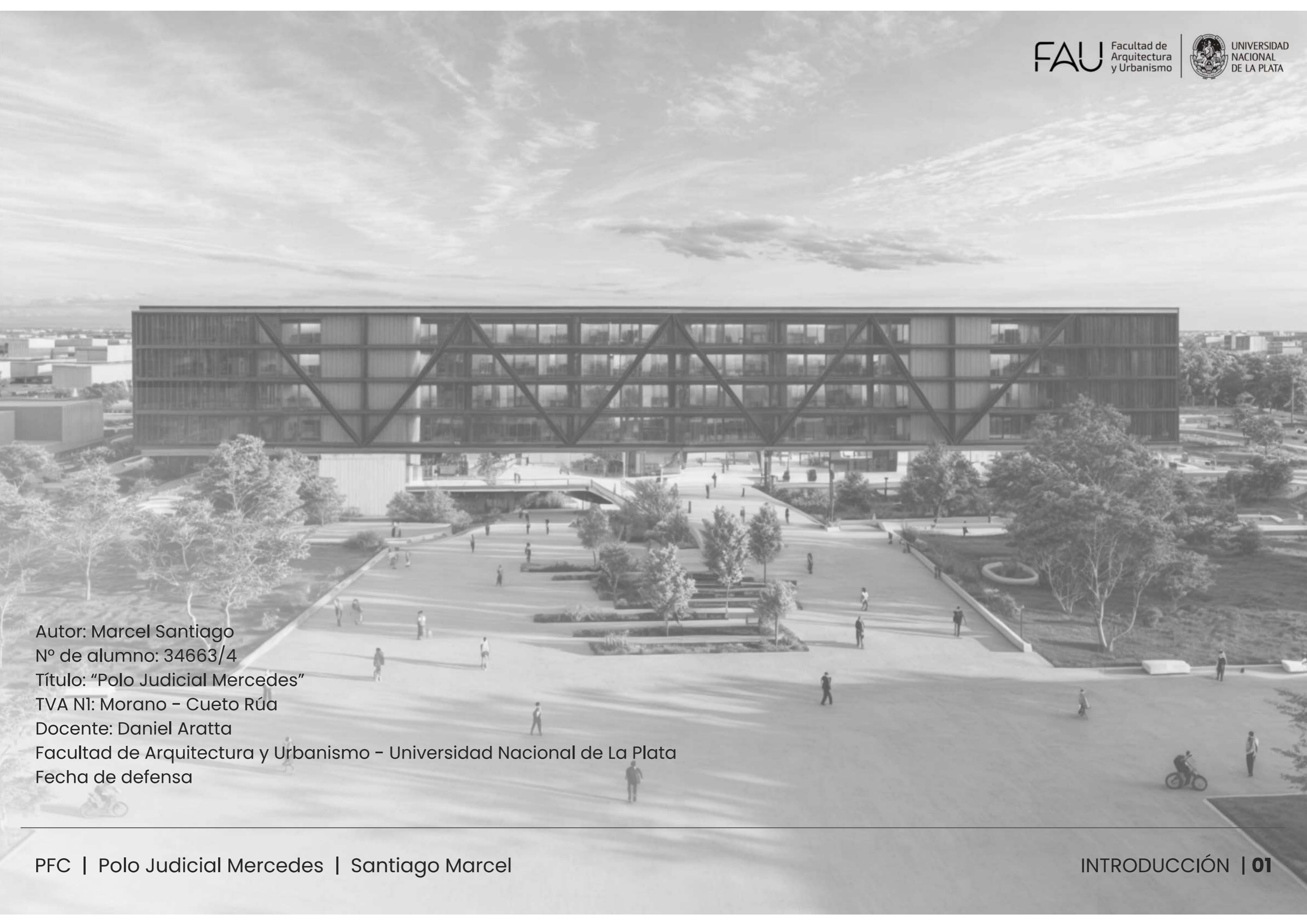


PJM

Polo Judicial Mercedes

Donde la arquitectura y la justicia se encuentran



Autor: Marcel Santiago
Nº de alumno: 34663/4
Título: "Polo Judicial Mercedes"
TVA NI: Morano - Cueto Rúa
Docente: Daniel Aratta
Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata
Fecha de defensa

01 **INTRODUCCIÓN**

02 **SITIO**

03 **TEMA**

04 **PROYECTO**
Propuesta Urbana
Proyecto PJM

05 **PROPUESTA TÉCNICA**
Sistema constructivo
Instalaciones

06 **CONCLUSIÓN**
Bibliografía
Referencias
Reflexión



1. INTRODUCCIÓN

Contexto, problemática y solución

POLO JUDICIAL MERCEDES: CENTRALIZAR PARA TRANSFORMAR



CONTEXTO

Mercedes es la **cabecera del Departamento Judicial Mercedes**, una de las 19 divisiones judiciales de la Provincia de Buenos Aires. Este departamento judicial tiene un impacto regional, abarcando una amplia jurisdicción que incluye ciudades como Chivilcoy, Navarro, Suipacha y Bragado, entre otras. Su rol como cabecera lo convierte en un nodo clave para garantizar el acceso a la justicia en toda la región.



PROBLEMÁTICA

Actualmente, el sistema judicial de Mercedes se encuentra **descentralizado**, con edificios judiciales dispersos por toda la ciudad sin planificación ni conectividad eficiente. Esto dificulta el acceso a la justicia tanto para los ciudadanos como para los propios trabajadores judiciales, quienes enfrentan problemas de logística, coordinación y accesibilidad. Este sistema genera un funcionamiento ineficiente y poco ágil.



SOLUCIÓN

El nuevo Polo Judicial de Mercedes **centralizará todas las funciones judiciales dispersas**. Su ubicación en relación con el vacío ferroviario no solo es estratégica dentro del master plan de la ciudad, sino que también promueve la regeneración urbana al integrarse con el Colegio Industrial, los espacios verdes y las conexiones peatonales. Este proyecto mejora el acceso a la justicia y fortalece el vínculo entre la comunidad y el sistema judicial.

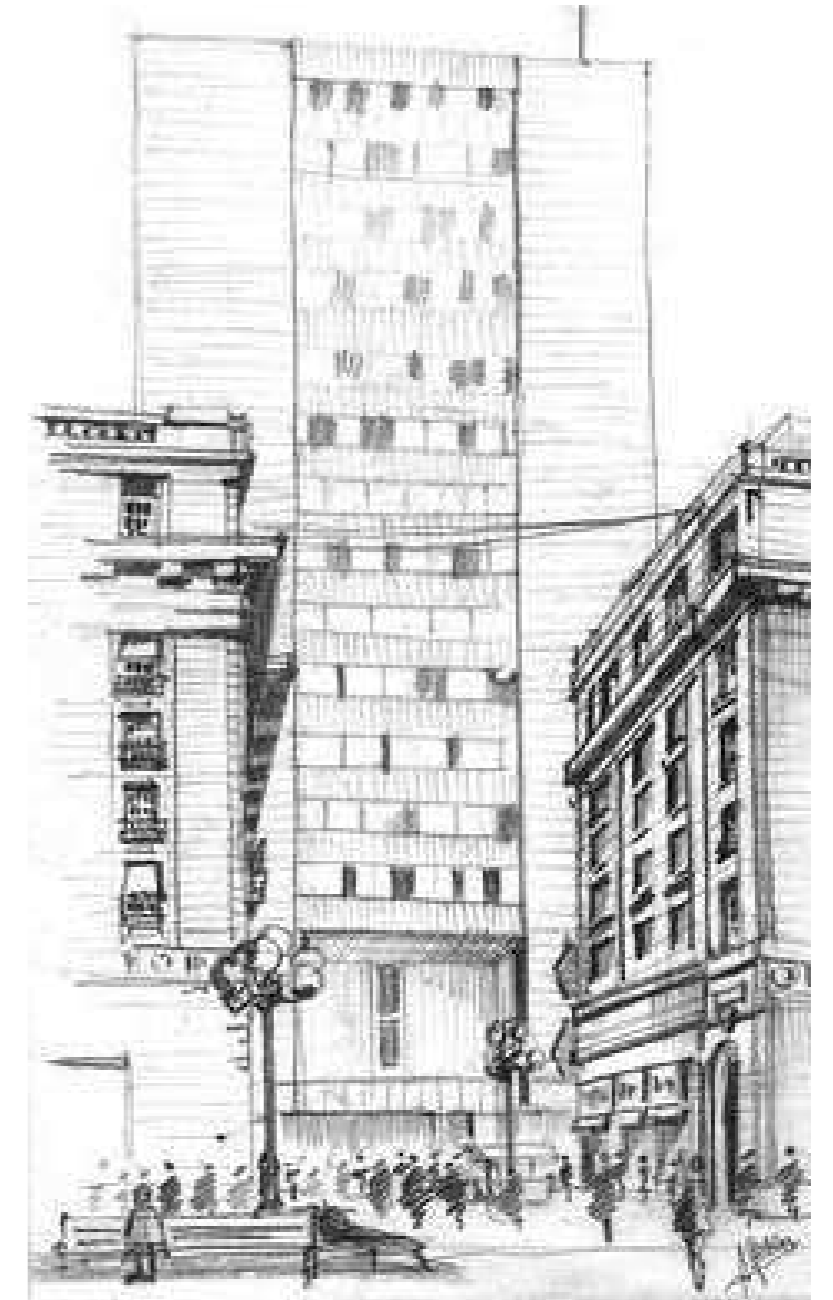
LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

Desde hace muchos años, América Latina se caracteriza por tener un proceso de urbanización creciente que transforma las ciudades. Al mismo tiempo, conlleva procesos de expansión y densificación, conformando la ciudad "com-fusa", con deficiencias en el sistema de transporte (tanto público como privado) que derivan en congestión vehicular, falta de cobertura de servicios básicos y mala calidad de los mismos, escasez de equipamiento urbano y espacios públicos, generación de espacios sin uso en su interior (tierras vacantes), crecimiento desordenado, aumento de la pobreza, informalidad y precariedad habitacional, etc.

El mismo proceso, se enmarca en un contexto crisis económicas reiteradas, mala redistribución de la riqueza y ausencia de políticas habitacionales de Estado, que dan como resultado una ciudad dispersa, fragmentada socio-espacialmente, lo cual incrementa la desigualdad y refleja la vulnerabilidad social y económica.

En la Ciudad de Mercedes, más allá de la diferencia de escala con las grandes ciudades latinoamericanas, se observa una tendencia de crecimiento y desarrollo similar. El mismo se dio sin seguir un plan o lineamiento urbano, y en paralelo a los cambios políticos y económicos que sufrió el país, generando así un impacto negativo en la ciudad.

Nosotros como arquitectos desempeñamos un papel fundamental en el diseño y la planificación de las ciudades y los espacios urbanos, teniendo la responsabilidad de cambiar el paradigma de los mismos. En este sentido, pensamos en la ciudad del futuro, con un crecimiento planificado y organizado, teniendo en cuenta a su vez el desarrollo y la sostenibilidad ambiental de la misma, incluyendo entre otras cosas la participación ciudadana.



LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo, con más del 80% de su población viviendo en diferentes ciudades. Este crecimiento, reflejo de un desarrollo económico y social, se dio en la mayoría de los casos de manera desordenada, sin planificación ni control. Grandes metrópolis como Ciudad de México, São Paulo y Buenos Aires, enfrentan graves problemas de fragmentación urbana, congestión, y carencia de servicios básicos, cuestiones que reflejan las desigualdades sociales y económicas presentes en sus territorios.

La expansión industrial sin control planificado en las ciudades latinoamericanas genera altos niveles de contaminación ambiental, afectando la calidad del aire, el agua y los suelos. Este impacto agrava la vulnerabilidad social en los sectores más expuestos.



El rápido crecimiento urbano, sumado a un sistema de transporte público insuficiente, ha derivado en un aumento del uso de vehículos privados, generando congestión vehicular, contaminación y pérdida de calidad de vida para los habitantes.



La falta de acceso a vivienda adecuada ha llevado a un crecimiento de los asentamientos informales, donde millones de personas viven hacinadas, sin servicios básicos ni infraestructura, aumentando de esta manera las desigualdades sociales y económicas.

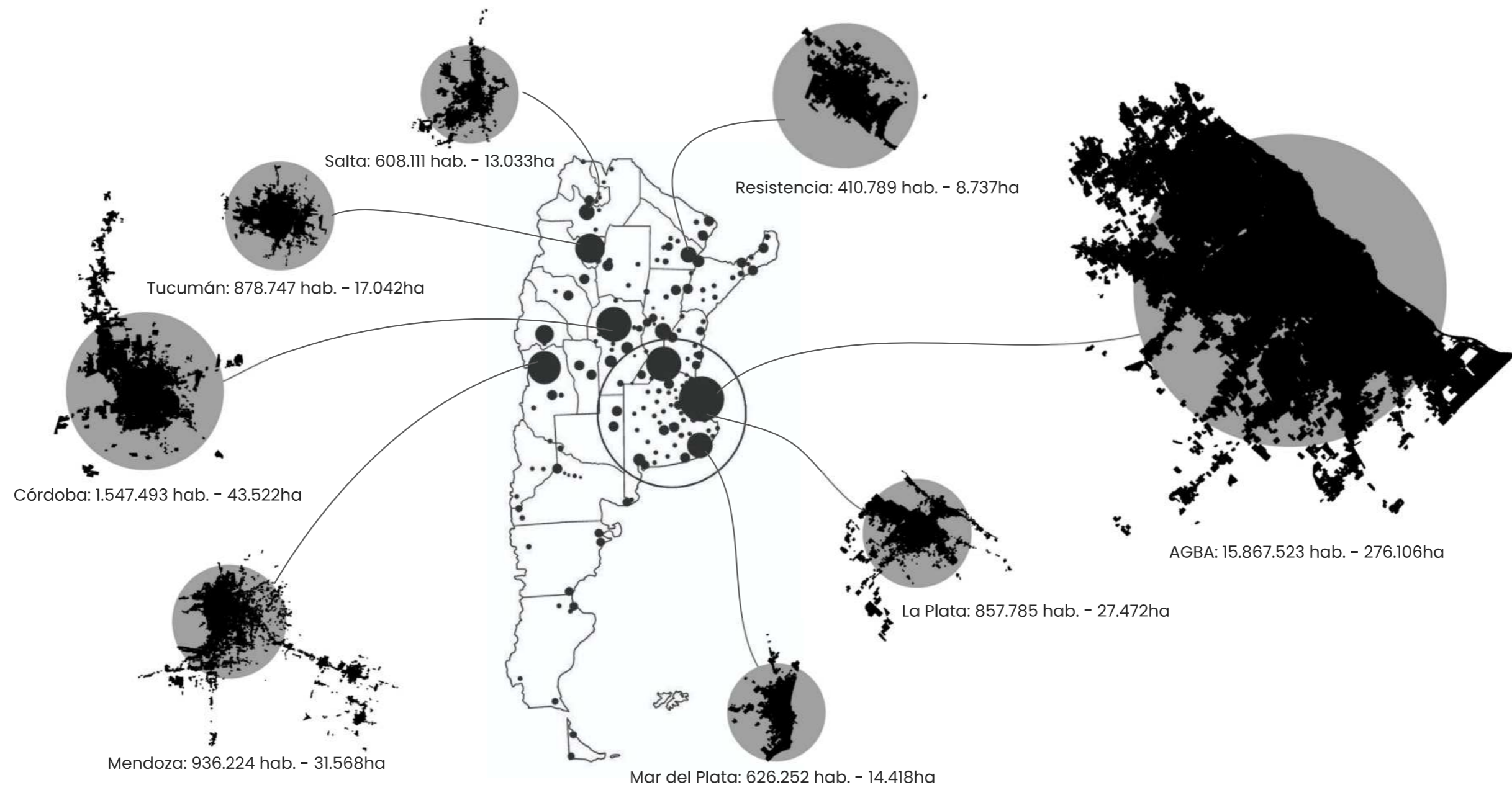


El desarrollo desordenado de las ciudades ha generado grandes extensiones de terrenos vacantes o infrutilizados en su interior, que fragmentan el tejido urbano y representan una oportunidad perdida para el desarrollo equitativo y sostenible.

CRECIMIENTO URBANO EN ARGENTINA: UN PROCESO DESORDENADO

Desde mediados del siglo XX, Argentina vivió un proceso acelerado de urbanización, concentrando gran parte de su población en los principales centros urbanos del país. Este fenómeno fue impulsado por factores como la migración interna del campo a la ciudad, el crecimiento industrial y la búsqueda de oportunidades económicas.

Las ciudades más importantes, como Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mendoza y La Plata, vieron un aumento exponencial de su población. Sin embargo, este crecimiento se dio en un contexto de crisis económicas recurrentes, ausencia de políticas públicas de planificación urbana y una desigual redistribución de recursos. Esto derivó en una urbanización desordenada.



CRECIMIENTO URBANO EN ARGENTINA: UN PROCESO DESORDENADO

El contexto económico y social de Argentina desempeñó un papel crucial en este fenómeno. Las reiteradas crisis económicas limitaron la capacidad del Estado para invertir en infraestructura y vivienda, a la vez que la inestabilidad política dificultó la implementación de políticas urbanas a largo plazo. Esto convirtió a las grandes ciudades argentinas en espacios desiguales y desorganizados, donde los problemas de fragmentación urbana, pobreza y precariedad habitacional se entrelazan con el deterioro ambiental y la saturación de los servicios públicos.

En este contexto, Buenos Aires, como capital nacional, se consolidó como el principal polo de atracción y enfrentó una urbanización explosiva que saturó su capacidad de planificación y gestión. Por otro lado, ciudades como Rosario y Córdoba, si bien menores en escala, enfrentaron dinámicas similares, con un crecimiento rápido pero desordenado; mientras que otras, como La Plata y Mendoza, reflejan procesos de expansión más localizados pero igualmente marcados por la falta de planificación integral.

Esta falta de orden en el desarrollo urbano y la dispersión territorial no sólo han impactado en las grandes urbes, sino también en ciudades intermedias y pequeñas, extendiendo estas problemáticas a todo el país.

Grandes aglomerados y ciudades intermedias en Argentina
Evolución 1991 al 2010 (unidad en miles de habitantes)

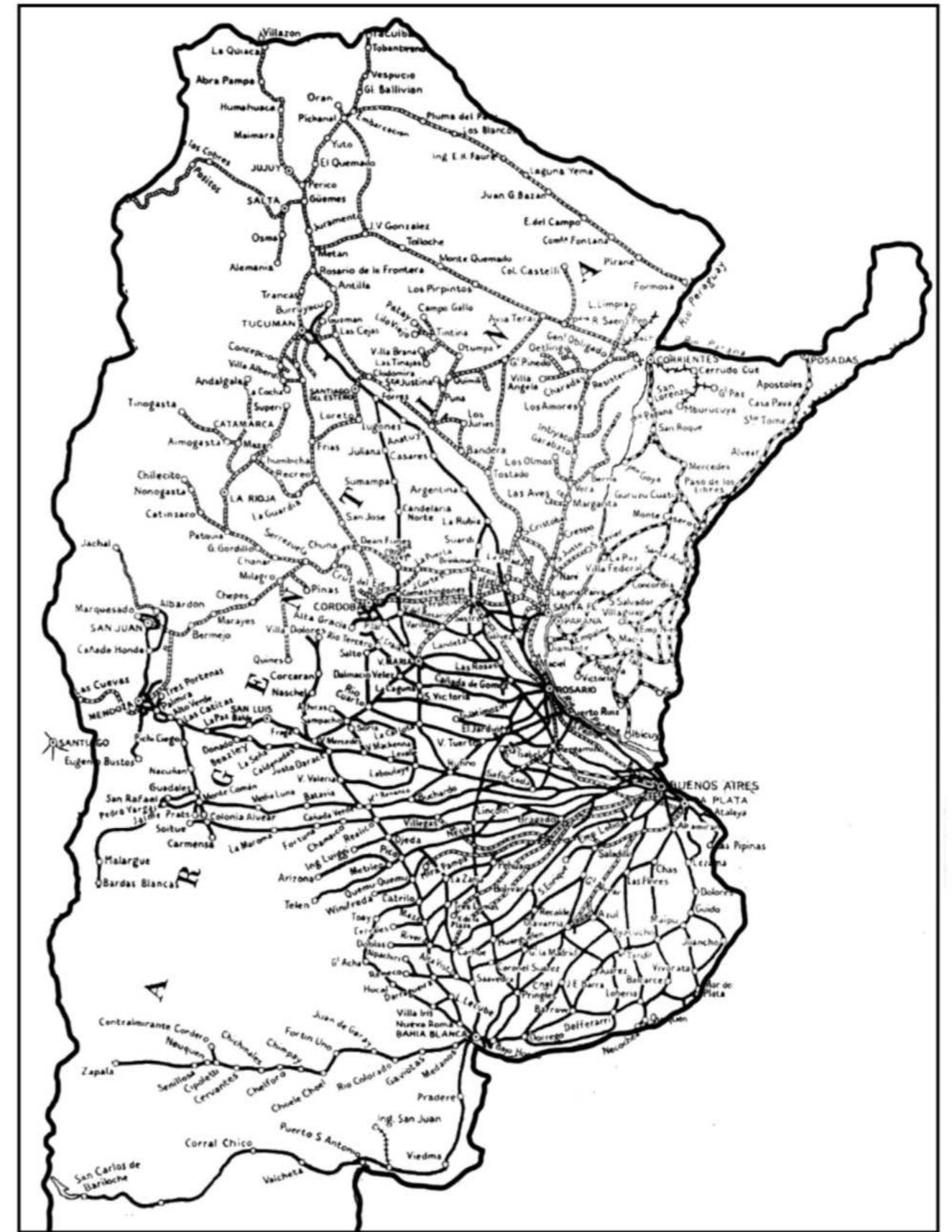
Clasificación	Agglomerados	1991	2001	2010
Ciudad primada	Agglomerado Gran Buenos Aires	10.918	12.047	13.578
Ciudades grandes	Gran Córdoba	1.208	1.368	1.454
	Gran Rosario	1.119	1.159	1.236
ATIS mayores	Gran Mendoza	773	847	937
	Gran San Miguel de Tucumán	622	736	792
	Gran La Plata	643	682	787
	Mar del Plata	513	542	593
	Gran Salta	370	469	551
	Gran Santa Fe	407	452	490
	Gran San Juan	353	421	461
ATIS intermedias	Gran Resistencia	292	359	385
	Santiago del Estero - La Banda	263	328	360
	Comrientes	258	316	346
	Neuquén - Plottier - Cipolletti	244	290	341
	Gran Posadas	211	280	319
	Gran Salvador de Jujuy	220	278	310
	Bahía Blanca	260	272	291
	Gran Paraná	212	248	264
	Formosa	147	198	222
	Gran San F. del Valle de Catamarca	132	171	195
	San Luis	114	162	182
	La Rioja	104	144	178
	Comodoro Rivadavia	124	136	175
	Gran Río Cuarto	139	149	163
	Concordia	116	137	149
	San Nicolás de los Arroyos	119	125	133
	San Rafael	94	105	118
	Tandil	91	101	116
	Santa Rosa Toay	80	102	114
Villa Mercedes	77	97	111	
San C. de Bariloche	77	89	109	

Fuente: Dirección Nacional de Población en base a datos del CNPHV 2010; Vapñarsky, C. y Gorojovsky, N. (1990); Velázquez (2009).

FERROCARRIL EN ARGENTINA: Vínculo y ruptura en el crecimiento urbano

El crecimiento urbano de Argentina estuvo íntimamente relacionado con la expansión del ferrocarril, que marcó un antes y un después en la configuración territorial del país. A finales del siglo XIX y principios del XX, el ferrocarril fue un motor clave para la consolidación de nuevas ciudades y la conexión entre regiones. Este sistema de transporte no sólo permitió el acceso a tierras más alejadas, fomentando la colonización y explotación agrícola, sino que también definió la localización de asentamientos urbanos que nacieron y crecieron a su alrededor.

Durante este período, numerosas ciudades argentinas fueron fundadas o desarrolladas como nodos ferroviarios, sirviendo como puntos de intercambio entre las zonas rurales productivas y los grandes centros urbanos. Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Tucumán se consolidaron como las principales ciudades del país, gracias a su posición estratégica dentro de esta red ferroviaria.

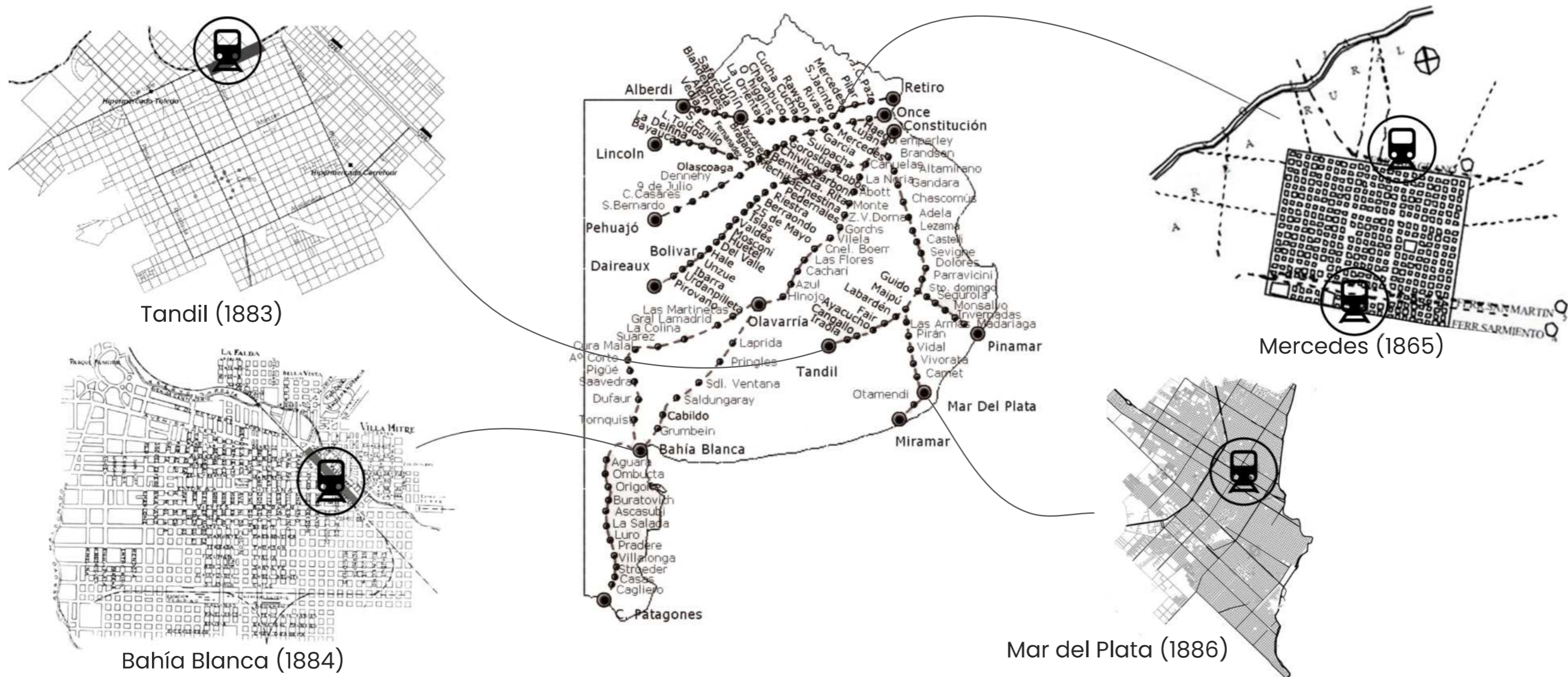


FERROCARRIL EN ARGENTINA: Vínculo y ruptura en el crecimiento urbano

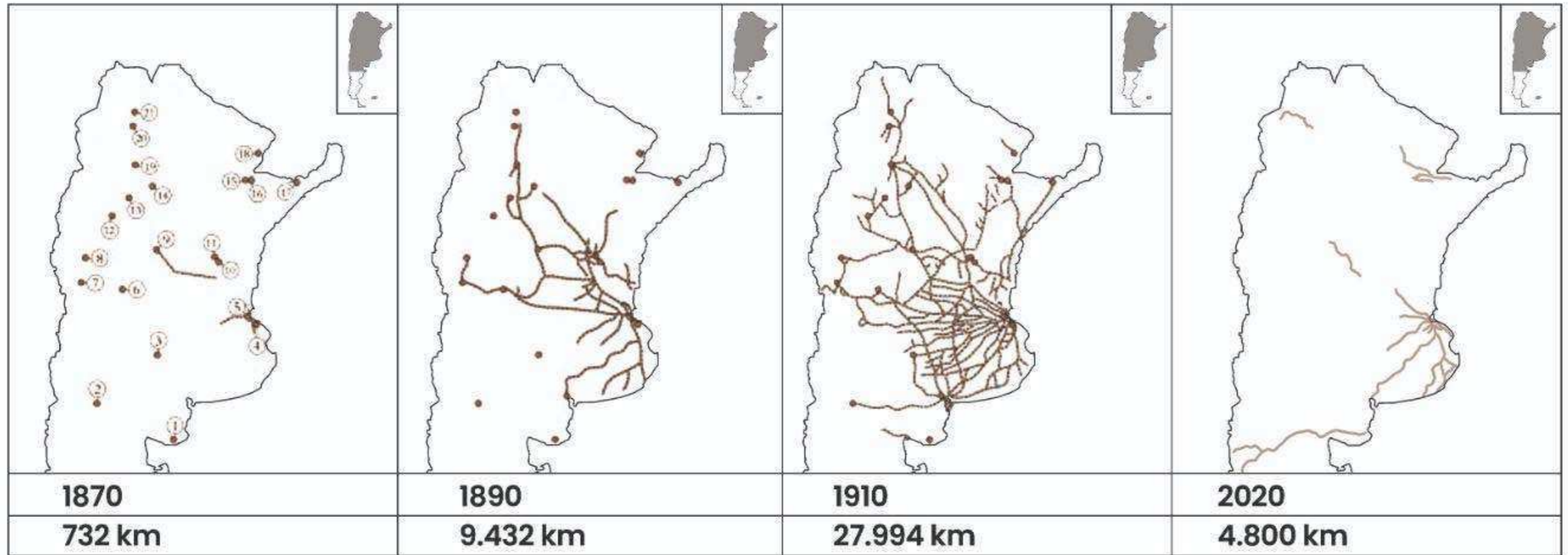
Yendo al caso de la provincia de Buenos Aires, el ferrocarril jugó un rol clave en su configuración territorial y en el desarrollo de muchas de sus ciudades más importantes. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la expansión ferroviaria transformó radicalmente el paisaje provincial, conectando la vasta región pampeana con el puerto de Buenos Aires y potenciando la exportación agrícola y ganadera, principal motor de la economía del país en ese período.

Las estaciones ferroviarias, distribuidas estratégicamente, funcionaron como nodos de intercambio y se convirtieron en puntos fundacionales para muchas localidades como Bahía Blanca, que se posicionó como un puerto clave para la exportación; Mar del Plata, impulsada por el turismo y la conectividad ferroviaria con la capital; y Tandil, vinculada al desarrollo agroindustrial y la explotación minera.

En este contexto, la ciudad de Mercedes se destacó por su ubicación estratégica en la intersección de varias líneas ferroviarias, lo que la convirtió en un punto de intercambio y transporte fundamental para la región. Mercedes creció en torno a su estación ferroviaria, que fomentó tanto la actividad comercial como la expansión urbana, consolidándose como una ciudad de referencia en el interior de la provincia.



FERROCARRIL EN ARGENTINA: Vínculo y ruptura en el crecimiento urbano



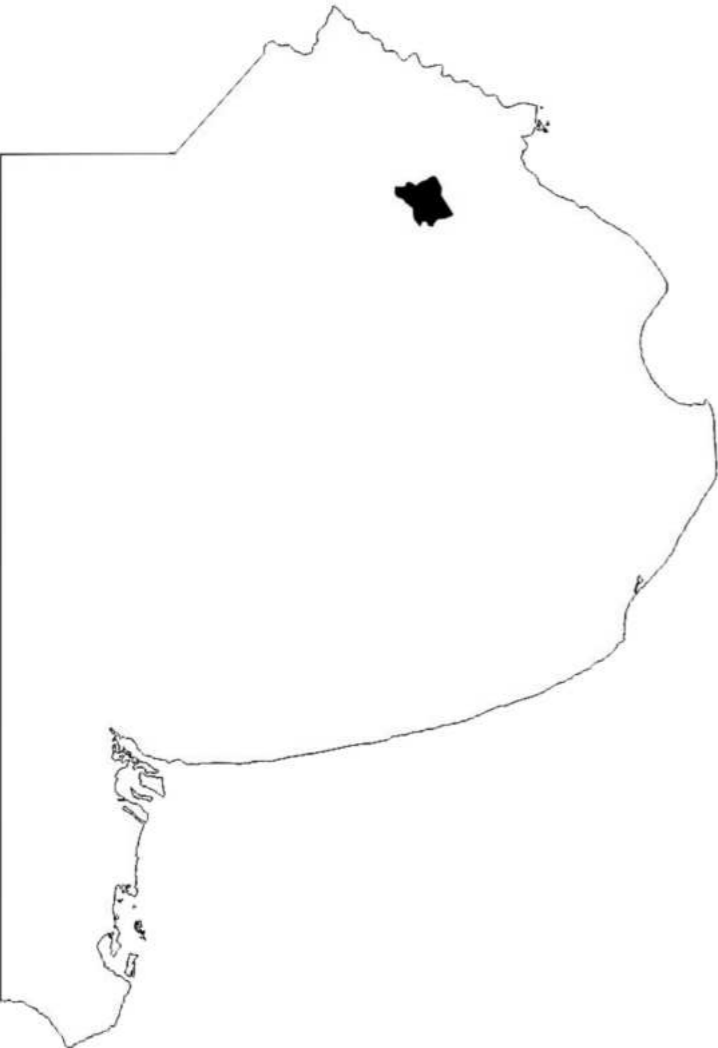
- **1870** → Trazados iniciales → El objetivo era conectar los puntos clave de exportación, como puertos o grandes áreas productivas.
- **1890** → Agroexportación en auge y grandes inversiones extranjeras que aceleraron el proceso de expansión, conectando nuevas ciudades y consolidando la red ferroviaria.
- **1910** → Argentina ya poseía una de las redes ferroviarias más extensas de América Latina, cubriendo gran parte del territorio nacional. Factor determinante para la fundación de ciudades, estructurando el crecimiento urbano alrededor de las estaciones ferroviarias.
- **2020** → Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XX, el declive del sistema ferroviario se hizo evidente. Las políticas de transporte comenzaron a priorizar las rutas vehiculares, lo que, sumado al cierre de líneas y estaciones, provocó un retroceso significativo en la red ferroviaria. Este abandono generó un impacto negativo: aumento en los costos logísticos, mayor congestión en las rutas, y la aparición de vacíos urbanos en los terrenos ferroviarios, afectando tanto a las grandes ciudades como a las localidades más pequeñas que dependían de este sistema.



2. SITIO

Un análisis contextual de Mercedes

CIUDAD DE MERCEDES, BUENOS AIRES



**+64.000
Habitantes**

**Fundada en
el año 1752**

**Situada a 96 km
de CABA**

SITIO | CIUDAD DE MERCEDES

La Ciudad de Mercedes, surgida de la primigenia Guardia de Luján, es la **cabecera del partido homónimo**, Provincia de Buenos Aires, Argentina desde 1865. Se encuentra situada a 96 km de Capital Federal y a 152 km de La Plata. Actualmente cuenta con una población de aproximadamente 65.000 habitantes.

En 1865 el Ferrocarril del Oeste prolongó su línea desde Moron hasta la Villa de Luján, para llegar a la Villa de Mercedes, y coincidente con ello, se dispuso que la Villa fuera denominada "Ciudad de Mercedes".

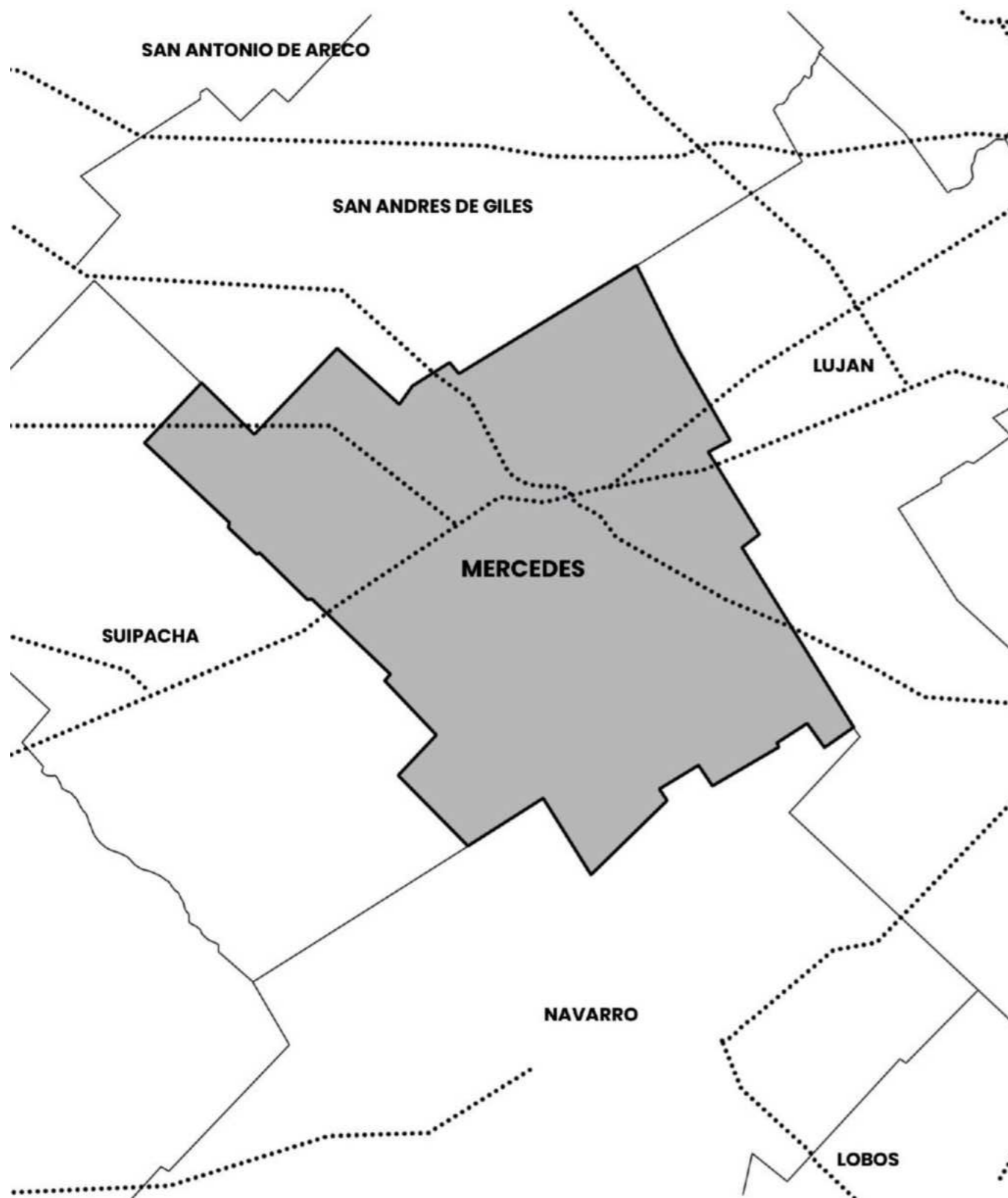
Es una de las pocas ciudades de Argentina donde convergen tres líneas ferroviarias, que la unen a los grandes centros de consumo del interior y del exterior (Linea San Martin, Linea Belgrano y Linea Sarmiento). Esto motivó a que finales del siglo XIX, esta ciudad fuera propuesta como capital de la Provincia de Buenos Aires, hecho que no ocurrió pero que en ese entonces le dio la denominación de "La Perla del Oeste". Se trata de una ciudad muy activa culturalmente, con una gran cantidad de espacios para su desarrollo, contando con la organización de fiestas culturales, como la Fiesta Nacional del Salame quintero o la Fiesta Nacional del Durazno.

Por otro lado, la ciudad es la **cabecera del Departamento Judicial Mercedes**, uno de los 19 departamentos judiciales en los que está dividida la Provincia de Buenos Aires. Allí intervienen los Fueros Penal, de Familia, Civil, de Menores y Laboral. Es una ciudad que posee virtudes que la hacen muy valiosa. Su atractivo paisaje natural se combina con un patrimonio arquitectónico excepcional, además de su localización regional estratégica.

Por otro lado, si bien ha crecido mucho en los últimos años, aún mantiene una condición rural característica de los viejos pueblos.



CARACTERIZACIÓN DE LA CIUDAD



La Ciudad de Mercedes se caracteriza por un centro urbano predominante (ciudad homónima) y dos áreas conformadas por núcleos próximos de menor tamaño (Agote - Gowland y Tomás Jofré - Altamira). En menor medida, se localizan los parajes rurales: La Verde, Manuel García, San Jacinto, Franklin y Goldney.

En el municipio se localiza **el mayor número de delegaciones de gobierno e instituciones nacionales y provinciales de la región**, tales como AFIP, ARBA, gendarmería nacional, policía federal, ANSES, PAMI, además de las sedes distritales de los Colegios Profesionales de Arquitectos, Ingenieros, Abogados, Martilleros, entre otros.

Esta **centralidad regional** suma relevancia por la **numerosa cantidad de entidades financieras y bancarias, y por la diversidad de actividades económicas y socioculturales** que congrega. Esto es, no solamente en la ciudad central sino también en el conjunto de pequeñas localidades rurales en sus alrededores que conforman una microrregión caracterizada por sus valores naturales, paisajísticos y agroproductivos -con equipamientos y servicios de base- que se articulan con la ciudad cabecera y entre sí, mediante diferentes ejes conectores.

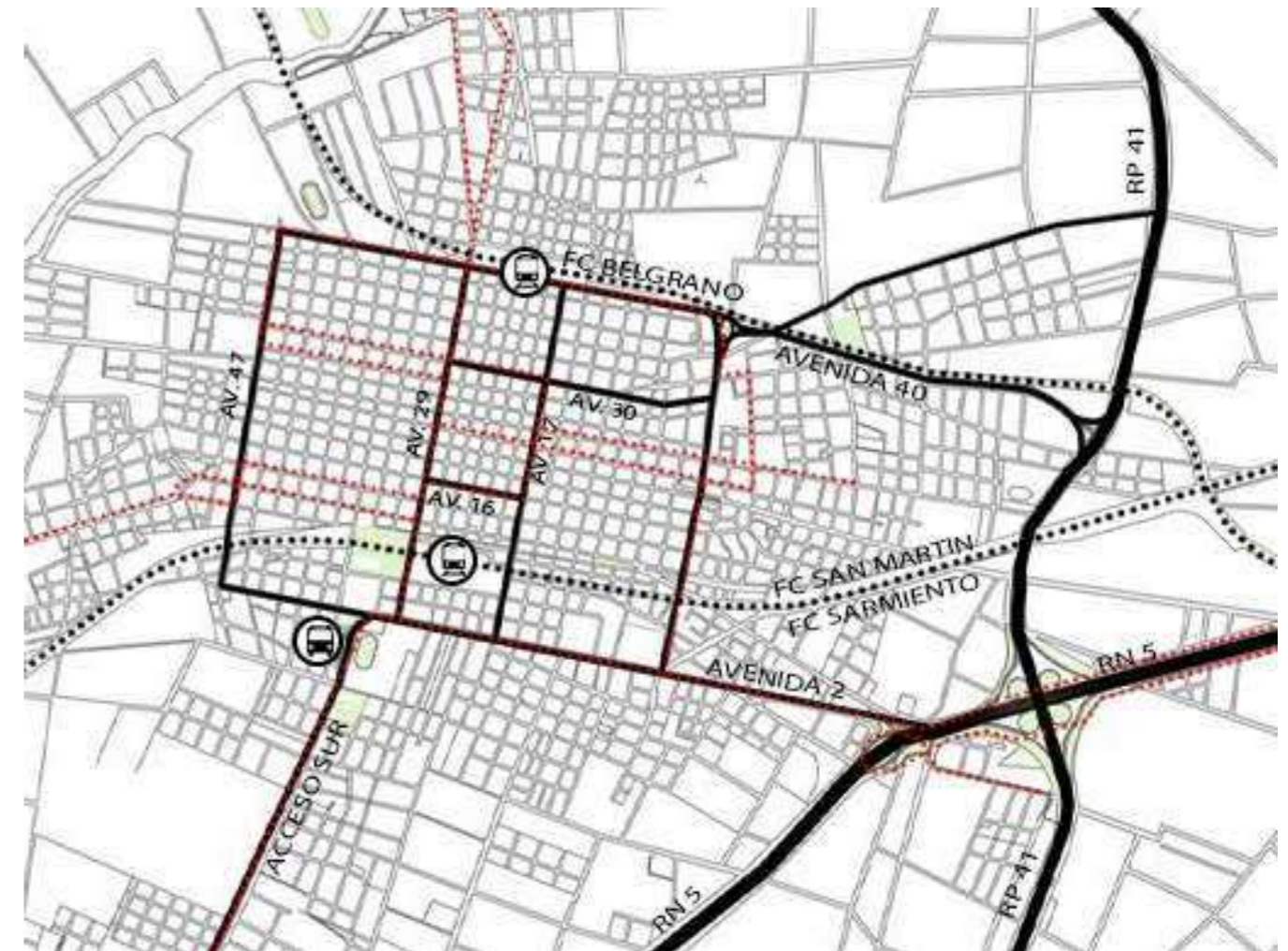
CIUDAD DE MERCEDES, BUENOS AIRES



MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

La ciudad ocupa un lugar estratégico a nivel regional por su cercanía a las capitales provincial y nacional. Asimismo, es una de las pocas ciudades donde convergen tres líneas ferroviarias y dos rutas muy importantes de la región, las cuales terminan por vincularla a los grandes centros de consumo del interior y del exterior.

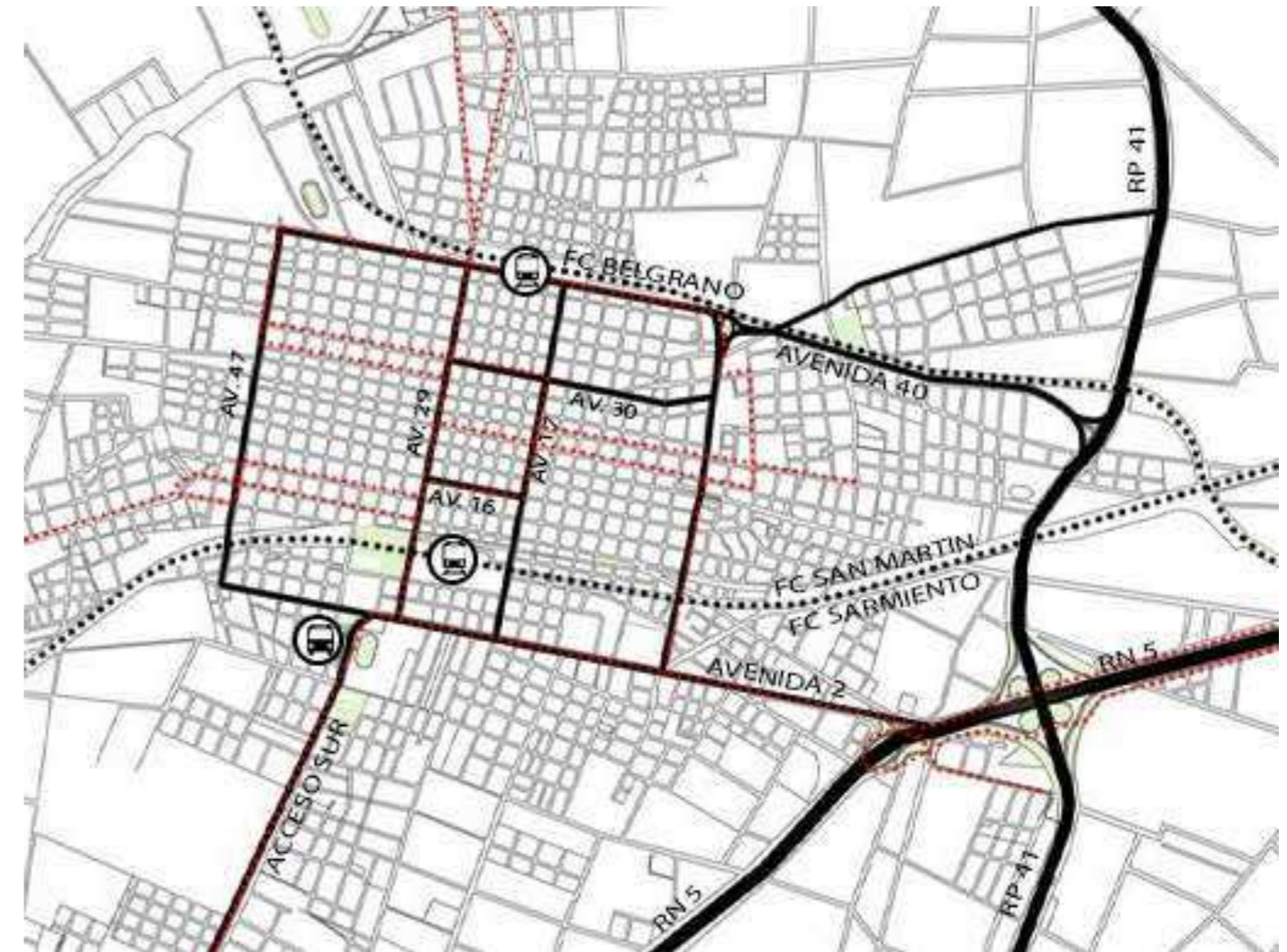
- **Ruta Nacional 5:** Luján / Santa Rosa (545 km)
- **Ruta Provincial 41:** Castelli / Baradero (344 km circunvalando Capital Federal)
- **Ferrocarril Sarmiento:** Tiene origen en Capital Federal, en la estación Once de Septiembre, y se dirige hacia el oeste del país, atravesando en su trayecto las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Córdoba, San Luis y Mendoza.
- **Ferrocarril Belgrano:** Tiene origen en Capital Federal, en la estación Retiro, y se dirige hacia el norte de Argentina, recorriendo las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy.
- **Ferrocarril San Martín:** Tiene origen en Capital Federal, en la estación Retiro, y finaliza en la estación San Juan, atravesando las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan.



MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Al analizar el flujo vehicular se observa que la intensidad del mismo disminuye a medida que uno se aleja del casco urbano, donde la accesibilidad al transporte público es menor, al igual que las posibilidades de los vecinos de acceder al transporte particular. A su vez, el estado de las vías está más deteriorado, la infraestructura vial también, lo que impide que los vecinos puedan circular con tranquilidad.

En cuanto al transporte público, el problema no es solo el alcance que tiene, sino que además la frecuencia no es suficiente para cubrir las demandas de la población. Se observa de esta manera un déficit en el sistema estructurador vial, donde las desigualdades de accesibilidad al transporte público generaron un gran incremento del uso de automóvil particular. Esto provoca una gran congestión en ciertos nodos de la ciudad, donde la saturación en las vías principales genera una barrera para el peatón.



TRAMA URBANA Y MANCHA DE CRECIMIENTO

La Ciudad de Mercedes constituye un área urbanizada que se desarrolla en torno al centro fundacional sobre una cuadrícula en damero, que ofrece una alta homogeneidad, con calles amplias y arboladas que marcan el ritmo del loteo parcelario.

Su zona central, respondiendo a las lógicas coloniales, se organiza alrededor de la plaza principal y de los edificios institucionales que la enmarcan. Su arquitectura ofrece singularidad y prestancia, con un importante patrimonio edilicio acumulado a través de su historia.

La catedral, el palacio municipal, el teatro municipal, el Palacio de Tribunales y numerosos cafés, conforman un espacio urbano distintivo y consolidan un entorno comercial de gran dinamismo, diversidad y calidad de oferta. El centro se posiciona como un espacio de encuentro por excelencia y como pieza fundamental para la estructuración del área urbana.

El desarrollo urbano está claramente configurado en el rectángulo central, delimitado por avenidas que le imprimen homogeneidad y distinción.

A partir de ese límite, el tejido se extiende en forma de mancha hacia los cuatro puntos cardinales del tejido urbano, que invade gradualmente espacios vacantes y verdes hacia las áreas periurbanas y rurales circundantes. Con situaciones heterogéneas y asimétricas respecto de condiciones urbanas y habitacionales, además de las carencias en la dotación de infraestructuras y servicios.

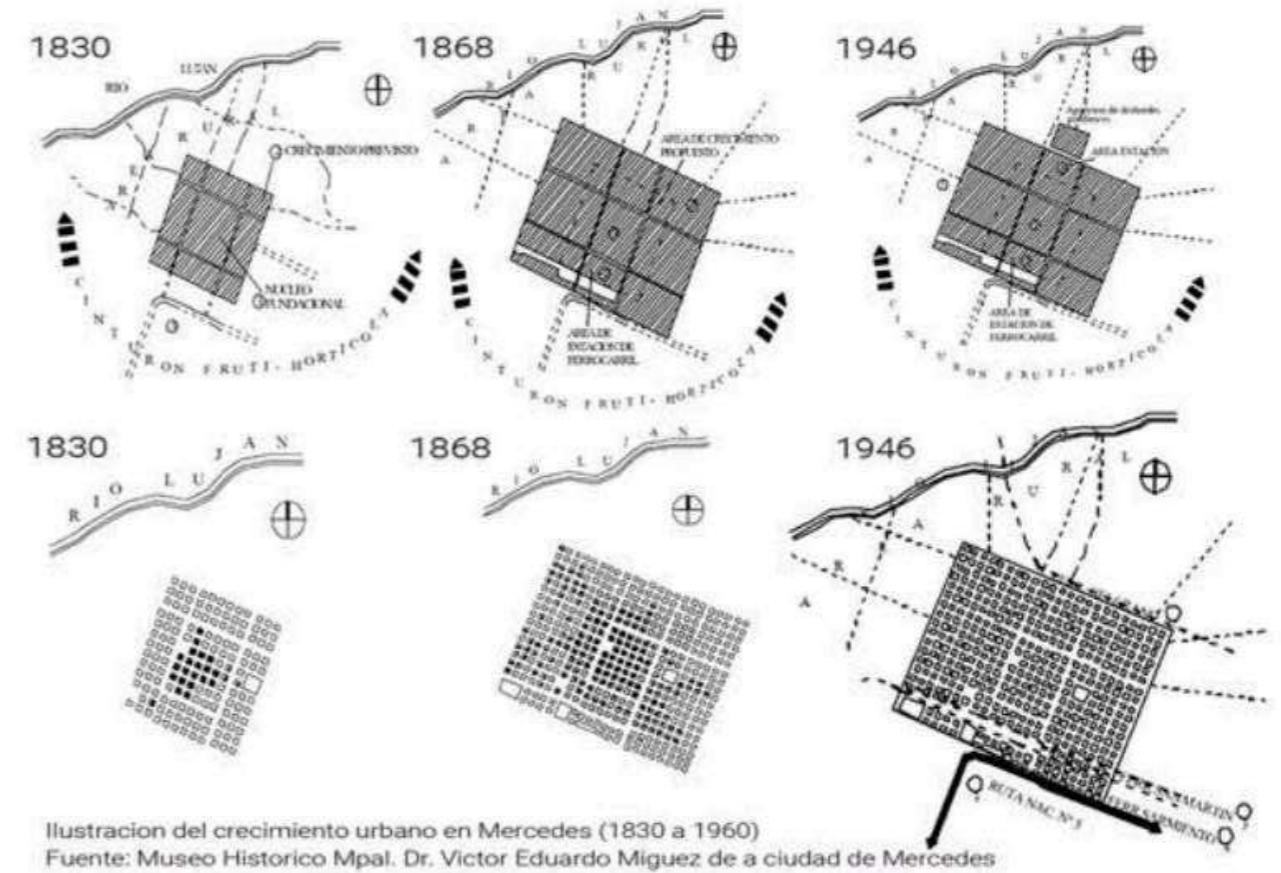
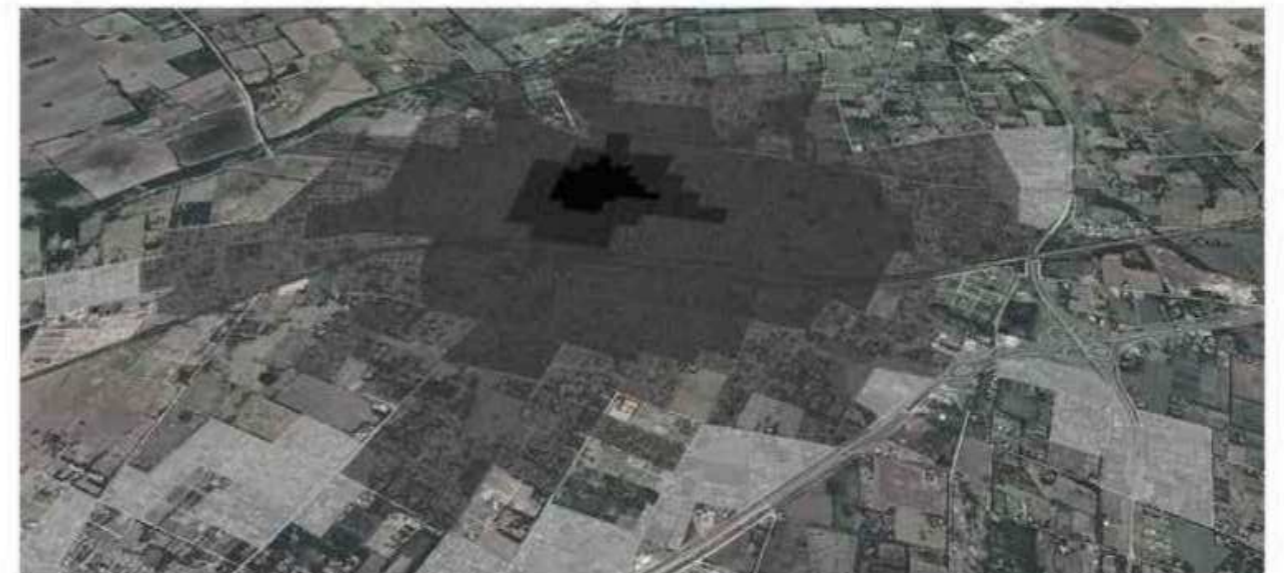
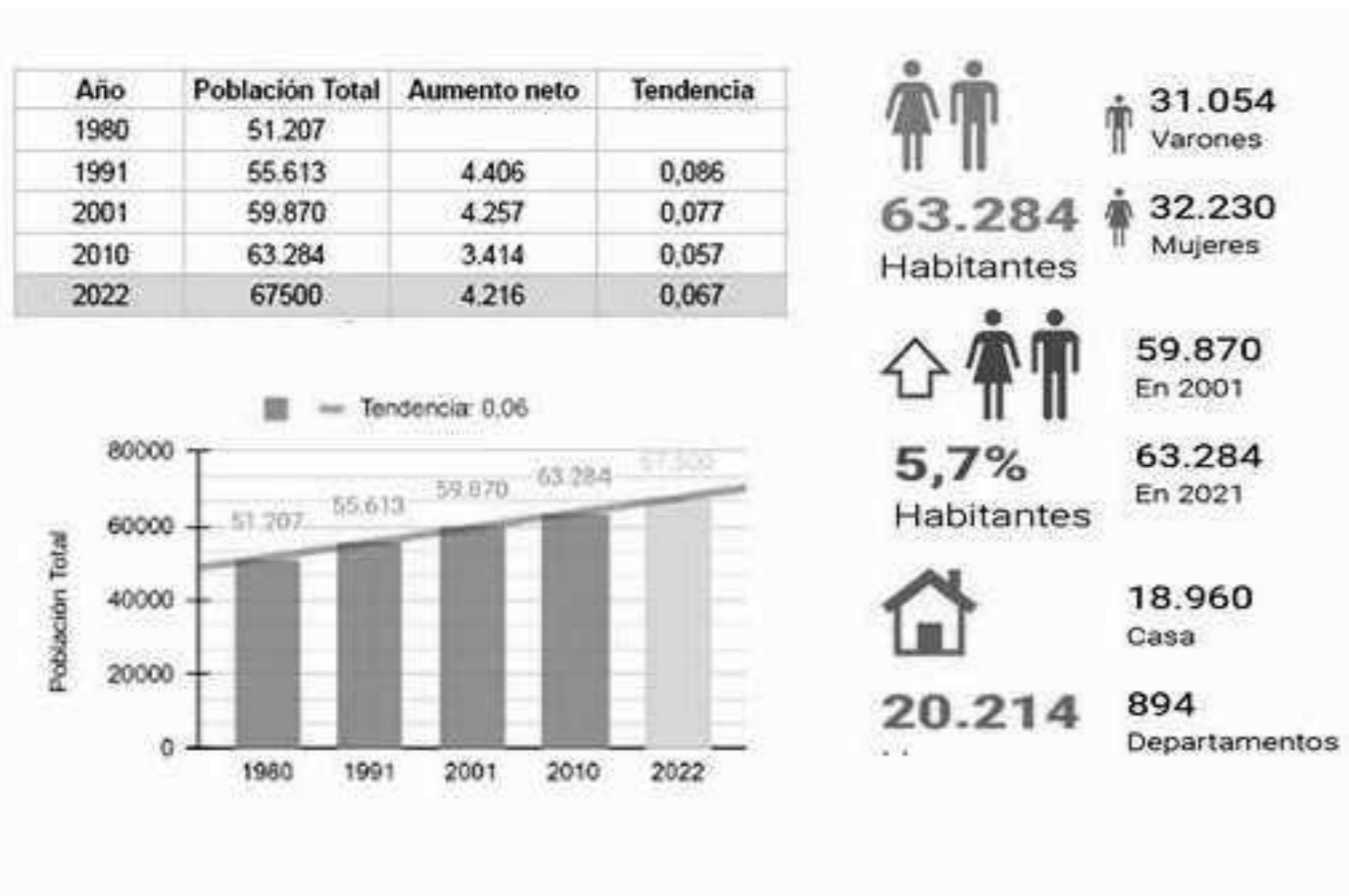


Ilustración del crecimiento urbano en Mercedes (1830 a 1960)
Fuente: Museo Histórico Mpal. Dr. Víctor Eduardo Miguez de la ciudad de Mercedes



CRECIMIENTO Y DESARROLLO



Como vimos anteriormente, el crecimiento poblacional de Mercedes en el último período fue muy importante. La “mancha de aceite” que se genera a partir del crecimiento desmedido y no planificado de Capital Federal y el conurbano bonaerense, impacta de manera directa en el crecimiento de la ciudad.

A pesar de ser una localidad de baja escala, se observan a simple vista las consecuencias que este crecimiento disperso está ocasionando, como la dificultad para el acceso al suelo urbano y la vivienda. Esta situación implicó: la proliferación de barrios informales y construcción de viviendas en zonas anegables, problemas de cobertura de servicios públicos como el agua potable, cloacas y pavimento, saturación del sistema vial, generación de espacios vacantes, etc.

El porcentaje de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) en el municipio, era según el Censo 2010 de 5,1% en todo el distrito (INDEC, 2010), concentrando la ciudad de Mercedes un 4,7% del total de hogares.

Habitar la ciudad supone la garantía de acceder a beneficios (equipamientos, servicios) que permiten el acceso a derechos básicos (educación, salud, vivienda digna, trabajo, agua potable). Se observa un acceso desigual a estos beneficios y derechos, producto del crecimiento mencionado.

CRECIMIENTO Y DESARROLLO

Los vacíos urbanos o tierras vacantes son espacios que se generan como consecuencia de este crecimiento no planificado. En muchos casos son un problema ya que fragmentan la ciudad y el tejido urbano, degradan el entorno, generan una imagen y un impacto negativo para la ciudad, y significan una pérdida de oportunidades de desarrollo para la misma y sus habitantes. Pero por otro lado puede ser vista y utilizada como una herramienta fundamental para el desarrollo socio-económico de las ciudades en dirección a un proceso sostenible. Los diferentes instrumentos de gestión y regulación urbanística son esenciales en la medida que accionan directamente en la construcción y configuración del territorio. Es necesario entonces, generar nuevas formas de gestión de la tierra urbana que sean el punto de partida de un nuevo modelo de crecimiento más integral, justo y equitativo. Es en este caso, se presenta la oportunidad de transformar un gran vacío ferroviario de 17 hectáreas que se encuentra prácticamente en el centro geográfico de la ciudad en un gran proyecto integral, a través de un Plan Maestro, que tendrá un gran impacto no sólo a nivel local sino regional. Se trata de una oportunidad con un importante potencial social y de uso para diversas actividades urbanas, dado que su disponibilidad constituye una oportunidad de crecimiento, de construir viviendas, de generar nuevas centralidades que descongestionan la ciudad, etc.

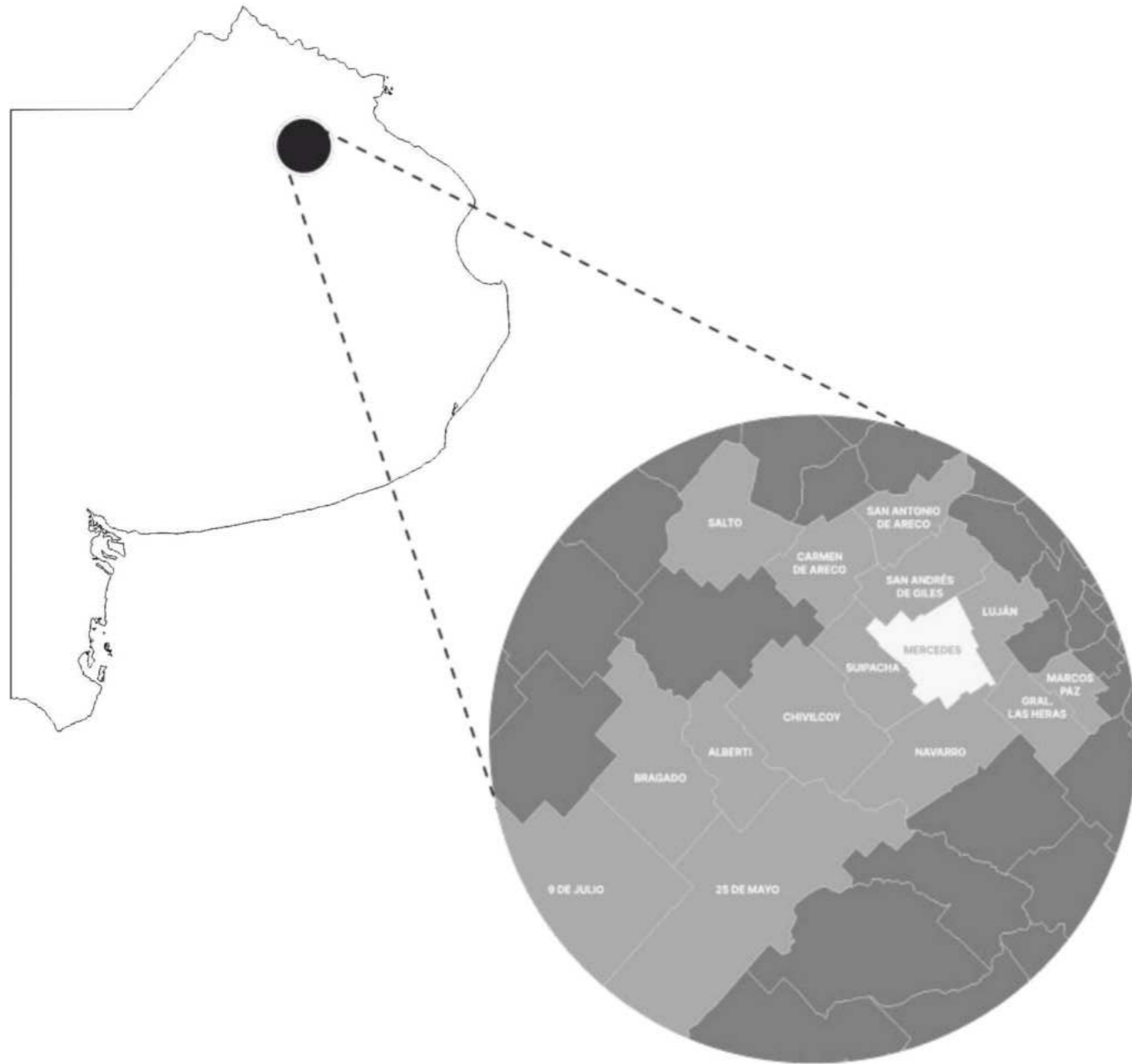




3. TEMA

Problemática del sistema judicial

CABECERA DEL DEPARTAMENTO JUDICIAL



+15 CIUDADES

Mercedes, Luján, Marcos Paz, Gral. Las Heras, Navarro, Chivilcoy, Suipacha, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, San Antonio de Areco, Salto, Bragado, Alberti, 25 de Mayo y 9 de Julio

+5 FUEROS

Fuero Penal, Fuero de Familia, Fuero Civil y Comercial, Fuero de Menores y Fuero Laboral

DESCENTRALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO JUDICIAL MERCEDES

El **Departamento Judicial Mercedes** está compuesto por diferentes fueros: Penal, de Familia, Civil, de Menores y Laboral, cubriendo una amplia gama de servicios judiciales, esenciales para la administración de justicia en la región. Sin embargo, a pesar de la importancia estratégica y regional del departamento, el sistema enfrenta serios desafíos debido a su actual estructura descentralizada, generando grandes ineficiencias operativas. Este modelo fragmentado no solo dificulta la coordinación entre los distintos fueros y áreas del sistema, sino que también afecta negativamente a los ciudadanos, debiendo recorrer largas distancias para acceder a los diferentes servicios judiciales.

La **descentralización** actual ha llevado a un sistema menos accesible y menos eficaz, incrementando los costos y tiempos asociados con los procesos judiciales. La necesidad de unificar y centralizar estas funciones se presenta como una solución necesaria, para mejorar la operatividad del sistema judicial y brindar un mejor servicio a la comunidad regional que depende de él.

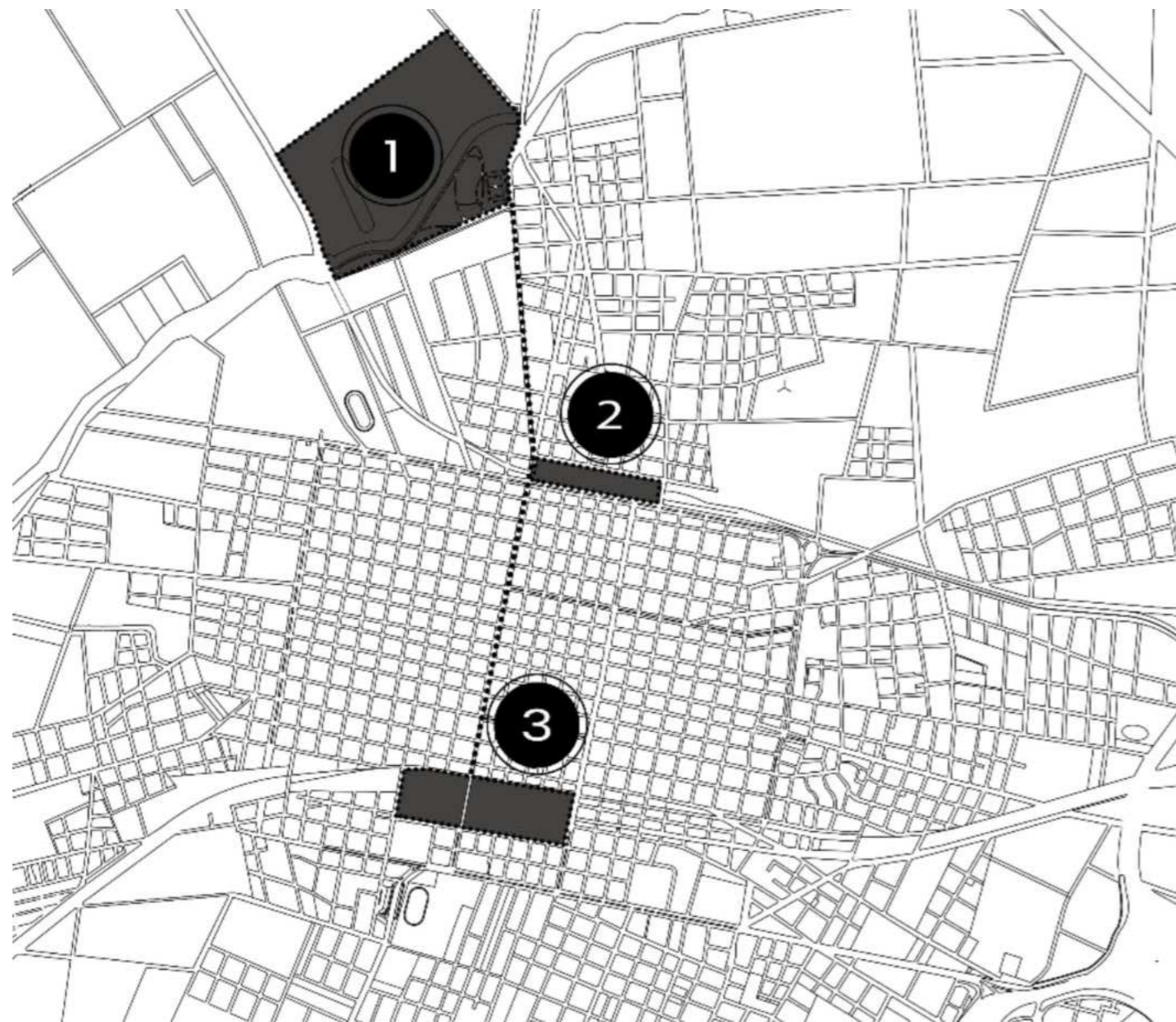




4. PROYECTO

PROPUESTA URBANA

Con el objetivo de transformar y mejorar la ciudad de Mercedes, se desarrollará un plan maestro integral que busca abordar las principales problemáticas urbanas y promover un desarrollo sostenible. Este plan está diseñado para fortalecer la estructura urbana existente, optimizar el uso del espacio público, y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante intervenciones estratégicas. La propuesta se desarrollará en dos escalas, abordando tanto la conectividad de los espacios verdes como la revitalización de un área clave de la ciudad.



PRIMERA ESCALA: CONECTIVIDAD DE ESPACIOS VERDES

El plan se enfocará en la jerarquización y conexión de los tres espacios públicos verdes más importantes de Mercedes: el Parque Municipal Mercedes, el vaciό ferroviario "La Trocha", y el vaciό ferroviario que alberga las estaciones de tren San Martín y Belgrano. Estos espacios, actualmente fragmentados, serán integrados a través de la Avenida 29, utilizando sistemas de movilidad sustentables como carriles para bicicletas y rutas peatonales. La intenciόn es fortalecer el tejido urbano, fomentando la accesibilidad y el uso de estos espacios verdes, lo que contribuirá a un entorno más saludable y cohesionado para los habitantes.

- 1 PARQUE MUNICIPAL
- 2 VACÍO FERROVIARIO ESTACIÓN BELGRANO
- 3 VACÍO FERROVIARIO ESTACIÓN SARMIENTO / SAN MARTÍN

SEGUNDA ESCALA: REVITALIZACIÓN DEL VACÍO FERROVIARIO Y CREACIÓN DE NUEVO POLO JUDICIAL

La segunda escala se centra en la revitalización de 17 hectáreas de vacío ferroviario, transformando esta zona subutilizada en un gran parque urbano. Este espacio será reconfigurado para mantener la vegetación existente, incorporar nuevas especies nativas, y crear humedales que mitiguen los efectos de las inundaciones. Además, los galpones existentes se restaurarán para albergar nuevas funciones culturales, gastronómicas y sociales.

Dentro de esta revitalización, se ubicará el Polo Judicial, que compartirá manzana con el Colegio Industrial. Esta intervención permitirá centralizar las funciones judiciales en un solo lugar, mejorando la eficiencia del sistema judicial y potenciando la dinámica urbana en su entorno.

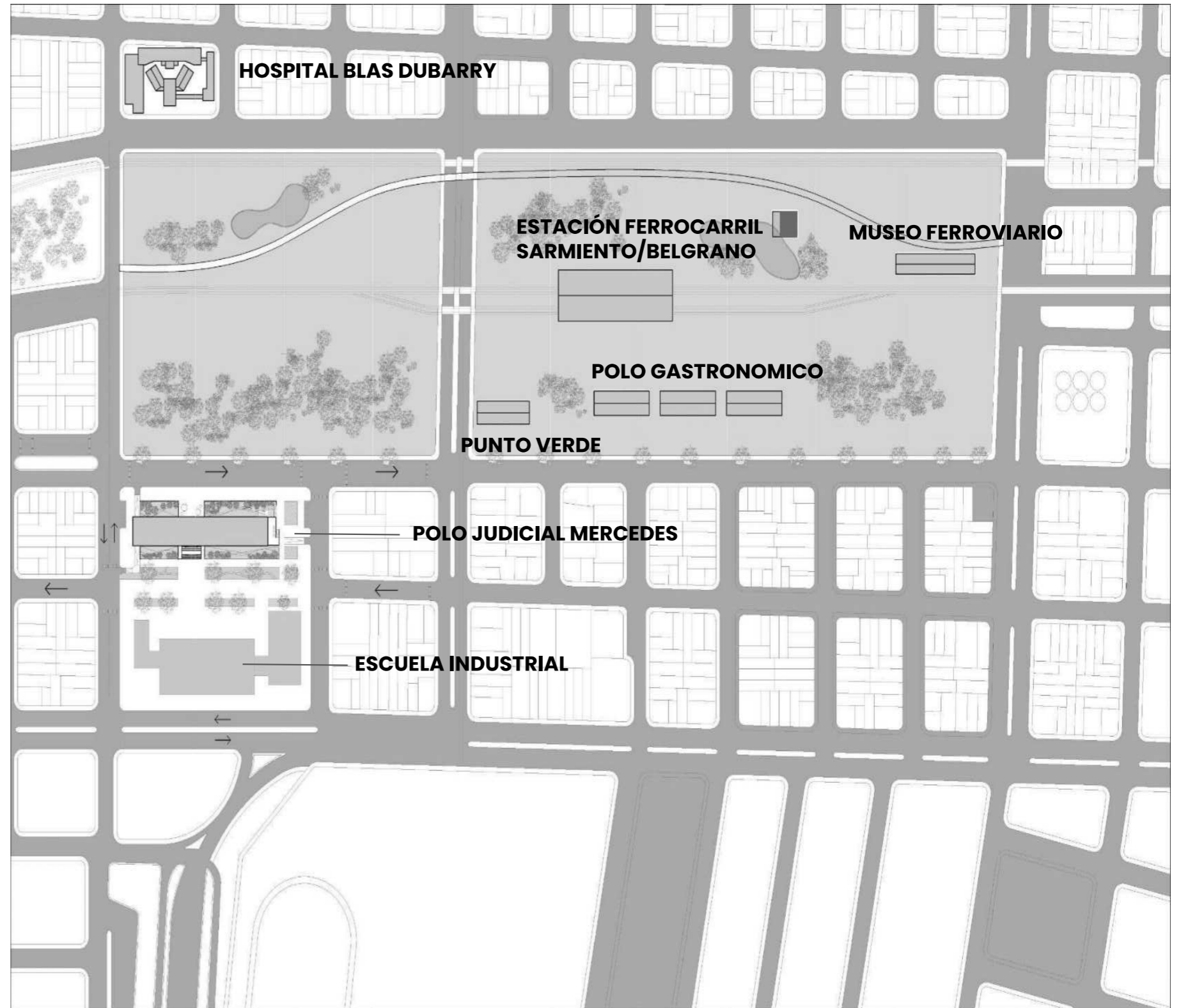
El impacto positivo de esta intervención se reflejará tanto a nivel local como regional, fortaleciendo el rol de Mercedes como un nodo estratégico en la región.



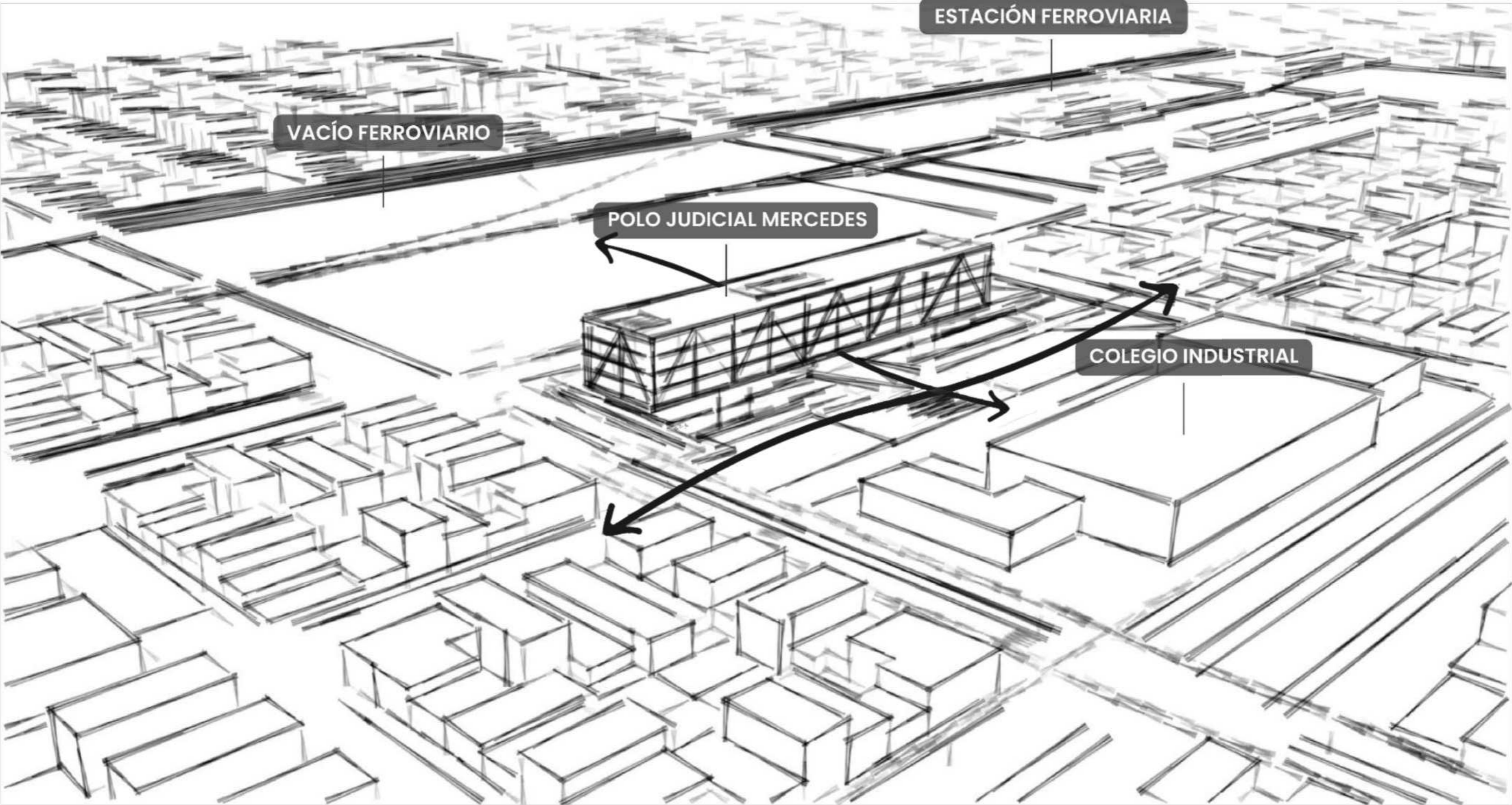
PROPUESTA URBANA

La ubicación del Polo Judicial en este sector del Master Plan responde a una estrategia de planificación cuidadosa. Este lugar, al estar ubicado en la gran manzana compartida con el Colegio Industrial y adyacente al vacío ferroviario, ofrece múltiples ventajas que lo convierten en el sitio ideal para el proyecto.

La proximidad al vacío ferroviario, que se transformará en un gran parque urbano, proporciona un entorno accesible, central y revitalizado, fomentando la interacción social y mejorando la calidad del espacio público. Además, la conexión con el futuro parque garantiza que el Polo Judicial no solo funcione como un centro de servicios judiciales, sino también como un elemento dinamizador dentro de un tejido urbano más amplio.



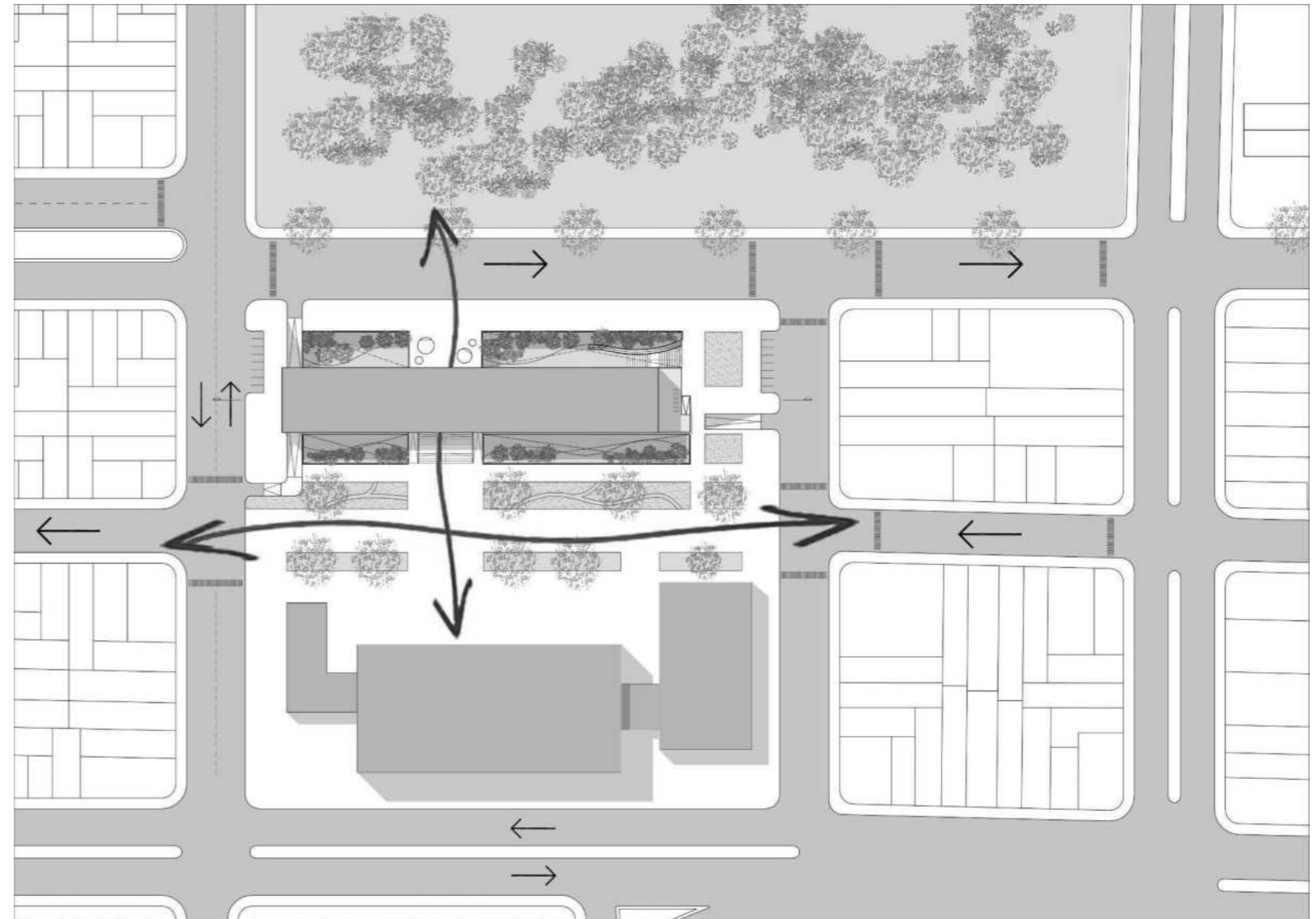
PROPUESTA URBANA



PROPUESTA URBANA

Compartir la manzana con el Colegio Industrial es también una decisión estratégica. La cohabitación de dos edificios de gestión provincial en un mismo terreno potencia la eficiencia en el uso del suelo, y facilita la accesibilidad a servicios públicos clave. Este acercamiento refuerza la cohesión urbana y convierte a esta manzana en un punto de referencia para la comunidad, centralizando funciones que, de otro modo, estarían dispersas por la ciudad.

Este emplazamiento, en combinación con las intervenciones del Master Plan, maximiza el impacto positivo tanto a nivel local como regional, reafirmando el rol de Mercedes como la cabecera del Departamento Judicial y fortaleciendo la infraestructura de servicios públicos en la ciudad.



POLO JUDICIAL MERCEDES: CENTRALIZAR PARA TRANSFORMAR

OBJETIVOS

- Modernizar y centralizar el sistema judicial de la región
- Mejorar la operatividad, los costos y tiempos judiciales
- Facilitar la coordinación entre los diferentes fueros
- Brindar a la comunidad un servicio de mejor calidad y más accesible

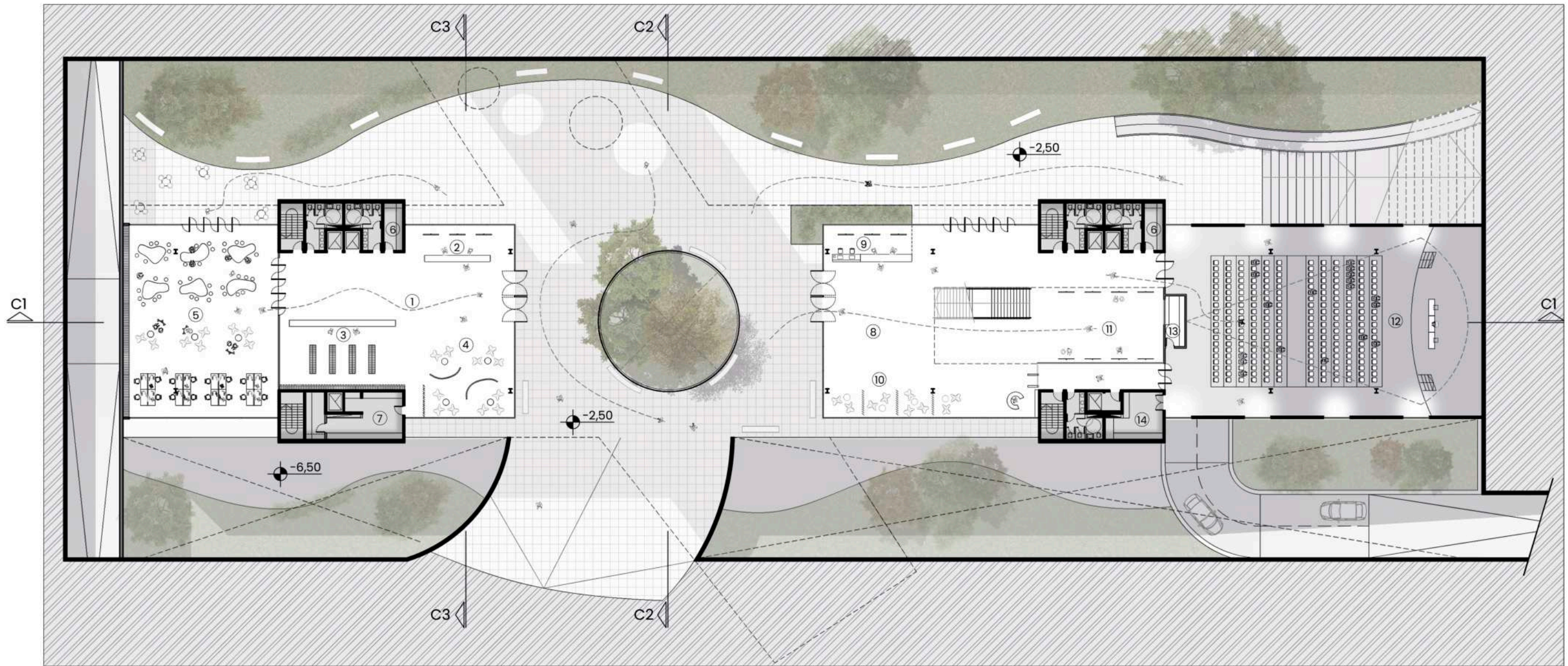
ELECCIÓN DEL TERRENO

- Aprovechar un vacío ferroviario con una ubicación estratégica
- Área central y de fácil acceso
- Coexistencia de 2 importantes edificios de gestión provincial en la misma manzana (Polo Judicial y Colegio Industrial)
- Sinergia entre instituciones y optimización de recursos

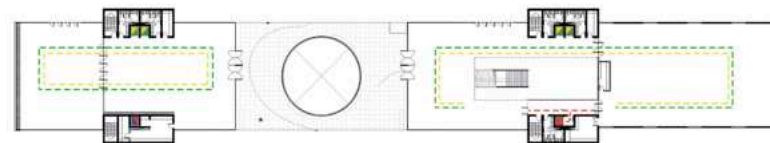


IMPLANTACIÓN





ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO

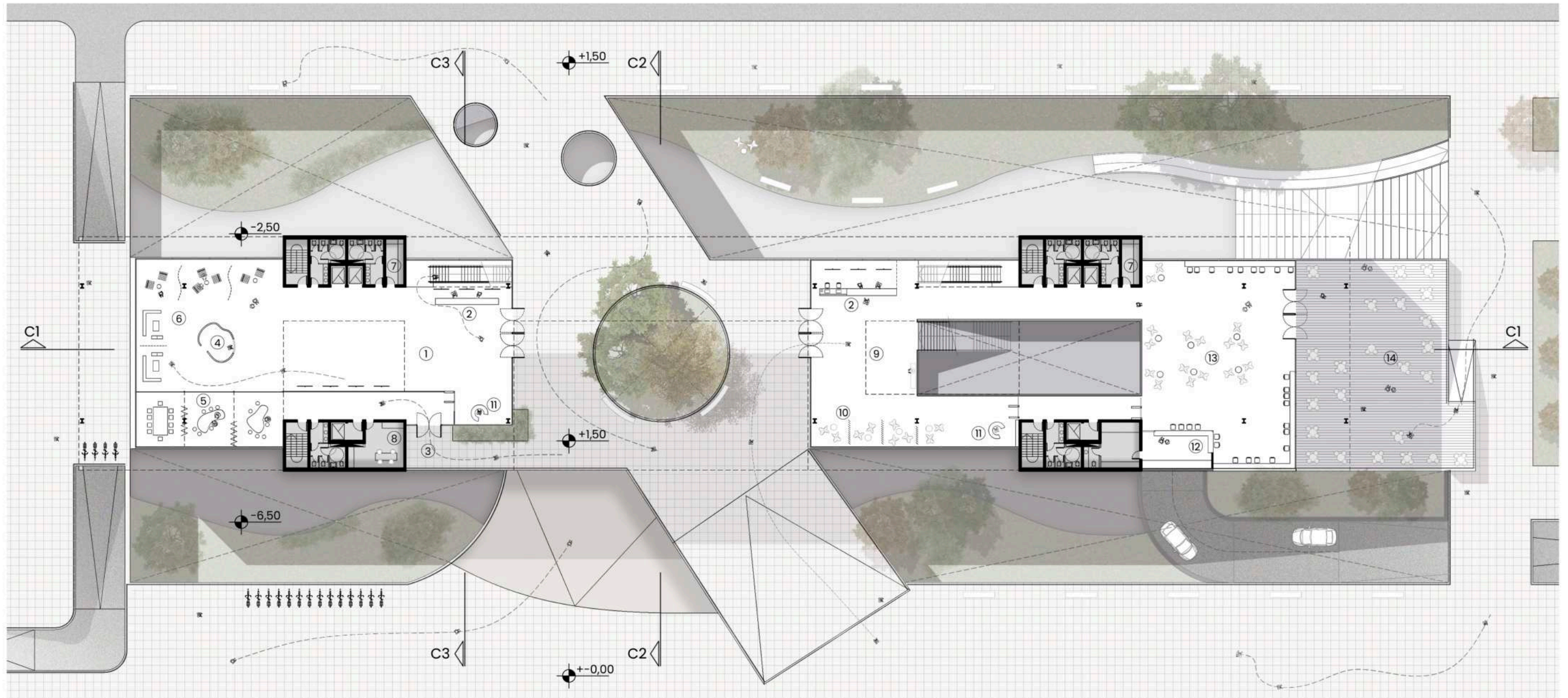


- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

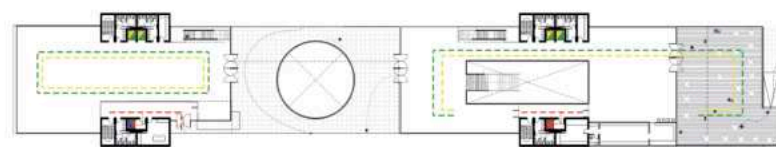
PRIMER SUBSUELO (NIVEL -2,50)

1. Hall de acceso
2. Recepción | Informes
3. Recepción biblioteca
4. Zonas de estar | Lectura
5. Biblioteca
6. Área de servicio
7. Depósito | Archivo biblioteca

8. Hall de acceso
9. Recepción | Informes
10. Zona de estar
11. Exposiciones transitorias
12. Auditorio
13. Boleteria | Sala de control
14. Depósito auditorio



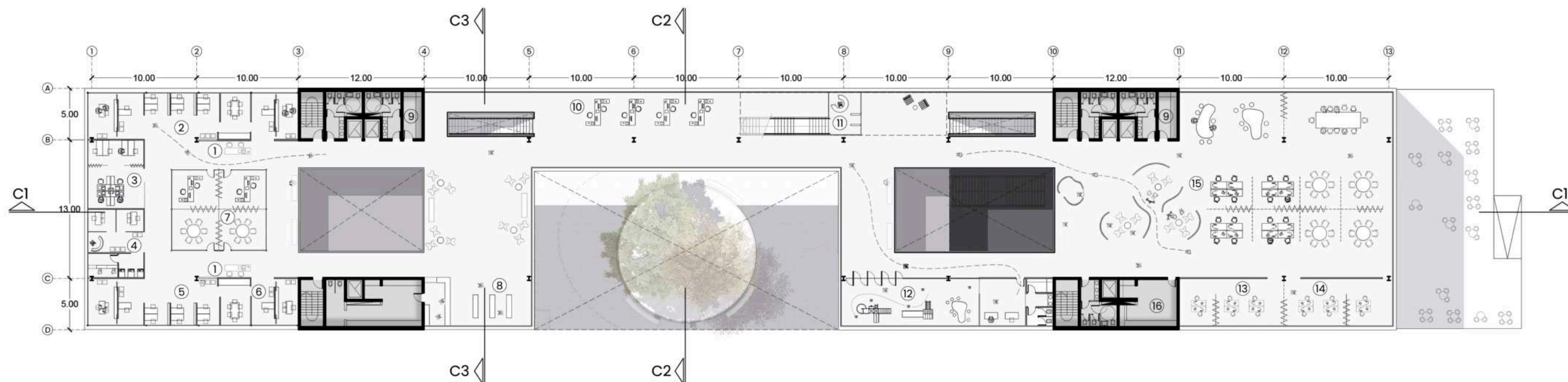
ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



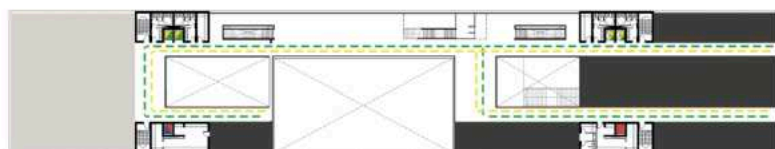
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

PLANTA BAJA (NIVEL +1,50)

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Hall de acceso sector judicial 2. Recepción / informes 3. Acceso privado 4. Cafetería 5. Salas de reunión 6. Zonas de estar 7. Área de servicio 8. Office / estar personal | <ul style="list-style-type: none"> 9. Hall de acceso sector público / social 10. Zonas de estar 11. Control de acceso 12. Bar / restaurante 13. Expansión interior 14. Expansión exterior |
|--|---|



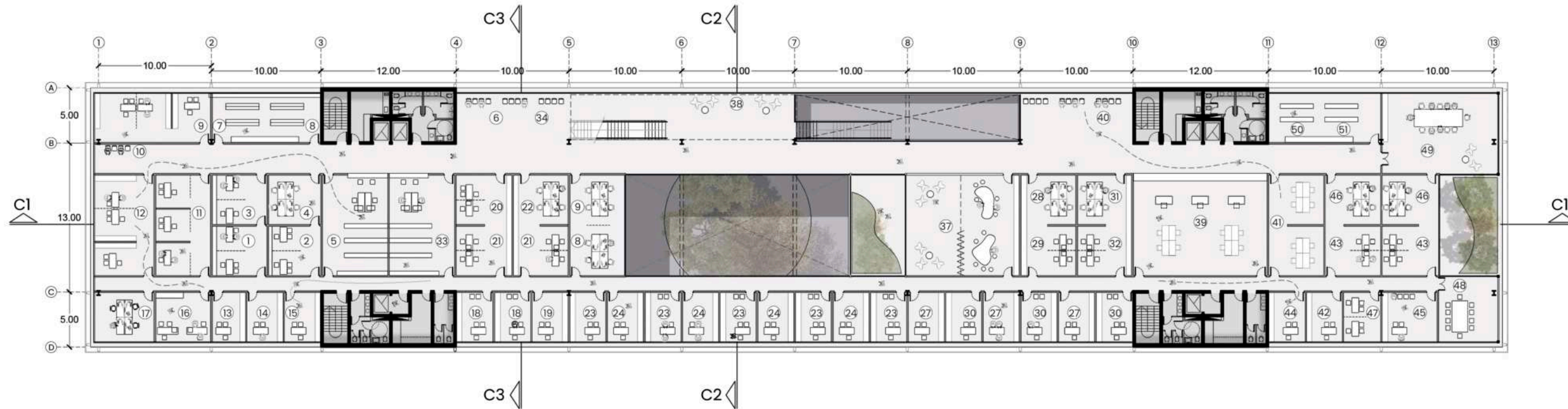
ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



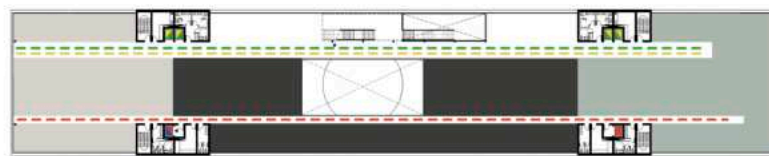
- Instituciones vinculadas
- Servicios Públicos
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

PRIMER PISO (NIVEL +6,50)

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Terminales de consulta 2. Ioma Prepagas 3. AJB (Asociación judicial bonaerense) 4. Sucursal BAPRO 5. Oficina de mandamientos y notificaciones 6. Receptoría general de expedientes 7. Colegio de abogados 8. Kiosco Fotocopiadora Librería | <ul style="list-style-type: none"> 9. Área de servicio 10. Autogestión Computación 11. Control de acceso 12. Guardería 13. Depto. Informática 14. Depto. Arquitectura 15. Espacio de Co-Work 16. Office Depósito |
|--|--|



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



- Ministerio Público Fiscal
- Ministerio Público de la Defensa
- Fuero de Familia
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

SEGUNDO PISO (NIVEL +10,50)

**MINISTERIO PÚBLICO FISCAL
UNIDAD FUNCIONAL DE INSTRUCCIÓN,
FLAGRANCIA Y ESTUPEFACIENTES**

1. Agente fiscal
2. Secretario
3. Instrucciones
4. Administrativos

ÁREA COMUN A TODAS LAS UFI

5. Mesa de entradas
6. Sala de espera
7. Depósito de efectos
8. Archivo

ÁREA SOCIAL

9. C.A.V (Centro de asistencia a la víctima)
10. Sala de espera
11. Cámara gesel
12. O.R.A.C (Oficinas de resolución alternativa de conflictos)

FISCALIA GENERAL

13. Fiscalía general
14. Adjunto fiscal general
15. Secretario
16. Auxiliar letrado
17. Administrativo

MINISTERIO PÚBLICO DE LA DEFENSA

18. Defensor general
19. Secretaría general
20. Auxiliar letrado
21. Peritos
22. Administrativos

**UNIDAD FUNCIONAL DE INSTRUCCIÓN,
FLAGRANCIA Y ESTUPEFACIENTES**

23. Defensor
24. Secretario
25. Auxiliar letrado
26. Administrativos

ÁREA DE EJECUCIÓN

27. Secretario
28. Auxiliar letrado
29. Administrativos

ÁREA DE MEDIACIÓN

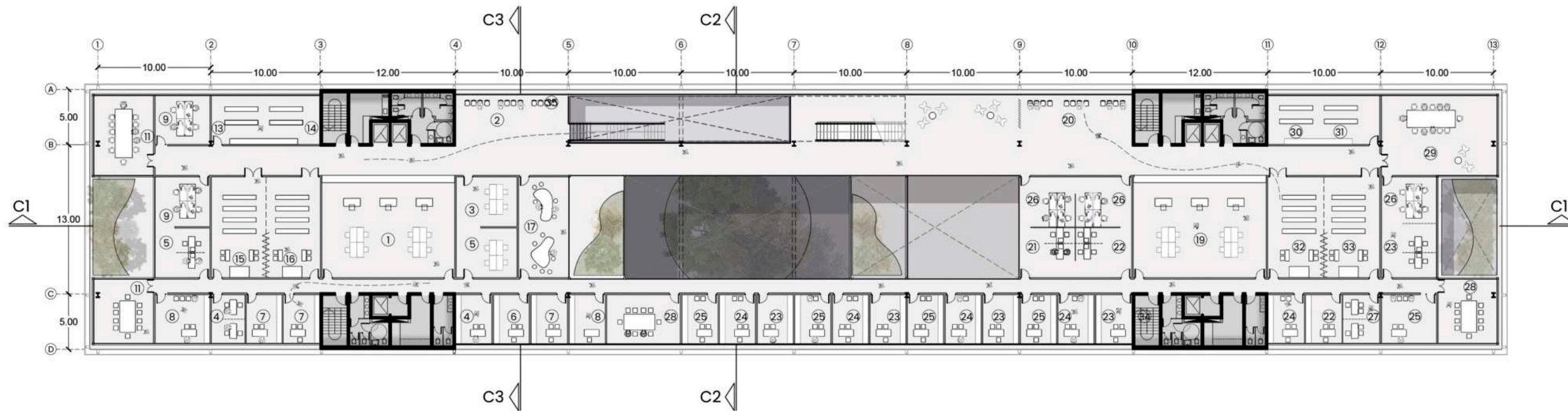
30. Secretario
31. Auxiliar letrado
32. Administración

ÁREA COMÚN A TODAS LAS UFD

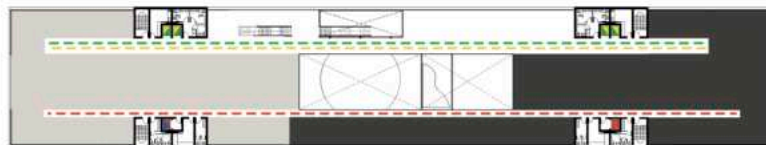
33. Mesa de entradas
34. Sala de espera
35. Depósito de efectos
36. Archivo
37. Sala de estar | Office
38. Zonas de estar

FUERO FAMILIA

39. Mesa de entradas
40. Salas de espera
41. Oficial auxiliar
42. Oficial mayor
43. Auxiliar letrado
44. Secretario
45. Juez
46. Administración
47. Equipo técnico
48. Sala de acuerdos
49. Sala de reuniones
50. Depósito de efectos
51. Archivo



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



- Fuero Civil y comercial
- Fuero Laboral
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

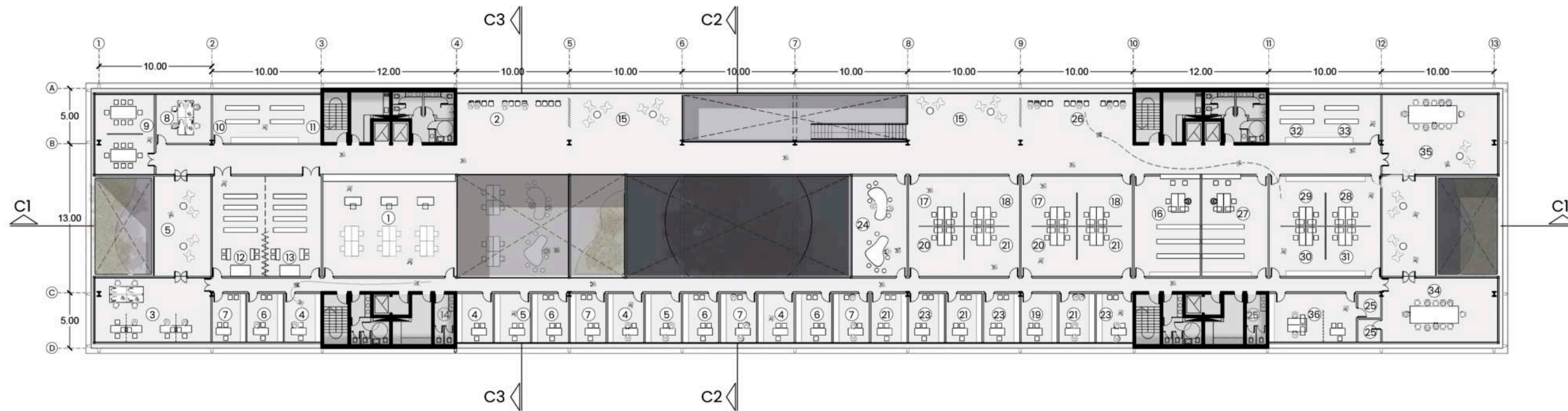
TERCER PISO (NIVEL +14,50)

FUERO CIVIL Y COMERCIAL

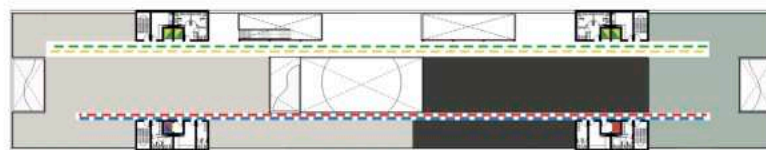
1. Mesa de entradas
2. Salas de espera
3. Oficial auxiliar
4. Oficial mayor
5. Auxiliares
6. Auxiliar letrado
7. Secretario
8. Juez
9. Administración
10. Equipo tecnico
11. Sala de acuerdos
12. Sala de reuniones
13. Depósito de efectos
14. Archivo
15. Sala de juicios
16. Sala de audiencias
17. Sala de estar / office
18. Sanitario privado

FUERO LABORAL

19. Mesa de entradas
20. Salas de espera
21. Oficial auxiliar
22. Oficial mayor
23. Auxiliar letrado
24. Secretario
25. Juez
26. Administración
27. Equipo tecnico
28. Sala de acuerdos
29. Sala de reuniones
30. Depósito de efectos
31. Archivo
32. Sala de juicios
33. Sala de audiencias
34. Sanitario privado
35. Informes



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



- Fuero Penal
- Juzgado de ejecución
- Presidencia
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

CUARTO PISO (NIVEL +18,50)

FUERO CIVIL Y COMERCIAL

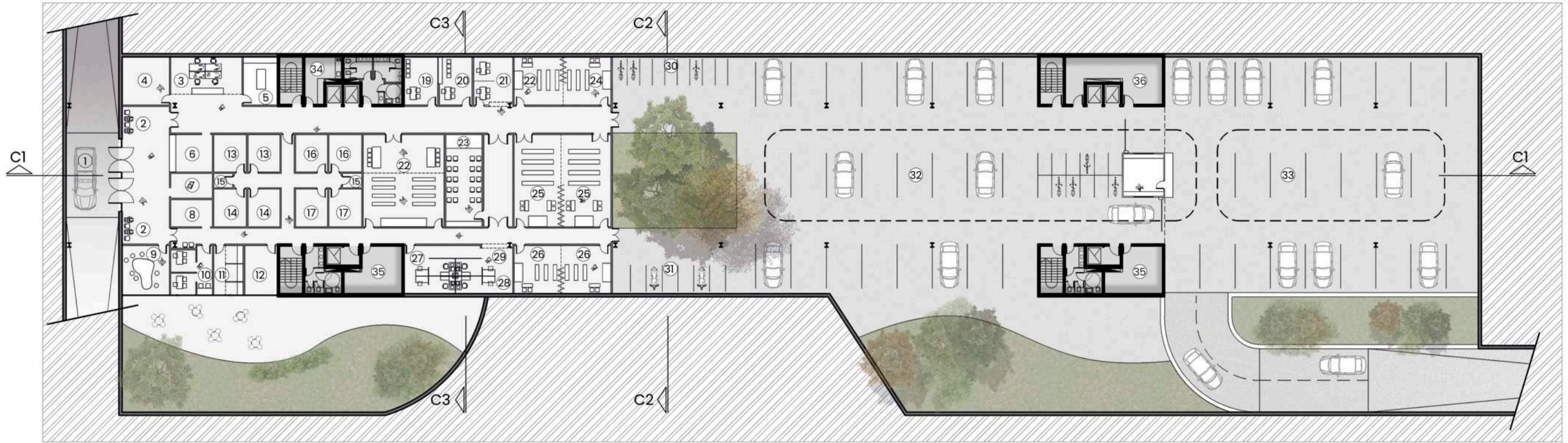
1. Mesa de entradas
2. Salas de espera
3. Oficiales y auxiliares
4. Oficial mayor
5. Auxiliar letrado
6. Secretario
7. Juez
8. Administración-
9. Sala de acuerdos
10. Depósito de efectos
11. Archivo
12. Sala de juicios
13. Sala de audiencias
14. Sanitario privado

FUERO CIVIL Y COMERCIAL

15. Zonas de estar
16. Mesa de entradas
17. Oficiales
18. Auxiliares
19. Oficial mayor
20. Auxiliar letrado
21. Secretario
22. Archivo
23. Juez
24. Sala de estar / office
25. Sanitario privado

FUERO CIVIL Y COMERCIAL

26. Sala de espera
27. Mesa de entradas
28. Secretaria
29. Oficiales
30. Auxiliar letrado
31. Secretario
32. Deposito de efectos
33. Archivo
34. Sala de acuerdos
35. Sala de reuniones
36. Presidencia



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO



- Morgue
- Fuero penal / Alcaldia
- Sala de juicios y audiencias
- Público
- Empleados
- Jueces y Secretarios
- Detenidos

SEGUNDO SUBSUELO (NIVEL -6,50)

MORGUE

- 1. Acceso vehicular
- 2. Sala de espera
- 3. Mesa de entradas
- 4. Area de trabajo
- 5. Autopsias

ALCALDIA

- 6. Mesa de entradas
- 7. Oficina de fichados
- 8. Guardia
- 9. Office / estar personal
- 10. Consultorio medico
- 11. Sanitarios / vestuarios
- 12. Locutorios

SECTOR ADULTO

- 13. Celdas detenidas mujeres
- 14. Celdas detenidos hombres
- 15. Sanitario

SECTOR MENORES

- 16. Celdas detenidas mujeres menores
- 17. Celdas detenidos hombres menores

ÁREA DE RECONOCIMIENTO RUEDA

- 19. Sector rueda de personas
- 20. Sector testigos
- 21. Oficina

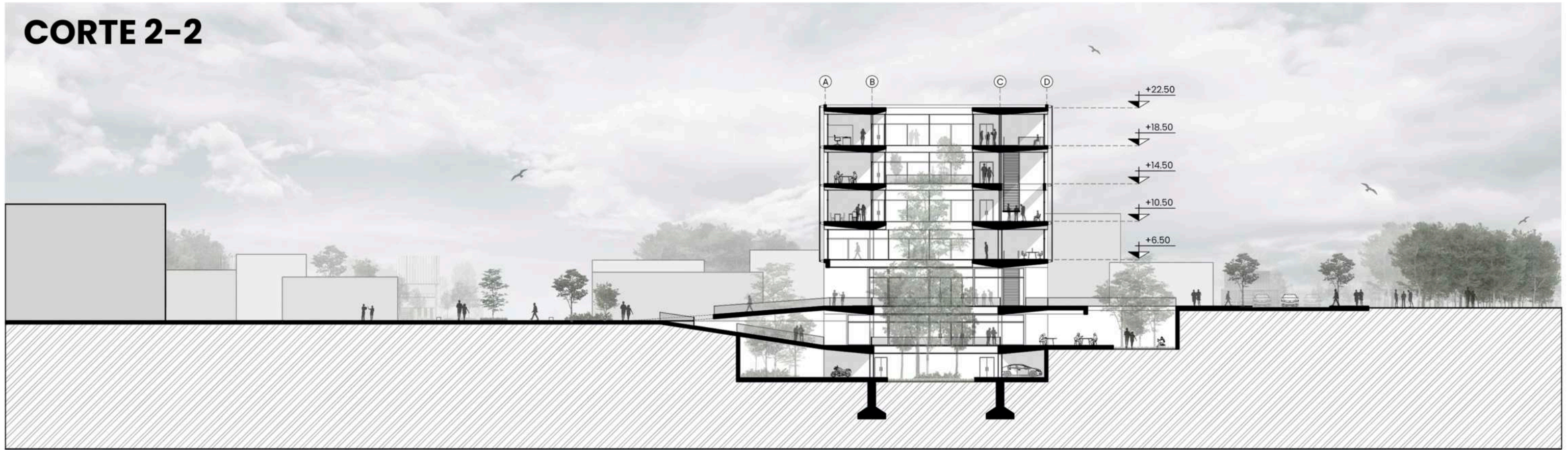
SALA DE JUICIOS Y AUDIENCIAS

- 22. Sala de juicios orales
- 23. Sector prensa
- 24. Sala de audiencias juzgado correccional
- 25. Sala de audiencias juzgado de ejecucion
- 26. Sala de audiencias juzgado de responsabilidad penal juvenil
- 27. Secretaria
- 28. Despacho juez
- 29. Oficina direccion

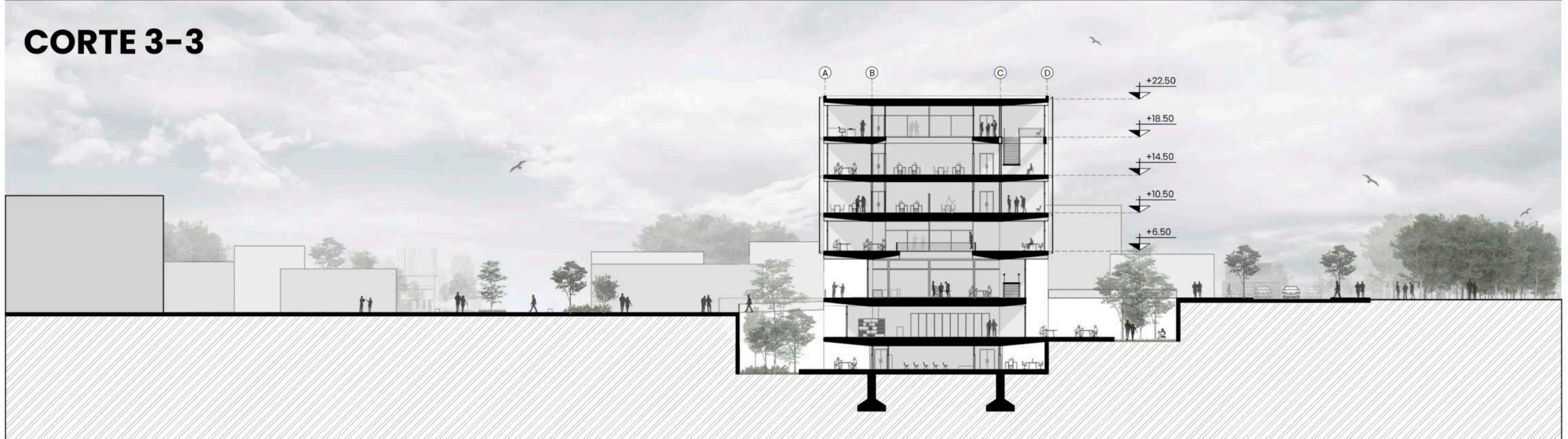
SERVICIO

- 30. Estacionamiento bicicletas
- 31. Estacionamiento motocicletas
- 32. Estacionamiento exclusivo
- 33. Estacionamiento restringido
- 34. Office
- 35. Sala de maquinas
- 36. Area de servicio / sala de maquinas

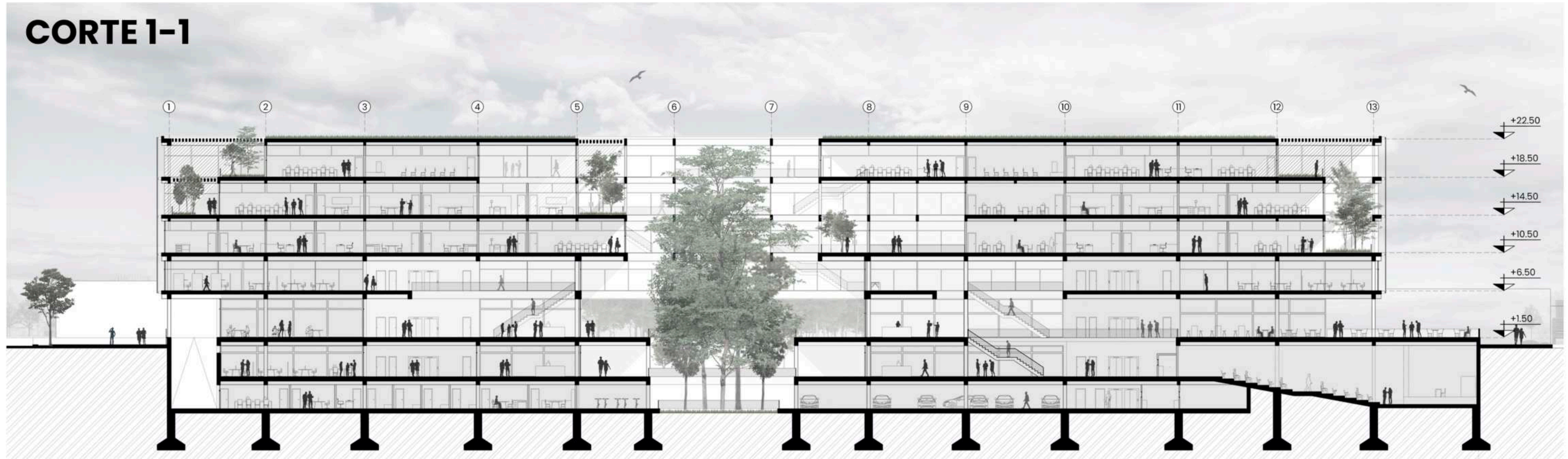
CORTE 2-2



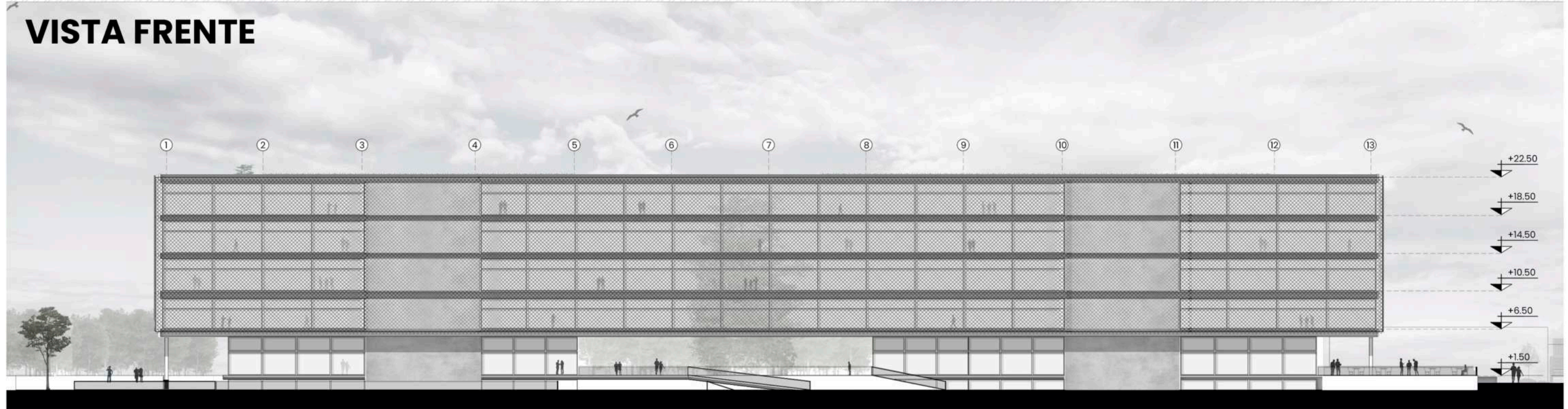
CORTE 3-3



CORTE 1-1



VISTA FRENTE



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



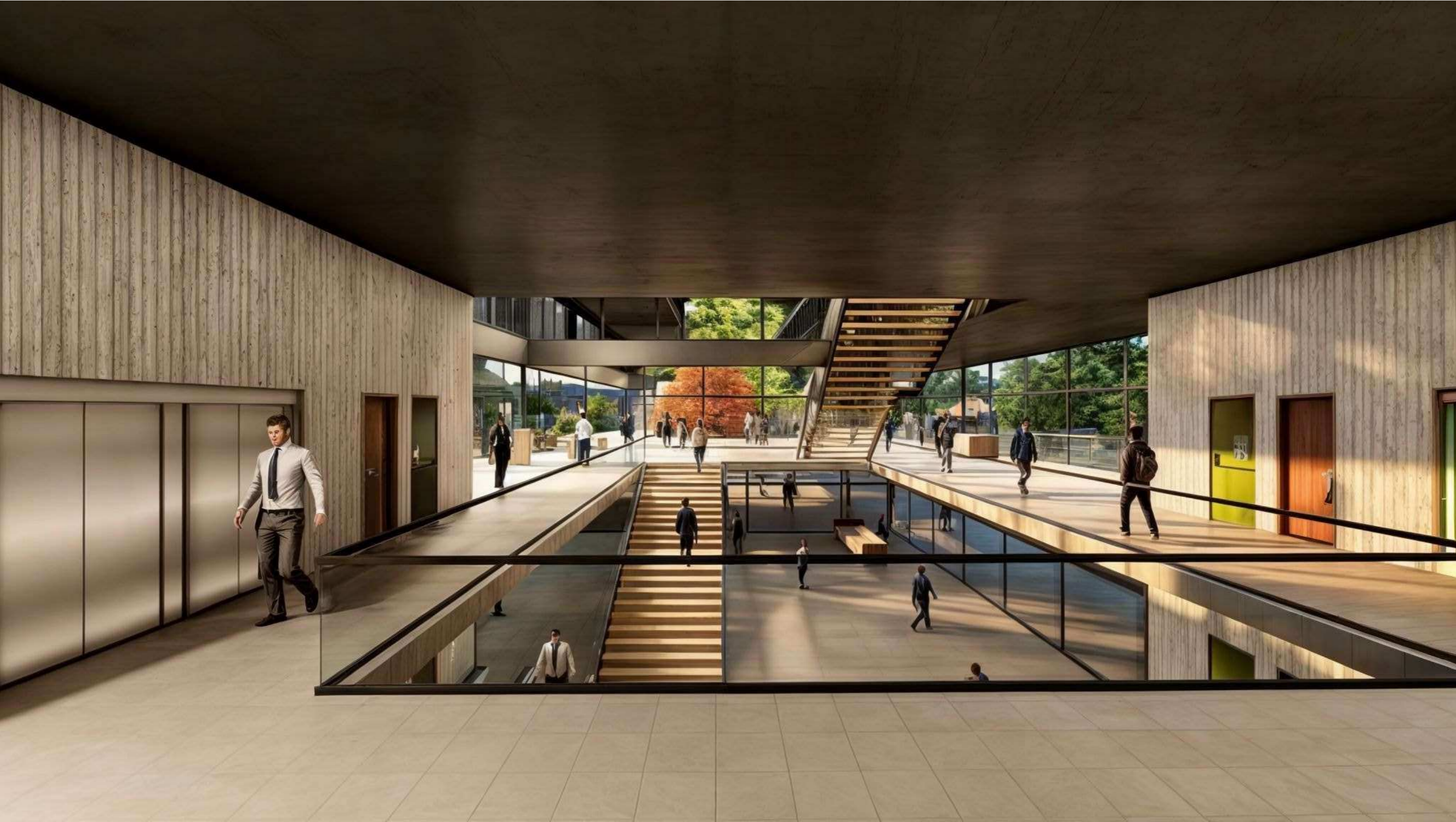
PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS



PERSPECTIVAS AÉREAS

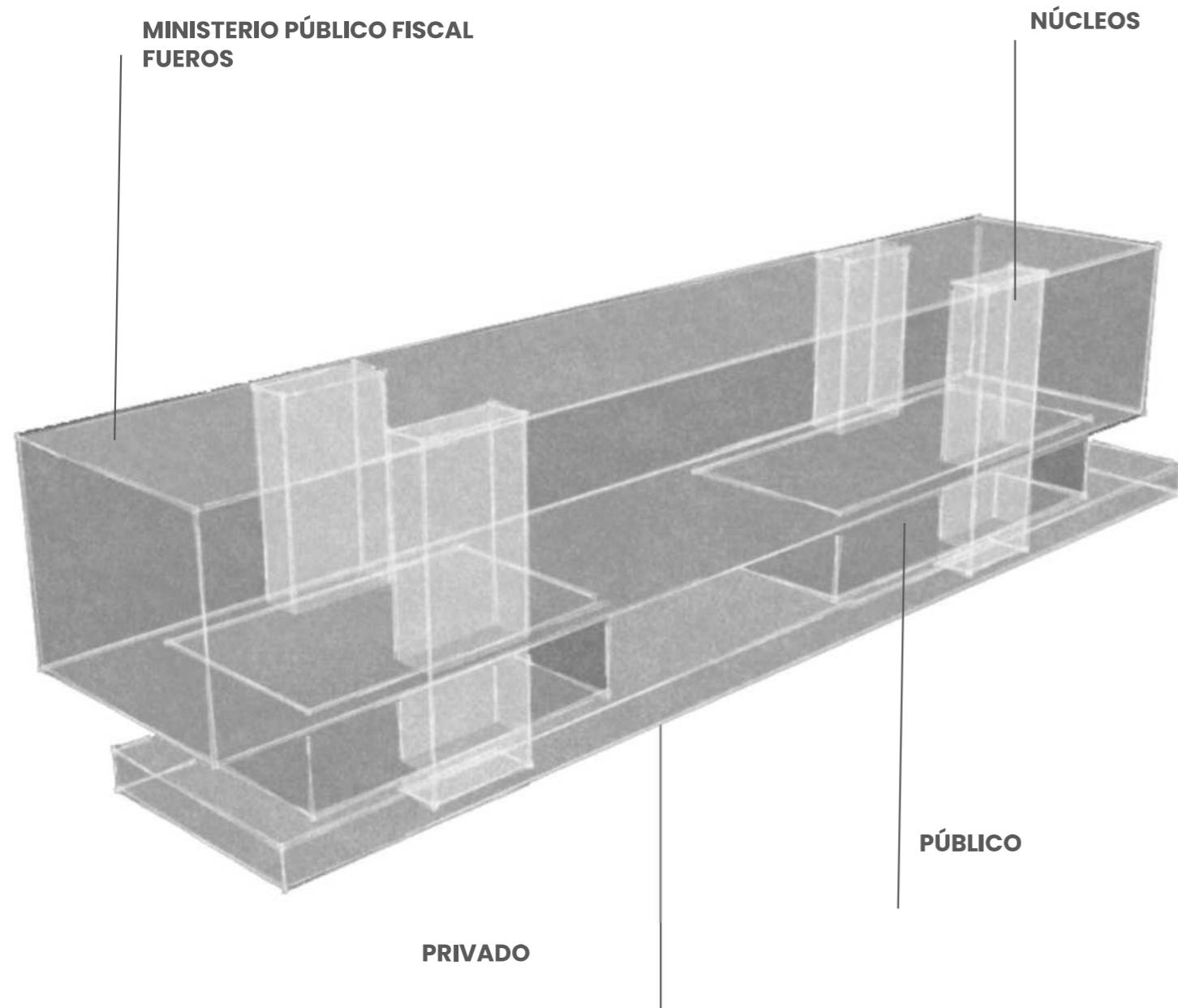


PERSPECTIVAS AÉREAS



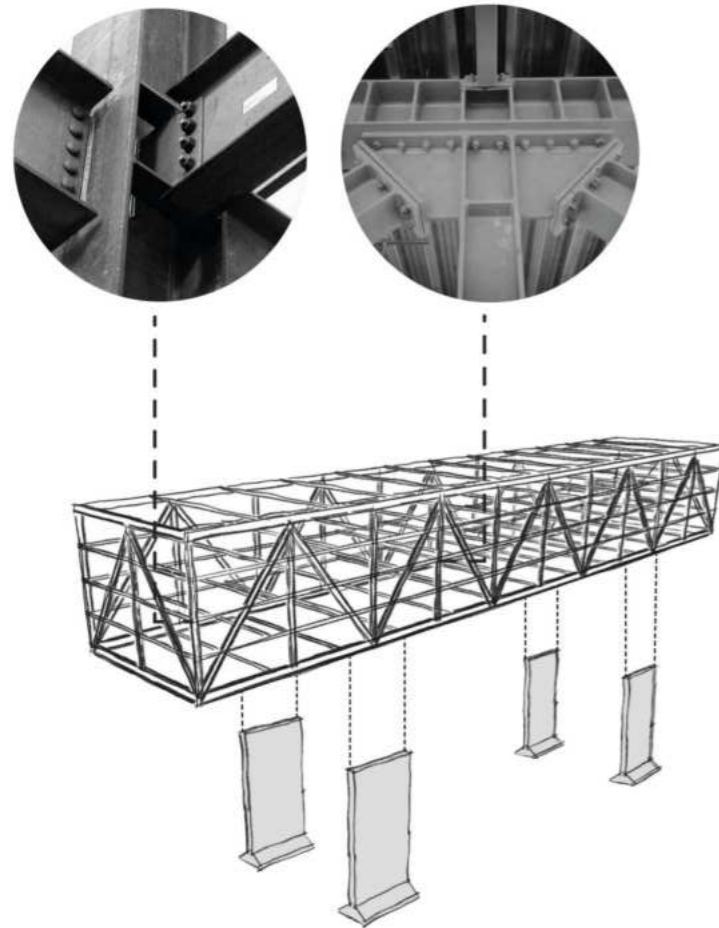
05 - PROPUESTA TÉCNICA

(FALTA CARATULA)

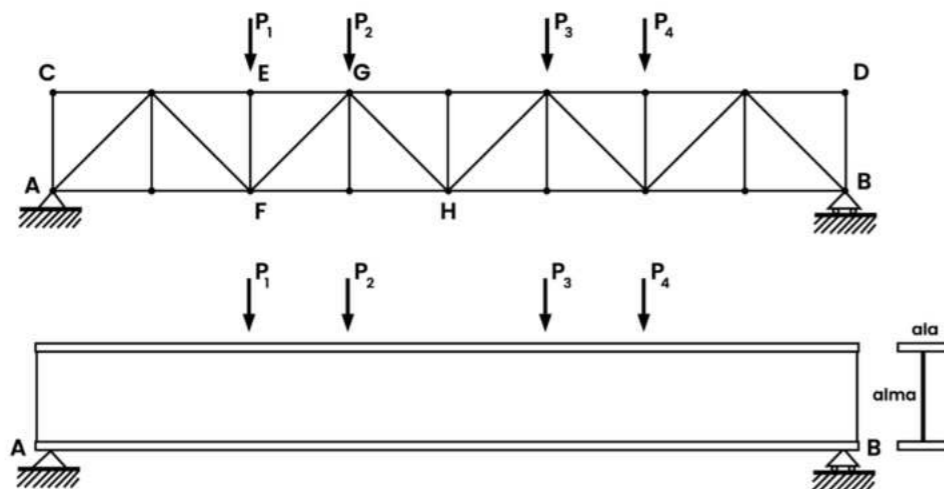


El diseño del Polo Judicial se organiza en dos volúmenes principales ubicados en el nivel cero, que se distinguen por la naturaleza de las actividades que albergan. Uno de los ellos está destinado a las funciones más privadas del edificio, como la morgue y las celdas de detenidos, asegurando un acceso controlado y discreto. El otro volumen, por el contrario, concentra las actividades más públicas, como el auditorio, restaurante, biblioteca y áreas de exposiciones, promoviendo la interacción con la comunidad.

Estos volúmenes están separados por un gran patio de acceso que atraviesa el edificio transversalmente, creando un espacio abierto que guía y orienta a los usuarios desde el exterior hacia el interior. Una gran placa longitudinal conecta ambos bloques, alojando el resto de las funciones judiciales, como el Ministerio Público Fiscal y los diferentes fueros, integrando todas las actividades en un esquema morfológico coherente y funcional.



VIGA WARREN CON AMBOS TIPOS DE MONTANTES



La estructura portante del Polo Judicial está diseñada para transmitir el espíritu de **flexibilidad funcional** y la interrelación de los espacios públicos y privados, en contraposición con el carácter rígido y tradicional que generalmente se asocia con el Poder Judicial. La elección estructural refleja la intención de crear un **edificio dinámico y abierto a futuras transformaciones**, tanto funcionales como tecnológicas.

El sistema estructural se basa en cuatro **mega columnas de hormigón armado** (H°A°), que no sólo soportan la carga del edificio, sino que también integran las circulaciones verticales mecánicas, como ascensores, escaleras de incendios presurizadas, y los servicios sanitarios, optimizando el espacio al contener dentro de ellas las montantes y redes de instalaciones.

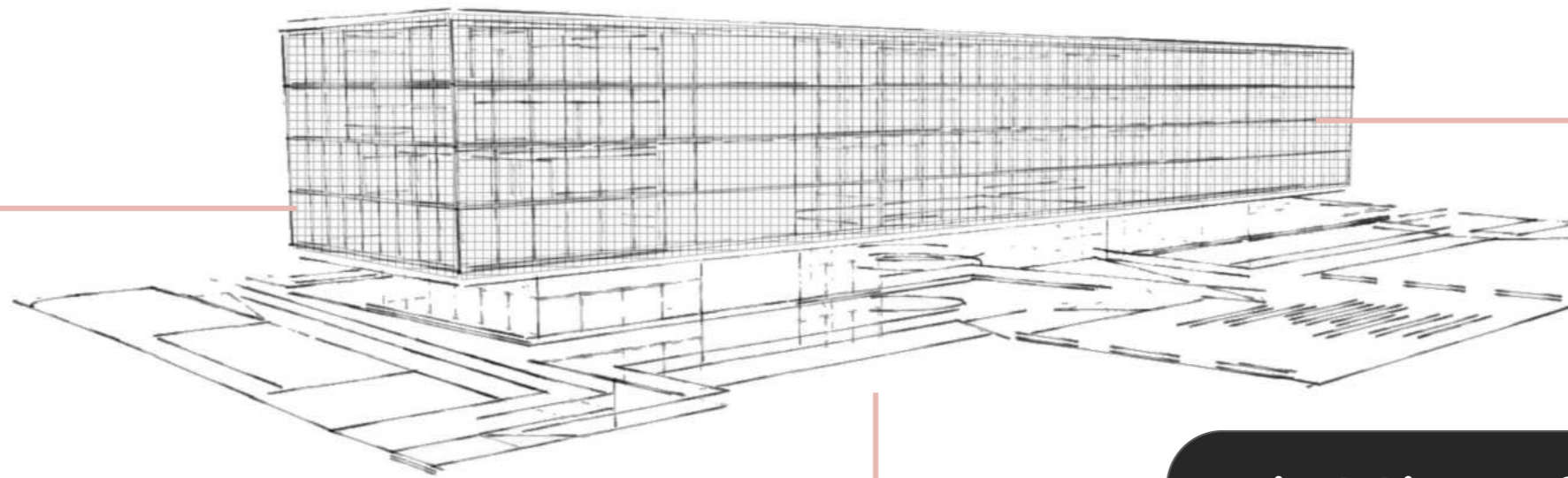
Sobre estas mega columnas se apoya una **viga principal metálica tipo WARREN**, compuesta por perfiles de acero gris, que distribuye las cargas a lo largo de la estructura y permite un desarrollo de tres plantas suspendidas. La elección de este sistema de viga permite una disposición de **espacios interiores altamente flexibles**, sin columnas intermedias, lo que favorece la adaptabilidad de las áreas judiciales a los cambios futuros. Este enfoque responde a la democratización y modernización del sistema judicial, facilitando un funcionamiento más ágil y permitiendo que el edificio se transforme a medida que avanzan las necesidades tecnológicas y estructurales.

La estructura se articula además con una conexión directa con su entorno urbano. El **basamento** del edificio mantiene una **fuerte interacción con la comunidad**, integrando usos sociales y recreativos, pero preservando la privacidad en las zonas que lo requieren. De esta forma, la estructura general equilibra la apertura hacia el espacio público y la flexibilidad funcional, con la necesidad de especialización de los espacios judiciales, asegurando que el edificio responda tanto a las demandas del presente como del futuro.

MATERIALIDAD

La **estructura metálica** representa la **flexibilidad y la adaptabilidad**, esenciales en el futuro del sistema judicial. Las vigas de alma llena permite grandes luces y voladizos, a la vez que un diseño eficiente.

El **hormigón** simboliza **solidez y permanencia**, valores esenciales de la justicia. Sus bases estructurales garantizan estabilidad y soportan las grandes cargas del edificio.



El **vidrio** simboliza **transparencia y apertura**, cualidades fundamentales para un sistema judicial moderno. Además, permite la entrada de luz natural, optimizando el confort interior y la eficiencia energética.

La **piel de hierro perforado** regula el asoleamiento según las orientaciones, creando una fachada dinámica que responde a las necesidades climáticas y energéticas del edificio. Su diseño controlado conecta con la idea de justicia equilibrada y adaptativa.

La **materialidad** del edificio no solo responde a sus **necesidades funcionales y estructurales**, sino que también dialoga con los valores del sistema judicial: solidez (bases de hormigón), adaptabilidad (estructura metálica), transparencia (vidrio) y equilibrio (piel perforada). Este enfoque permite integrar arquitectura y concepto en un diseño armónico y sostenible, en sintonía con las necesidades climáticas y contextuales del sitio.

06 - CONCLUSIÓN

(FALTA CARATULA)

REFERENTES

1º LUGAR CONCURSO COMPLEJO JUDICIAL DE MAR DEL PLATA



https://www.canqn.org.ar/works/cjz_900/

1º LUGAR CONCURSO JUDICIAL ZAPALA



https://www.canqn.org.ar/works/cjz_900/

CONCURSO MUSEO EN AVENIDA PAULISTA – IMS DE SÃO PAULO



https://www.archdaily.cl/cl/933398/instituto-moreira-salles-andrade-morettin-arquitetos-associados?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

1º LUGAR CONCURSO CIUDAD JUDICIAL SAN JUAN



<https://www.archdaily.cl/cl/906662/conoce-los-proyectos-ganadores-del-concurso-ciudad-judicial-de-san-juan-argentina>

MUBE – PAULO MENDES DA ROCHA



<https://divisare.com/projects/207144-paulo-mendes-da-rocha-leonardo-finotti-mube>

PROYECTO DEL ACUARIO DE ROSARIO



<https://arquitecturadecalle.com.ar/wp-content/gallery/acuario-de-rosario/acuario-de-rosario.jpg>

BIBLIOGRAFÍA

CONCLUSIÓN
