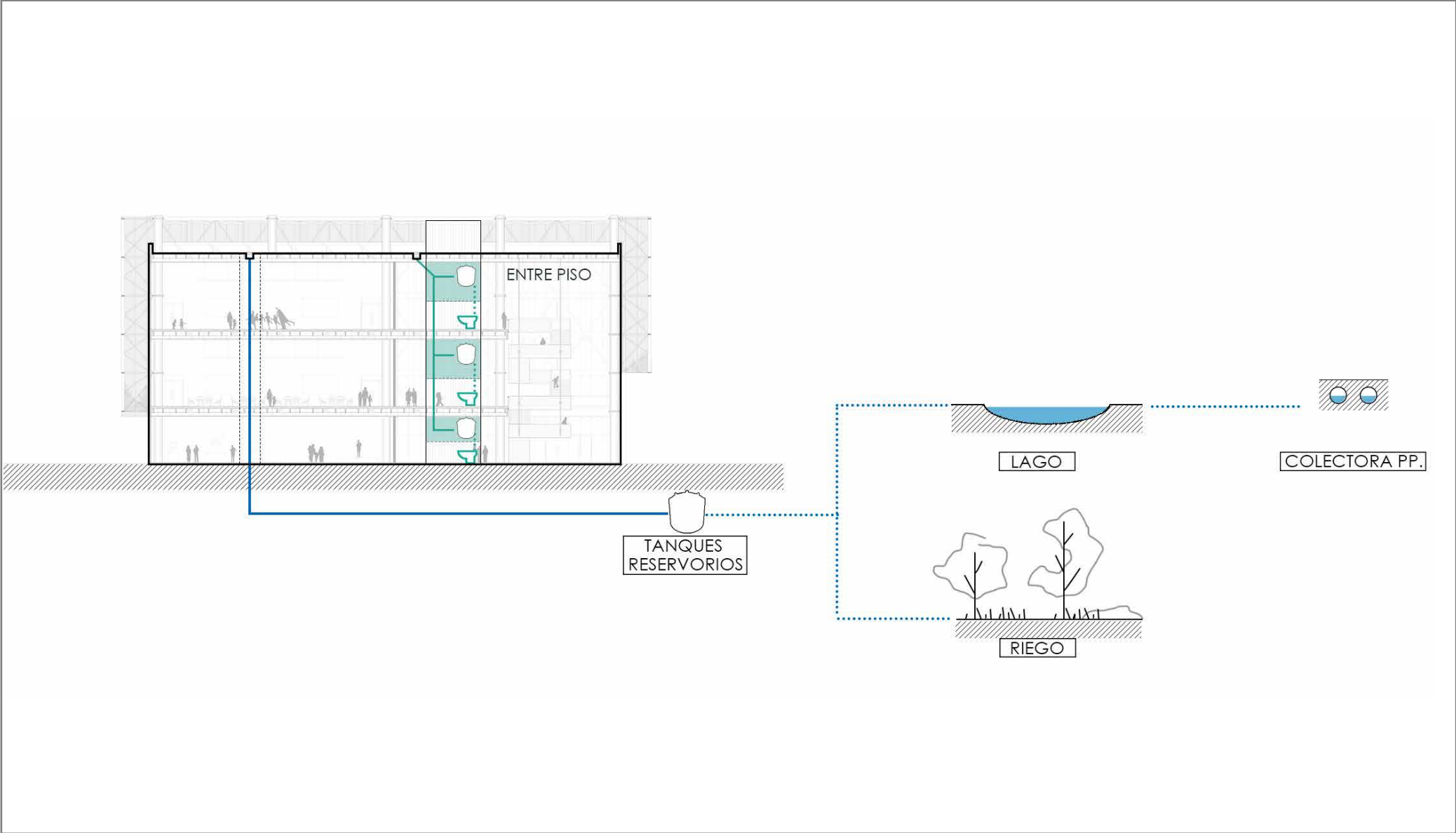


El sistema de climatización elegido es VRV, el mismo permite mantener un control individual de zonas en cada local. Proporciona una solución total de calefacción, refrigeración, ventilación, producción de agua caliente, cortinas de aire y control centralizado.

- Los elementos que componen este sistema son:
- Unidades exteriores colocados sobre la cubierta entre la caja de ascensores y el tanque de agua, donde permanece cubierto pero con ventilaciones laterales.
 - Unidades interiores
 - Sistema de control inteligente
 - Cortinas de aire para las puertas de entrada.

Las ventajas del mismo, permite un control total ya que se puede hacer a través de un control individual del sistema, una instalación compacta, espacio de instalación reducido y siendo de un nivel sonoro bajo, gestión energética, permite reducir el uso de la energía y emisiones de carbono, y es adaptable para cualquier clase de entorno.

GESTIÓN DEL AGUA



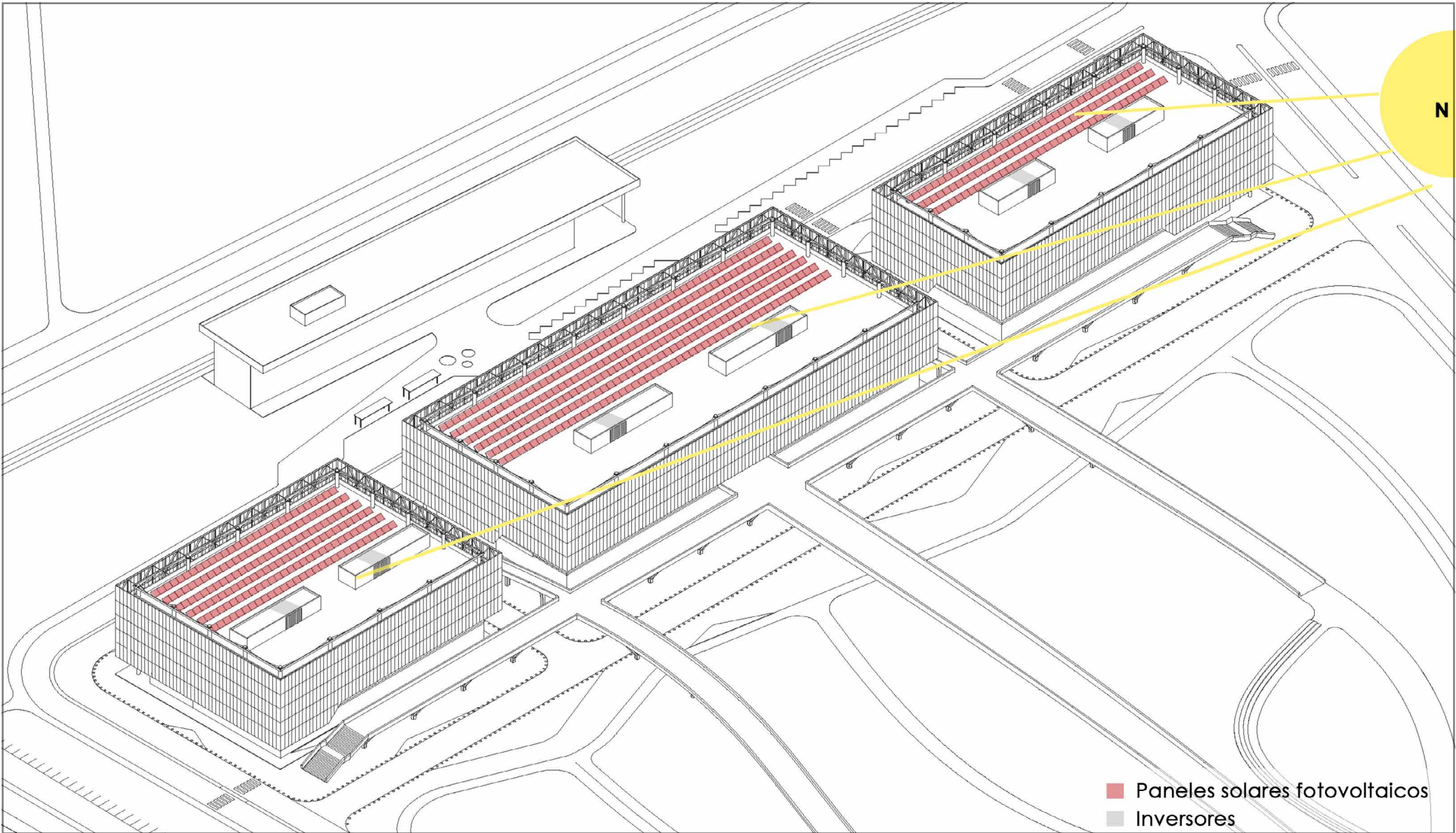
- Acumulación total promedio 80 mm (promedio precipitaciones) en la ciudad de Rosario.
- Captura (Litros) = Superficie techo (m2) x lluvia caída (mm) x 0,80 (20% pérdidas)
- Litros: 4900 m2 (cubierta) x 80 mm x 0,80 (20%)
- Litros: 313 600
- M3: 314

Considerando los índices elevados pluviales en la ciudad de Rosario, y considerando las grandes dimensiones de las cubiertas proyectadas en los programas, se propone una estrategia que prevea el desborde del agua en el terreno natural. Según la normativa vigente, en proyectos de edificios de cualquier tipo de más de 23m de altura o más de 500 m2 de superficie impermeable, en cualquier lugar de la ciudad, se incorporarán sistemas reguladores y/o retardadores de escurrimiento.

En base a ello, se proyecta un desagüe sobre el lado Sur, donde el agua recolectada se dirige por medio de espacios técnicos a tanques reservorios. Ellos cumplen la función de cámaras retardadoras que luego derivan el agua tanto como para el riego del parque o para el lago artificial, donde se deriva paulatinamente a la red pluvial, impidiendo así el desbordamiento provocado por aguas de lluvia en el terreno.

Por otro lado, el segundo desagüe, se genera para destinar las aguas grises en tanques ubicados en el entre piso de los núcleos verticales sobre el hall, para depósito de agua de inodoros.

PANELES SOLARES

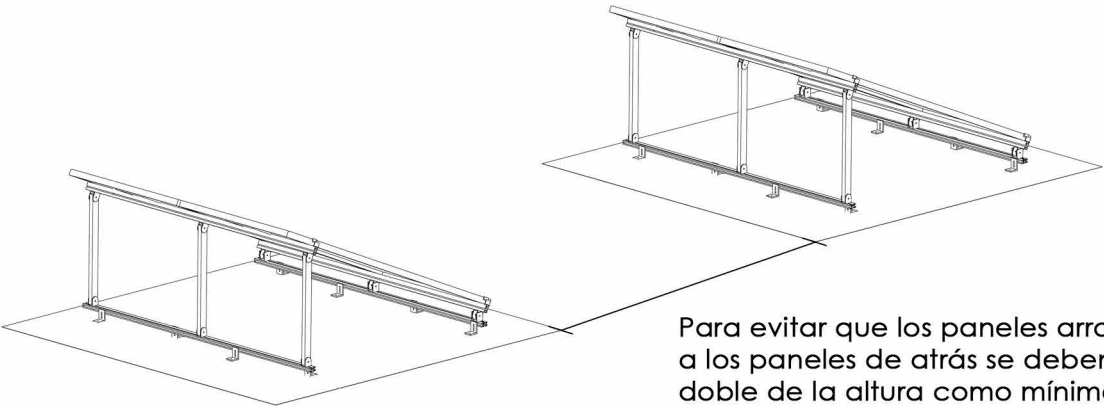
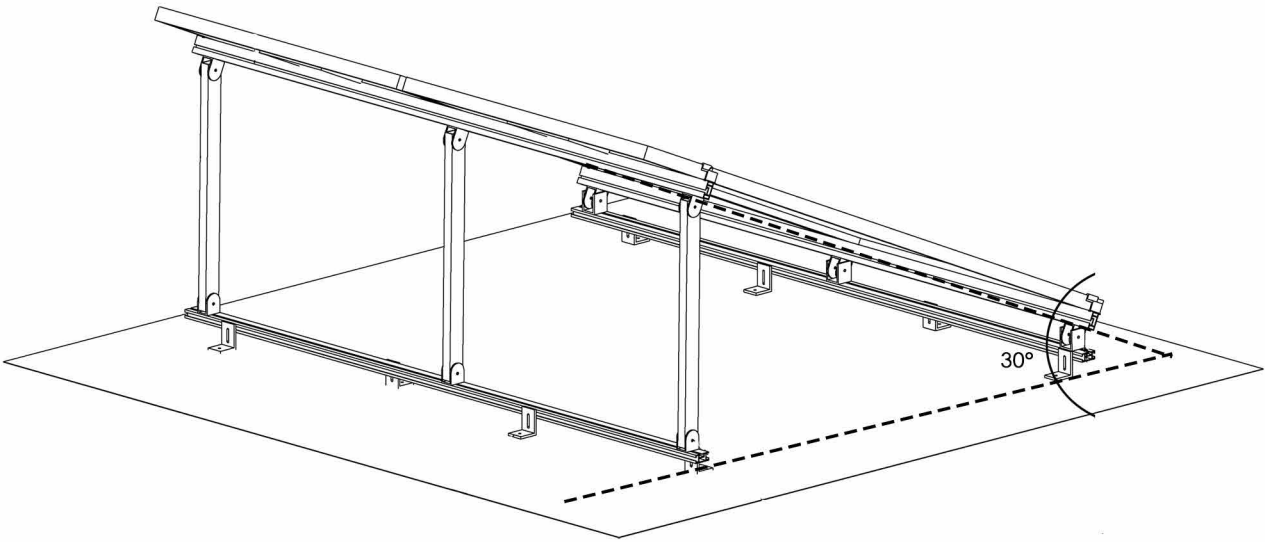
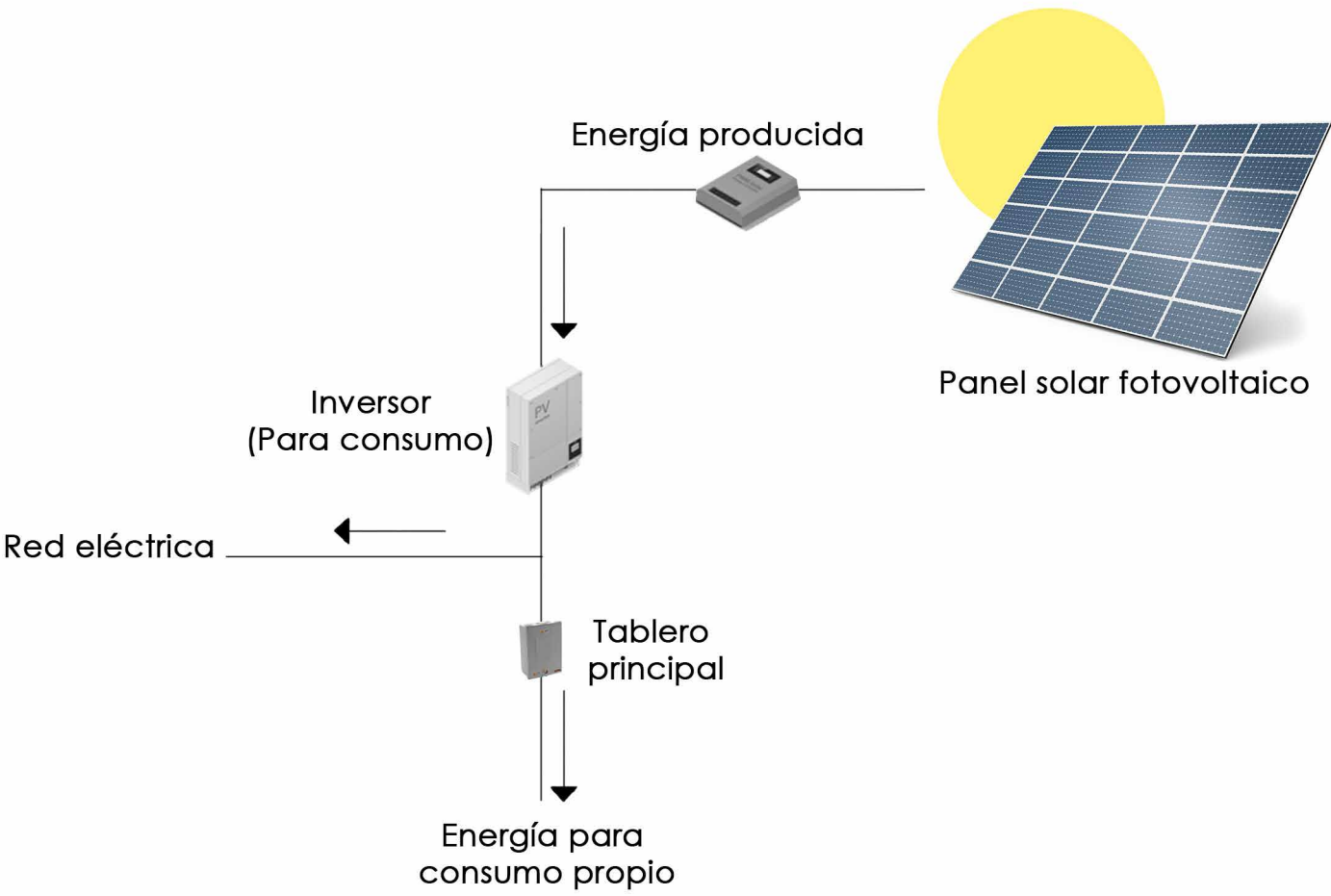


Cada día, se habla más de las energías renovables y de cómo el uso de éstas es clave para asegurar el futuro de nuestro planeta. Por eso nos parece relevante pensar que este tipo sistema renovable se puede aplicar en esta propuesta de programas para lograr un consumo eléctrico autosuficiente, ya que estamos constantemente luchando contra el cambio climático y buscando nuevas vías para cuidar nuestro entorno y hacerlo más sostenible.

Al ver que estos programas consumen mucha energía eléctrica y de acondicionamiento, es una buena idea pensar en la aplicación de estos paneles fotovoltaicos.

También viendo que los edificios poseen una buena orientación y sin interrupciones de la llegada de los rayos del sol, se hace más interesante aún, la aplicación de los mismos.

Este sistema de paneles fotovoltaicos son sistemas que se conectan directamente a la red. Una vez captada la energía por los paneles solares se dirigen a los inversores, donde luego se conecta al tablero general. Si el edificio esta consumiendo energía, se utiliza para el consumo propio, y por lo contrario se vende a la red pública. Sin ser necesario un sistema de acumulación.

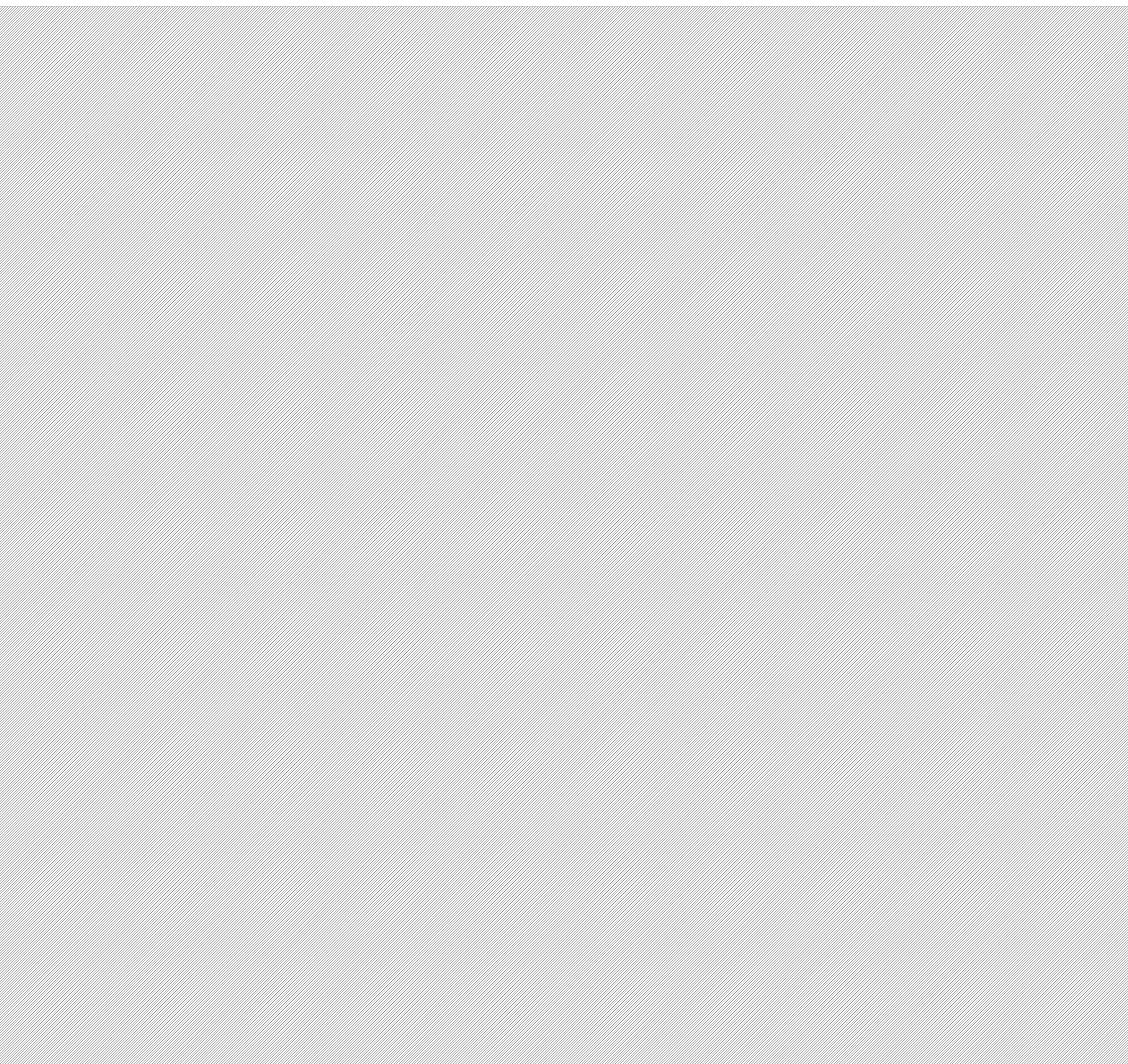


Para evitar que los paneles arrojen sombra a los paneles de atrás se deben separar el doble de la altura como mínimo.





TRASCENDENCIA PROYECTUAL



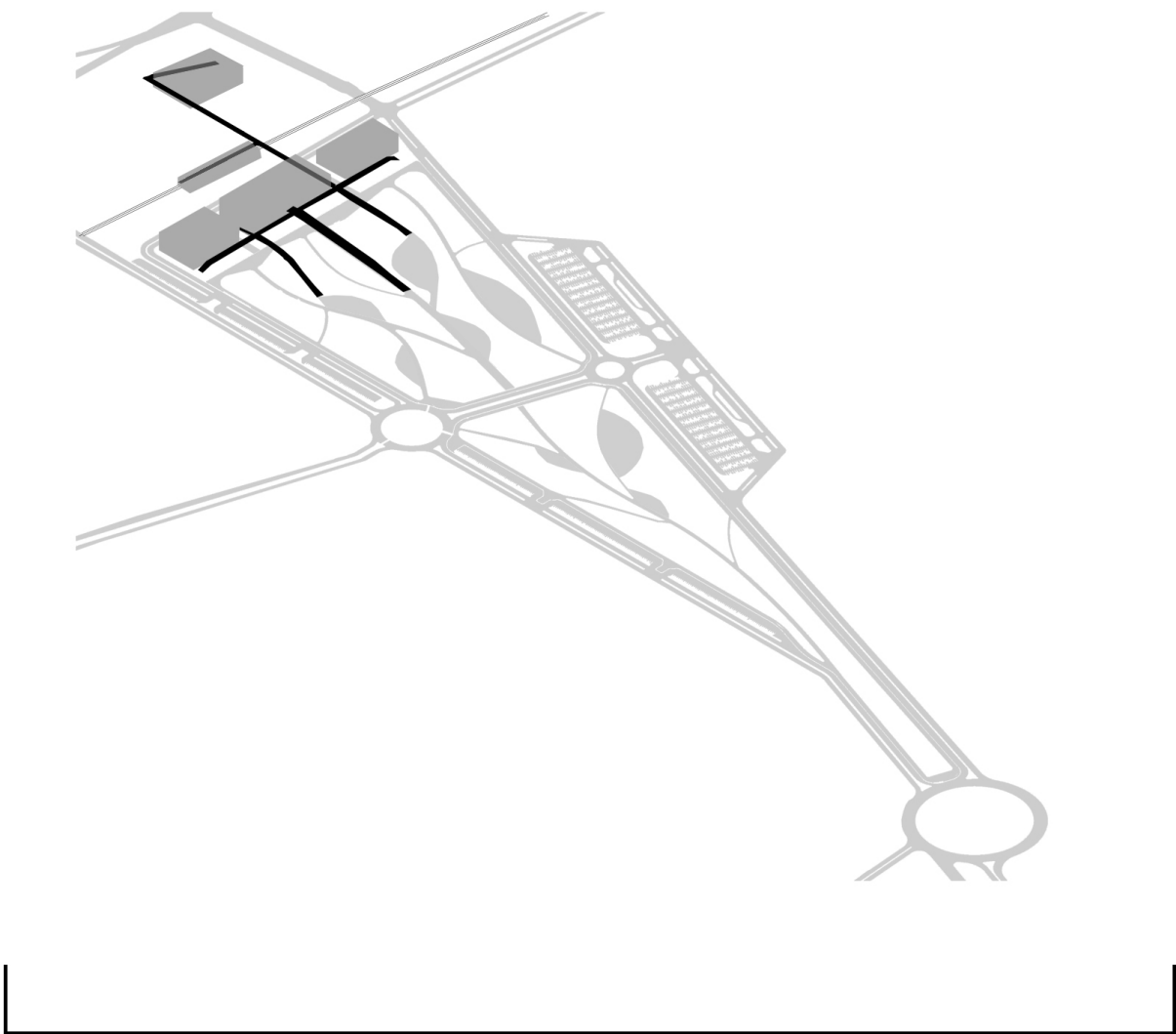
CONTINUIDAD URBANA

Como anteriormente nombramos, la etapabilidad urbana estaba compuesta por etapas proyectuales. La propuesta de una cuarta etapa nos permite pensar más allá de los límites establecidos y seguir trascendiendo en cuestiones que se relacionan con la complejidad propia de la ciudad.

Sabemos que el sector que estamos trabajando tiene potencialidades en cuanto a conexiones urbanas de gran escala. La propuesta de continuidad de caminos y puentes con remate y conexión a la plataforma nos da la posibilidad de acceder a distintos programas.

Consultando con alumnas del año 2020 analizamos sus propuestas proyectuales que abarcan los terrenos que se encuentran al otro lado de las vías. La propuesta de distrito de la ciudad de Funes de las alumnas Langhi y Retamero nos pareció pertinente para abordar estos conceptos.

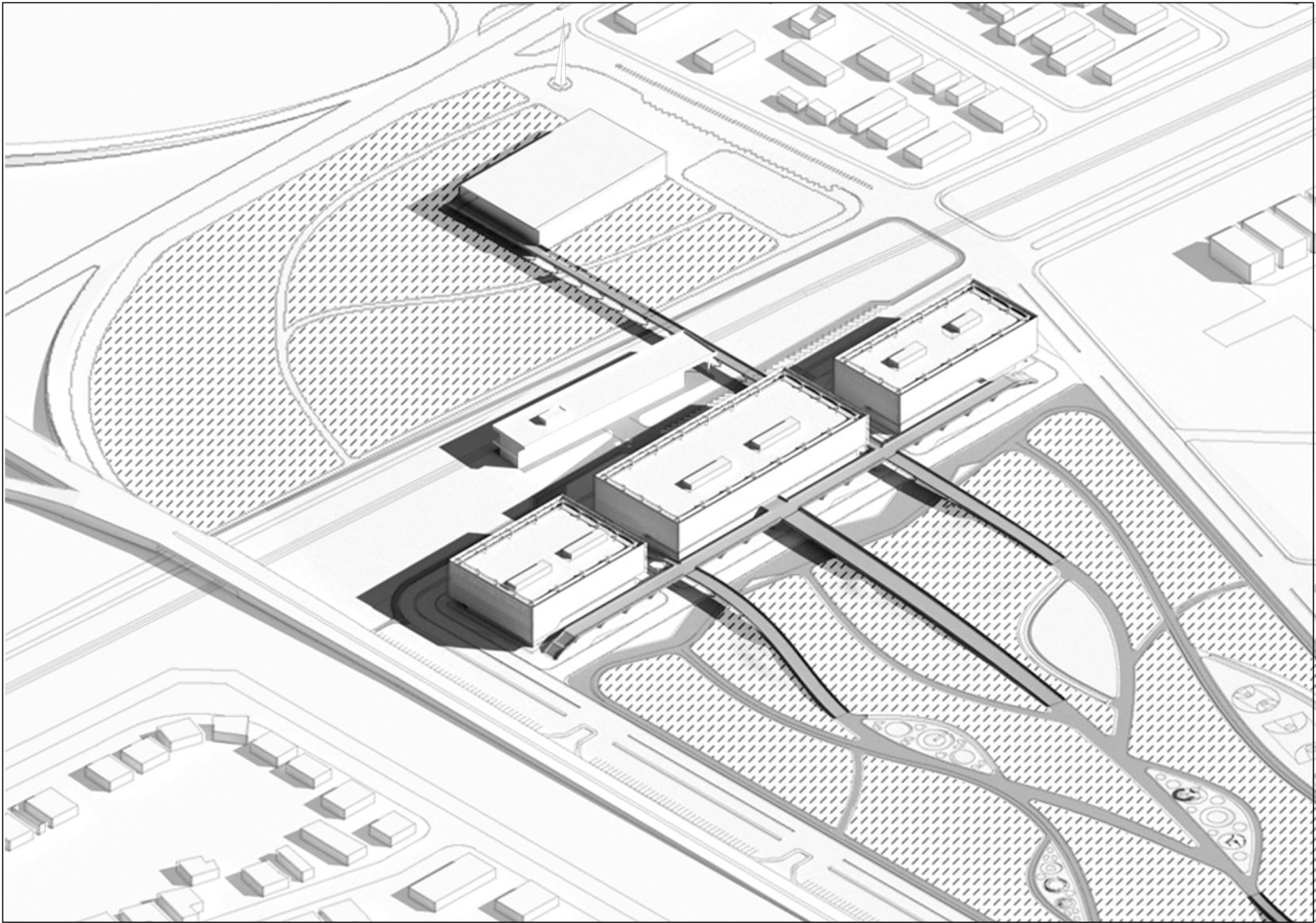
Por eso planteamos esta etapa de continuidad peatonal a través de puentes que permiten acceder a la terminal de tren, atravesando las vías ferroviarias, para continuar la conexión con el distrito y otros parques.



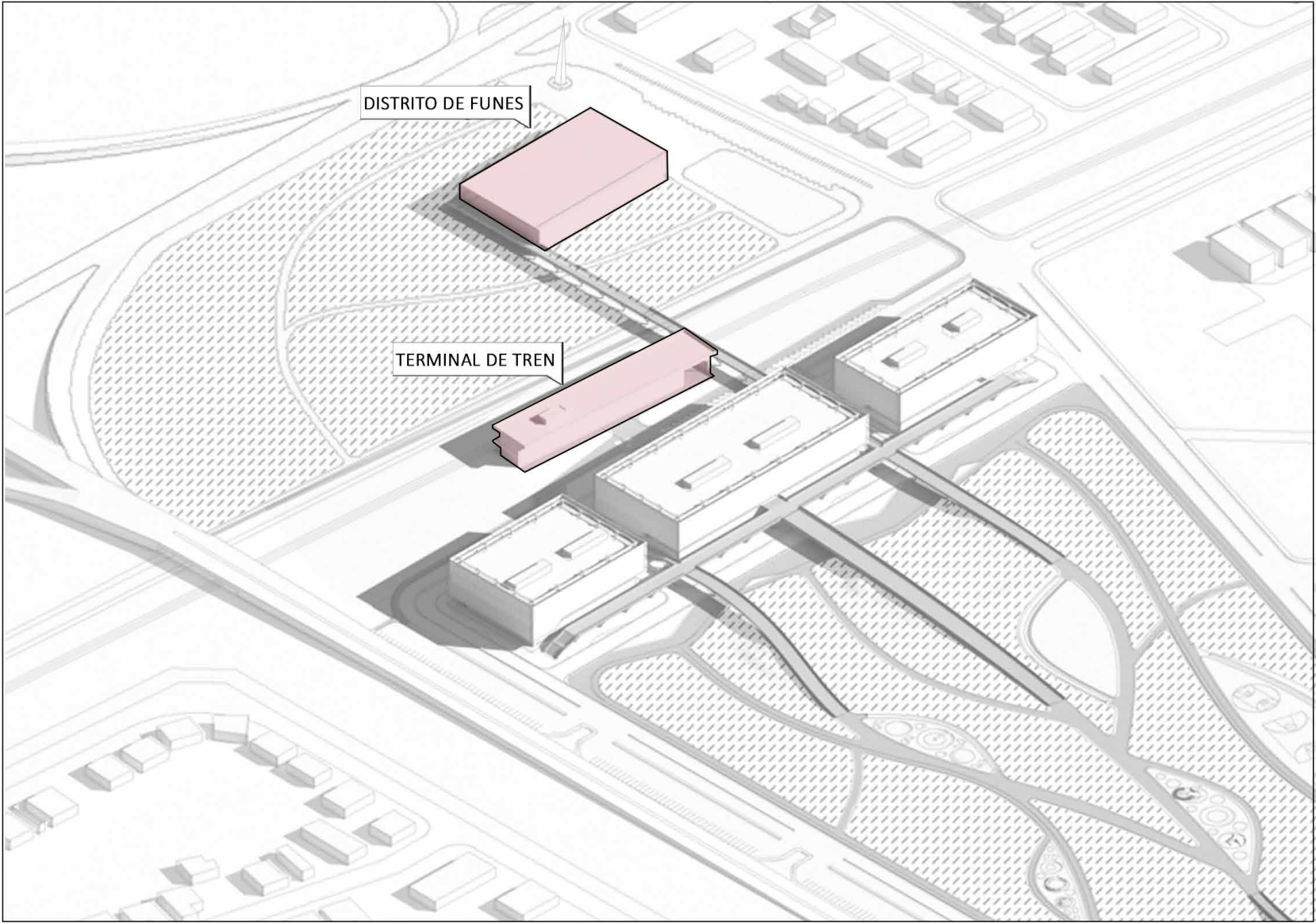
ETAPA 4

TRASCENDENCIA PROYECTUAL

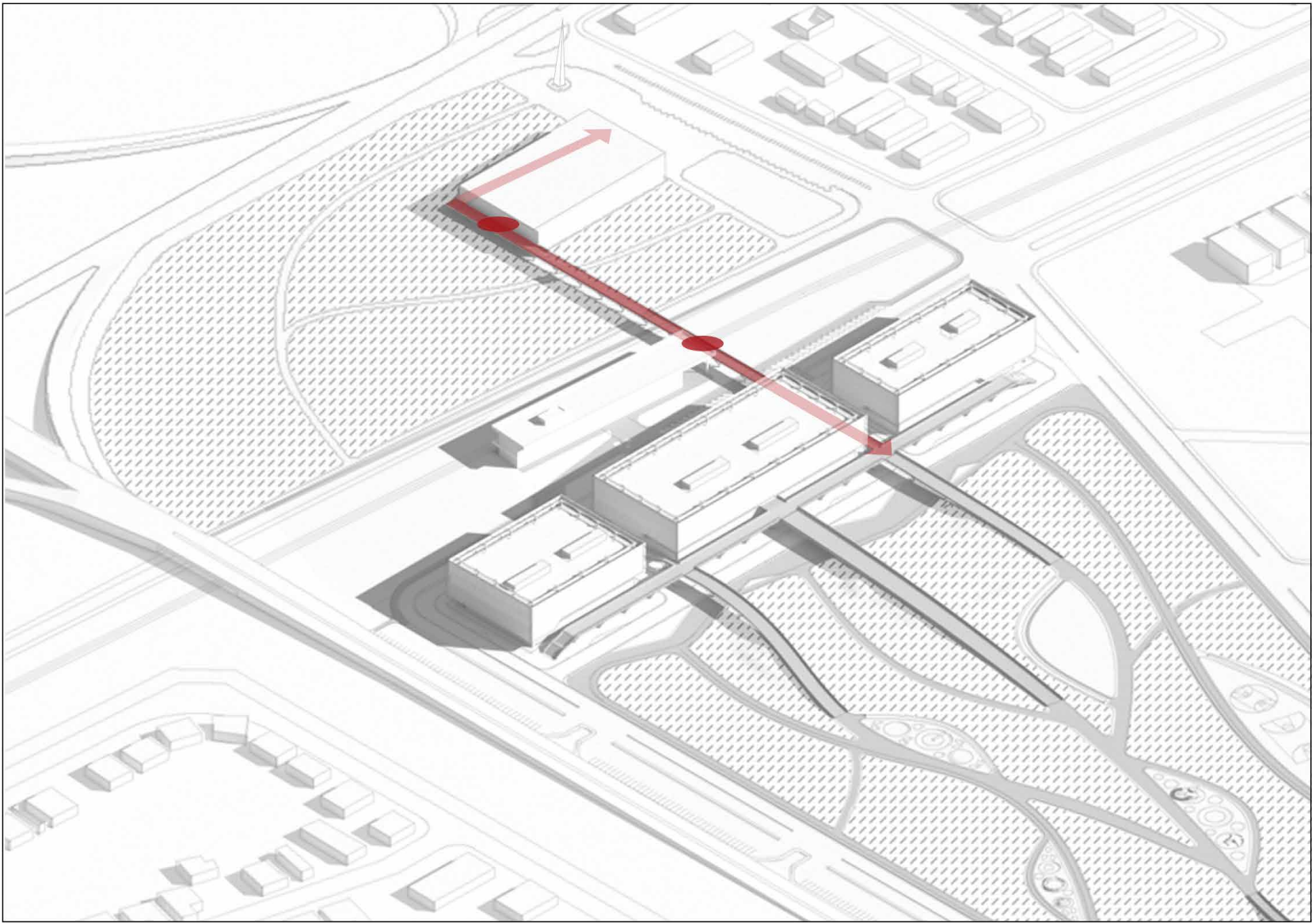
PROPUESTA



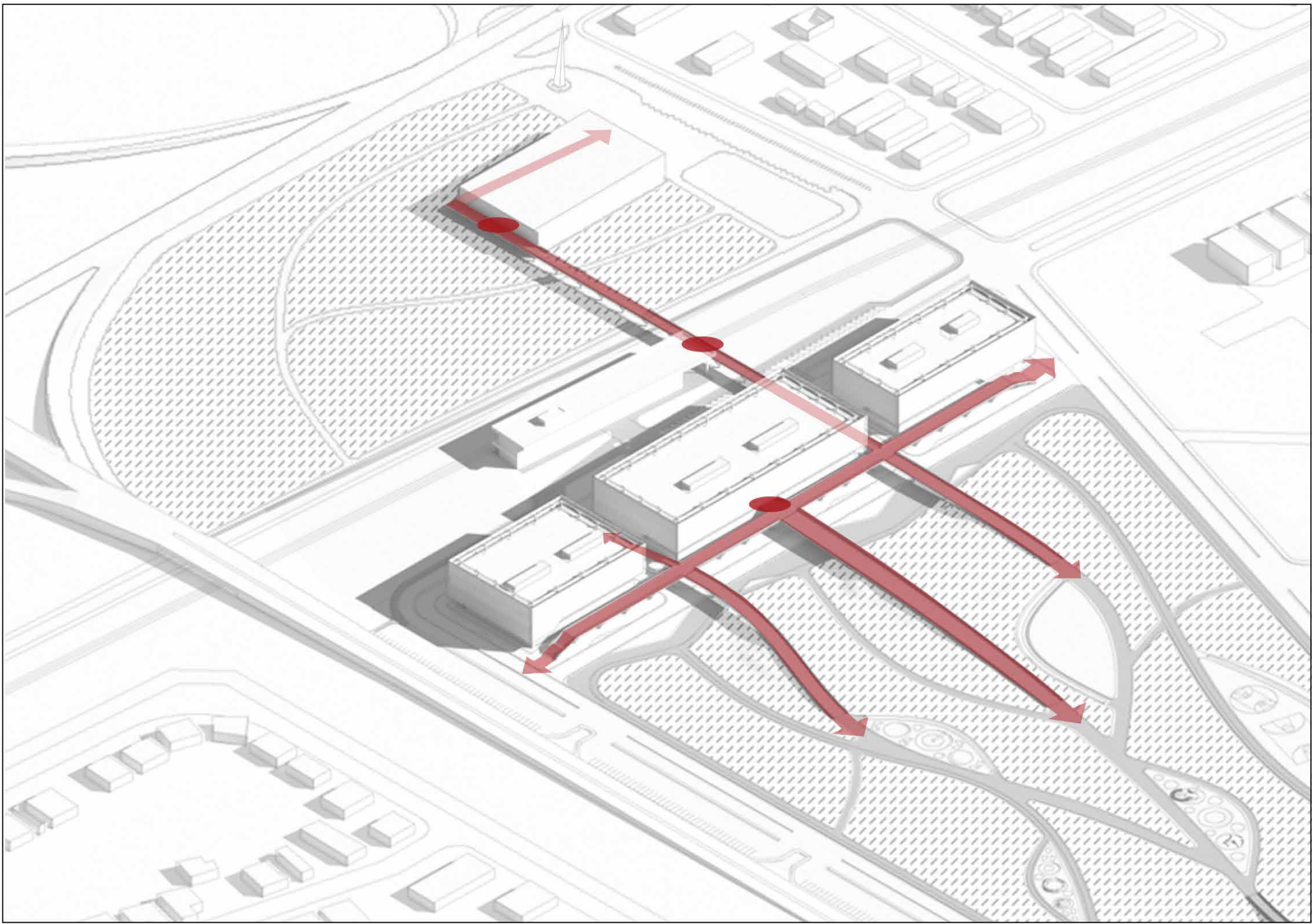
PROGRAMAS



CONEXIÓN



CONTINUIDAD DE CIRCUITO



CONCLUSIÓN

Es importante poder aclarar que nuestro proceso de desarrollo proyectual estuvo ligado esencialmente al concepto de urbanismo, debido a que trabajamos sobre un frente metropolitano muy importante a nivel internacional. Entendimos que debíamos integrar las herramientas urbanísticas que incorporamos a lo largo de la carrera, proponiendo una idea basada en que todo inicio de intervención está pensado en base al individuo en comunidad.

Es una forma de comprensión profunda en donde las decisiones deben adaptarse a la realidad, respondiendo a necesidades concretas para poder lograr un fin: mejorar la calidad de vida del ciudadano. Estas decisiones requieren una mente que pueda ser capaz de abrirse, haciendo oído sordo a beneficios de pocos, abriendo sus ojos a las necesidades populares.

Con esto, quizás el hombre no sea el centro de la obra como lo describía Palladio. Tal vez se convierta en el elemento motor como flujo de intercambio, tal como proponía Wright, pudiendo aportar experiencias al escenario social. Así es como se genera una ciudad compleja en donde la mixtura de usos, personas, edades, culturas y experiencias se mezclan, capacitando de ésta forma al individuo, pudiéndonos integrar de forma más fácil al mundo que nos rodea, abarcando más allá que nuestra zona de confort.

Hay ciertas estrategias de acción inmediata que se proponen como puntapié para llegar a generar, a largo plazo, una ciudad integrada y vital. Reconocer ciertos sectores como potenciales para el desarrollo de intervenciones públicas es una forma válida de inicio, generando puntos nodales en relación a las tensiones exteriores que se presentan. Tal como propusimos, pensar en la posibilidad de trascender proyectualmente, es el plus que todo arquitecto debería tener en cuenta para potenciar sus propuestas.

Entender la historia y valores de la ciudad es de gran importancia para lograr concluir y obtener soluciones satisfactorias para que ellos se sientan partícipes y tengan la motivación de poder hacer uso de los mismos. La calidad del espacio público refleja la calidad de la sociedad.





BIBLIOGRAFÍA

“**Plan Estratégico Provincial (visión 2030)**”
Gobierno de Santa Fe

“**Plan Urbano Rosario 2007-2017**”
Municipalidad de Rosario

“**Plan Integral de Movilidad Rosario**”
Municipalidad de Rosario

“**Plan Estratégico Territorial 2008**”
Gobierno de la Nación

“**Plan Rosario Metropolitana, estrategias 2018**”
Municipalidad de Rosario

“**Arte de proyectar en la Arquitectura**”
Neufert

“**Ciudad para la gentel**”
Jan Geh

“**Urbanismo, territorio y paisaje**”
José Fariña

“**Esquinas Inteligentes ”**
Inés Sánchez de Madariaga

“**El espacio público, ciudad y ciudadanía**”
Jordi, Borja.

“Edificio Laboratorio Synthon”
GH+A | Guillermo Hevia - Plataforma Arquitectura

“McLaren Technology Centre”
Norman Foster - Plataforma Arquitectura

“**Nueva Jefatura de Gobierno de Buenos Aires**”
Foster + Partners

“**ATC Argentina Televisora Color / Manteola**”
Sánchez Gómez, Santos, Solsona, Viñoly, Sallaberry y Tarsitano

“**Hotel, casino y centro de convenciones City Center Rosario**”
Baudizzone, Lestard & Asociados.

“**Puente Janello - Facultad de Derecho, Buenos Aires**”
César Janello

“**Paneles solares ON GRID**”
Asesora: Mercedes Vigo

