

CINCO ESQUINAS

Nuevo centro cívico para el desarrollo



Proyecto Final de Carrera

Angeleri Sofía

N° 34159/1

TVA N°3 - GANDOLFI - OTTAVIANELLI - GENTILE

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Autor: Angeleri Sofía

Título: "Cinco esquinas" nuevo centro cívico para el desarrollo.

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N°3: GANDOLFI - OTTAVIANELLI - GENTILE

Docentes: Arq. Alejandro DENIS, Arq. Ana OTTAVIANELLI.

Unidad Integradora: Ing. Àngel Maidana, Arq. Mario Calisto Aguilar.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata.

Fecha de Defensa: 06.09.2021

Licencia Creative Commons



INTRODUCCIÓN

EL SIGUIENTE TRABAJO REPRESENTA UNA MIRADA REFLEXIVA, SENSIBLE Y CRÍTICA QUE SE ENMARCA DENTRO DEL PROYECTO FINAL DE CARRERA DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA (UNLP).

EL MISMO TIENE COMO PREMISA, ARTICULAR EN UN SÓLO DOCUMENTO LOS CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS EN EL TRANCURSO DE LA MISMA; Y DESDE LA CÁTEDRA GOG, LA REVALORIZACIÓN DE PIEZAS ARQUITECTÓNICAS SIGNIFICATIVAS.

EL PROYECTO SE CENTRA EN EL SECTOR DE LAS 5 ESQUINAS DE LA LOCALIDAD DE EMPALME LOBOS, SITUADO AL EXTREMO NORTE DE LA CIUDAD DE LOBOS, DONDE SE INTERCEPTAN DOS RAMALES FERROVIARIOS QUE FORMABAN PARTE DE LA EXTENSA RED DE FERROCARRILES QUE FUERON CONSTRUIDOS DURANTE EL SIGLO XIX CON EL OBJETO DE TRASLADAR LOS PRODUCTOS DERIVADOS DEL CAMPO HACIA EL PUERTO DE BUENOS AIRES PARA LUEGO SER EXPORTADOS. PAISAJE DE GRAN REPRESENTATIVIDAD POR CONSTITUIR UNA HUELLA DEL PASADO INDUSTRIAL DE DESARROLLO Y CRECIMIENTO.

EN EL SE PUEDE OBSERVAR, QUE EL EDIFICIO QUE EN EL PASADO FUERA ORGULLO DE LOS EMPALMEÑOS Y DESTINO OBLIGADO DIARIO DE MILES DE PASAJEROS Y TRABAJADORES DEL TREN, HOY SE PRESENTA EN GRAN ESTADO DE ABANDONO. EL PREDIO Y LOS GALPONES QUE ALGUNA VEZ CORRESPONDIERON A LOS TALLERES, HOY SIRVEN DE ASENTAMIENTO A POBLACIÓN HUMILDE QUE LOS HA OCUPADO.

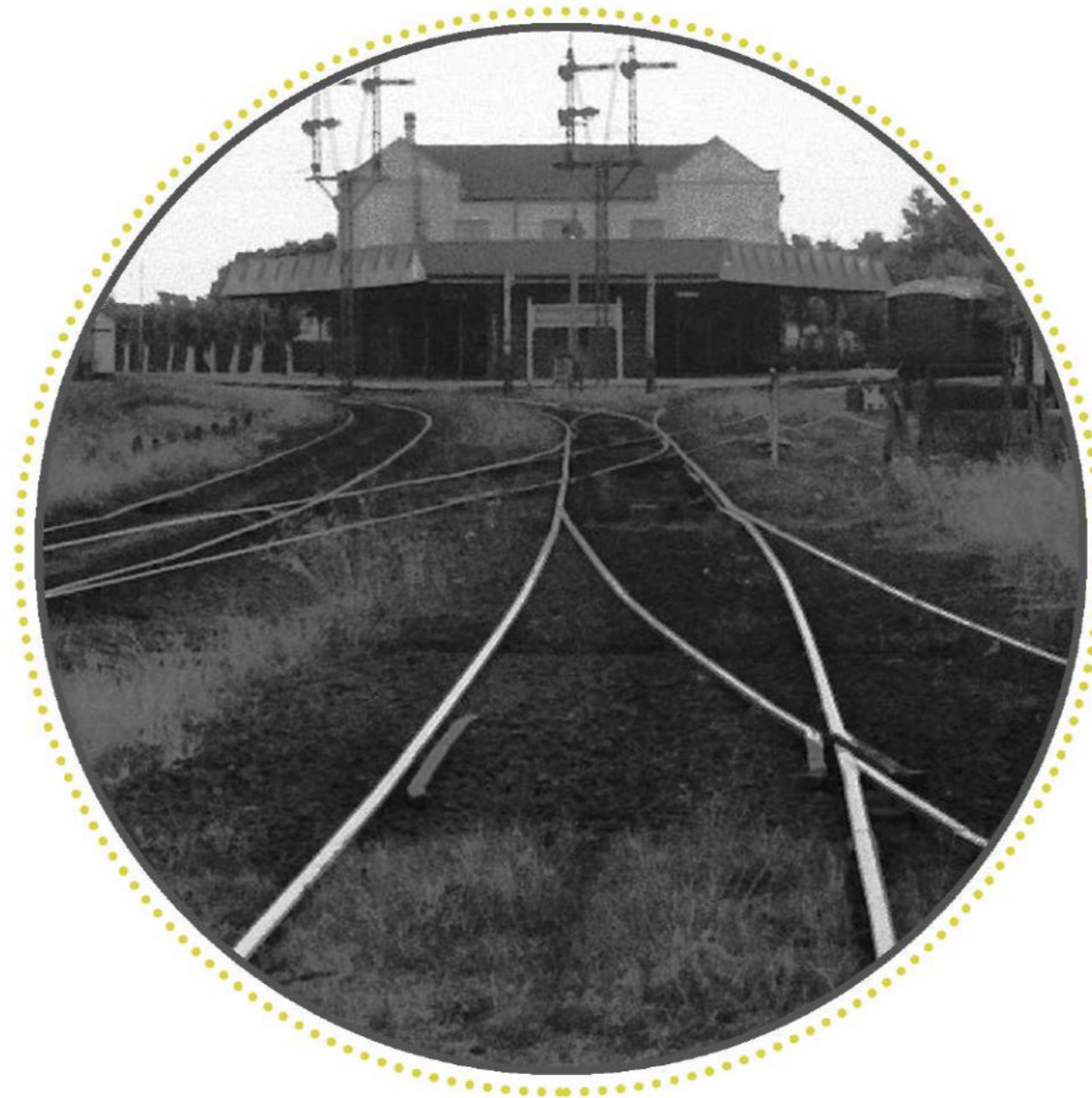
A SU VEZ, EN LA PERIFERIA INMEDIATA DE LA ESTACIÓN, PUEDE OBSERVARSE EL IMPACTO QUE TUVO LA MERMA CASI TOTAL DEL QUEHACER FERROVIARIO. GRANDES ESTRUCTURAS QUE ALGUNA VEZ DENOTARON UN NACIENTE DESARROLLO COMERCIAL, DESDE HACE AÑOS PRÁCTICAMENTE EN RUINAS, PERMANECEN PASIVAS ANTE EL CURSO DEL TIEMPO. ESPACIOS, QUE REQUIEREN SER TRATADOS A LOS FINES DE INCORPORARLOS AL TEJIDO URBANO ACTUAL, A TRAVÉS DE UNA MIRADA DE CONSERVACIÓN Y DE MEMORIA, Y A LA VEZ, CON UNA MIRADA SOCIAL, ENTENDIENDO LAS NECESIDADES DEL CONTEXTO ACTUAL.

FRENTE A ELLO, SE PLANTEA LA CONFORMACIÓN DE UNA NUEVA CENTRALIDAD PARA LA CIUDAD, HACIENDO USO, Y RESCATANDO EL EDIFICIO SIGNIFICATIVO DE LA ESTACIÓN DE EMPALME Y SU ENTORNO.

A TRAVÉS DE SU RECUPERACIÓN, Y REFUNCIONALIZACIÓN, A PARTIR DEL PROGRAMA CENTRO CÍVICO, SE BUSCA DAR RESPUESTA A LAS NECESIDADES ACTUALES DEL SECTOR Y DE LA SOCIEDAD, ACERCÁNDO AL CIUDADANO UNA PIEZA URBANA QUE CONCENTRE VARIEDAD DE FUNCIONES, ADMINISTRATIVAS, CULTURALES, DE FORMACIÓN, Y PARTICIPACIÓN; CONSTITUYENDO UN INSTRUMENTO DE INTERACCIÓN CON EL ENTORNO, CON SU HISTORIA Y CON EL CIUDADANO, QUE AYUDE A INTEGRAR Y ARTICULAR EL ÁREA, Y QUE ACTÚE COMO PUNTO DE PARTIDA PARA EL DESARROLLO Y EXPANSIÓN DEL SECTOR,



0 PASADO RECIENTE	PAG. 04
HISTORIA FERROCARRIL	PAG. 05
CONTEXTO HISTÓRICO, EMPALME	PAG. 06
PROYECTAR FUTURO REUTILIZANDO PASADO	PAG. 07
1 UBICACIÓN	PAG. 08
LOBOS, CIUDAD DE ORIGEN	PAG. 09
LOBOS, ANÁLISIS URBANO	PAG. 10
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN	PAG. 11
LINEAMIENTOS URBANOS A NIVEL PARTIDO	PAG. 12
LINEAMIENTOS URBANOS A NIVEL CIUDAD	PAG. 13
CONTEXTO CINCO ESQUINAS	PAG. 14
ANÁLISIS DEL SECTOR	PAG. 15
LINEAMIENTOS URBANOS A NIVEL SECTOR	PAG. 16
2 PREEXISTENCIA	PAG. 17
RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO	PAG. 18
RELEVAMIENTO FORMAL	PAG. 19
RELEVAMIENTO TÉCNICO	PAG. 20
3 PROPUESTA	PAG. 21
DEFINICIÓN DEL TEMA	PAG. 22
DESPIECE PROGRAMÁTICO	PAG. 23
OPERACIONES DE PROYECTO	PAG. 24
MEMORIA PROYECTUAL	PAG. 25
IMPLANTACIÓN	PAG. 26
IMAGEN EXTERIOR	PAG. 27
IMAGEN EXTERIOR PARQUE DE INGRESO	PAG. 28
PLANTA BAJA	PAG. 29
PLANTA -2,60MT	PAG. 30
PLANTA DE TECHO	PAG. 31
IMAGEN CONEXIÓN DEL ÁREA	PAG. 32
CORTES	PAG. 33
IMAGEN CORREDOR DE EXPOSICIONES	PAG. 34
CORTES	PAG. 37
IMAGEN CORREDOR DE CONEXIÓN	PAG. 38
IMAGEN PLAZA	PAG. 39
VISTAS	PAG. 40
VOLUMETRIA SECTOR ADMINISTRATIVO	PAG. 41
IMAGEN INTERIOR CONEXIÓN CON PREEXISTENCIA	PAG. 42
IMAGEN SECTOR ADMINISTRATIVO	PAG. 43
4 PROFUNDIZACIÓN TÉCNICA	PAG. 44
CORTE SECTOR TALLERES a patio	PAG. 45
CORTE SECTOR TALLERES a vereda preexistente	PAG. 46
DISEÑO CUBIERTA	PAG. 47
CRITERIOS ESTRUCTURALES	PAG. 48
INSTALACIONES, SISTEMA RECOLECCIÓN DE AGUA DE LLUVIA	PAG. 49
INSTALACIONES, SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO TÉRMICO	PAG. 50
INSTALACIONES, SISTEMA PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	PAG. 51
INSTALACIÓN, SISTEMA DE DESAGÜE CLOACAL	PAG. 52
APROVECHAMIENTO DE ENERGÍA SOLAR	PAG. 53
CRITERIOS DE SUSTENTABILIDAD	PAG. 54
ETAPABILIDAD Y GESTIÓN	PAG. 55
5 CIERRE	PAG. 56
REFERENTES	PAG. 57
AGRADECIMIENTOS	PAG. 58



PASADO RECIENTE

1870



1890



1910



LOS FERROCARRILES TUVIERON UN ROL CENTRAL EN LA CONSOLIDACIÓN DEL MODELO AGROEXPORTADOR DEL PAÍS. DESDE 1857, CON LA INAUGURACIÓN DE LA PRIMER LINEA, FERROCARRIL OESTE, COMPUESTO ÍNTEGRAMENTE POR CAPITALS NACIONALES, Y EL SUBSIGUIENTE INGRESO DE CAPITALS EXTRANJEROS, PRINCIPALMENTE FRANCESES E INGLESES PARA EL DESARROLLO DE LAS LINEAS FÉRREAS, ESTE MEDIO DE TRANSPORTE SE EXTENDIÓ DE MANERA ACELERADA. DESDE LOS PUERTOS EXPORTADORES DE BUENOS AIRES, ROSARIO Y BAHÍA BLANCA HACIA EL INTERIOR, PRINCIPALMENTE LA REGIÓN PAMPEANA. AMPLIÁNDOSE ENTRE 1895 Y 1914 EN MÁS DE 30 MIL KILÓMETROS DE VÍAS. LOS FERROCARRILES, DE LOS CUALES EL 90% SE ENCONTRABAN EN LA ZONA PAMPEANA, TRANSPORTABAN HACIA 1880 MÁS DE TRES MILLONES DE PASAJEROS Y CERCA DE UN MILLÓN DE TONELADAS DE CARGA.

EL FERROCARRIL PERMITIÓ, SALVAR DISTANCIAS Y BARRERAS GEOGRÁFICAS ANTES INFRANQUEABLES, COMUNICANDO REGIONES AISLADAS, Y PRODUCIENDO UN IMPORTANTE PROCESO DE FUNDACIÓN DE PUEBLOS EN TORNO A LA TRAZA DE LAS DISTINTAS LINEAS.

LA DECADENCIA DEL FERROCARRIL ARGENTINO COMIENZA A DARSE CON EL PARALELO SURGIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS, LA APARICIÓN DEL AUTOMÓVIL Y DEL CAMIÓN PUSIERON EN JAQUE A LOS TRENES, YA QUE COMPETÍAN TANTO POR EL TRANSPORTE DE CARGAS DE DISTANCIA CORTA COMO POR LOS DESPACHOS CHICOS DE ENCOMIENDAS. EN ESTE PERIODO, A NIVEL NACIONAL, EMPIEZA A DESARROLLARSE LA INDUSTRIA LIVIANA, LA CUAL VA A CULMINAR BENEFICIANDO AL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

DURANTE EL GOBIERNO DEL GENERAL JUAN DOMINGO PERÓN, SE LLEVÓ ADELANTE LA NACIONALIZACIÓN DE TODAS LAS LINEAS FERROVIARIAS DEL PAÍS. EL 1 DE MARZO DE 1948 SE DECRETÓ ESTA MEDIDA JUNTO A LA CREACIÓN DE LA EMPRESA DE FERROCARRILES DEL ESTADO ARGENTINA, LA CUAL ESTARÍA A CARGO DE LA ORGANIZACIÓN Y EL CONTROL EN EL TRANSPORTE TANTO DE CARGA COMO DE PASAJEROS. EN CONSONANCIA CON ESTE SUCESO SE PROCEDIÓ A CAMBIAR TODOS LOS NOMBRES DE LAS LINEAS POR LOS DE LAS FIGURAS MÁS DESTACADAS DE LA POLÍTICA NACIONAL.

EL DESARME SISTEMÁTICO DE UNO DE LOS RECURSOS MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS COMENZÓ DURANTE LOS AÑOS 60, CONTINUÓ DURANTE LA DICTADURA CÍVICO-MILITAR DE 1976 Y SE CRISTALIZÓ DURANTE EL GOBIERNO DE CARLOS MENEM, QUE EN 1991 EFECTIVIZÓ LA PRIVATIZACIÓN DE LOS TRENES ARGENTINOS.

DEBIDO TANTO A TRANSFORMACIONES OPERADAS EN EL AMBIENTE PRODUCTIVO COMO A OTROS CAMBIOS -EN EL MARCO DEL NEOLIBERALISMO Y LA GLOBALIZACIÓN- ES QUE VARIAS ESTACIONES, E INDUSTRIAS EN DISTINTAS PARTES DEL PAÍS FUERON DESAFECTAS DE USO, QUEDANDO AL ABANDONO, E INCLUSO DESMANTELADAS.

EL COSTO DE ESTAS MEDIDAS FUE TANTO ECONÓMICO COMO SOCIAL, DADO QUE APROXIMADAMENTE 80 MIL EMPLEADOS PERDIERON SUS PUESTOS DE TRABAJO.



IDENTIDAD, PASADO-PRESENTE

EN 1871 LLEGA A LOBOS EL RAMAL OESTE DESDE MERLO, CUYA TROCHA SE DESPLAZA DE NORTE A SUD, DIVIDIENDO EN DOS LA TRAZA DEL PUEBLO.

A MEDIADOS DE 1897, LA EMPRESA DE FERROCARRILES SUD, DECIDE CONFORMAR UN RAMAL HACIA 25 DE MAYO Y BOLÍVAR, Y OTRO HACIA NAVARRO.

ASÍ, ES QUE SE PROYECTA ESTABLECER UNA ESTACIÓN DE EMPALME, AL EXTREMO NORTE DE LA CIUDAD, ELIGIENDO PARA EMPLAZARLA UN SECTOR QUE COMPRENDÍA PARTE DE LAS QUINTAS 67 Y 68 Y LA CHACRA Nº 4, PROPIEDAD DE ANTONIO CAMINOS.

LA ESTACIÓN, POSEE TRES ANDENES. LOS DOS PRINCIPALES SE ABREN EN SENTIDOS OPUESTOS.

EN SENTIDO SUR. EL PRIMER ANDÉN RECIBE SERVICIOS A LOBOS, EL SEGUNDO RECIBIA SERVICIOS A 25 DE MAYO Y BOLÍVAR, Y EL TERCERO A NAVARRO.

LOS AÑOS DE ESPLENDOR DEL FERROCARRIL MARCARON A FUEGO EL CRECIMIENTO DE EMPALME.

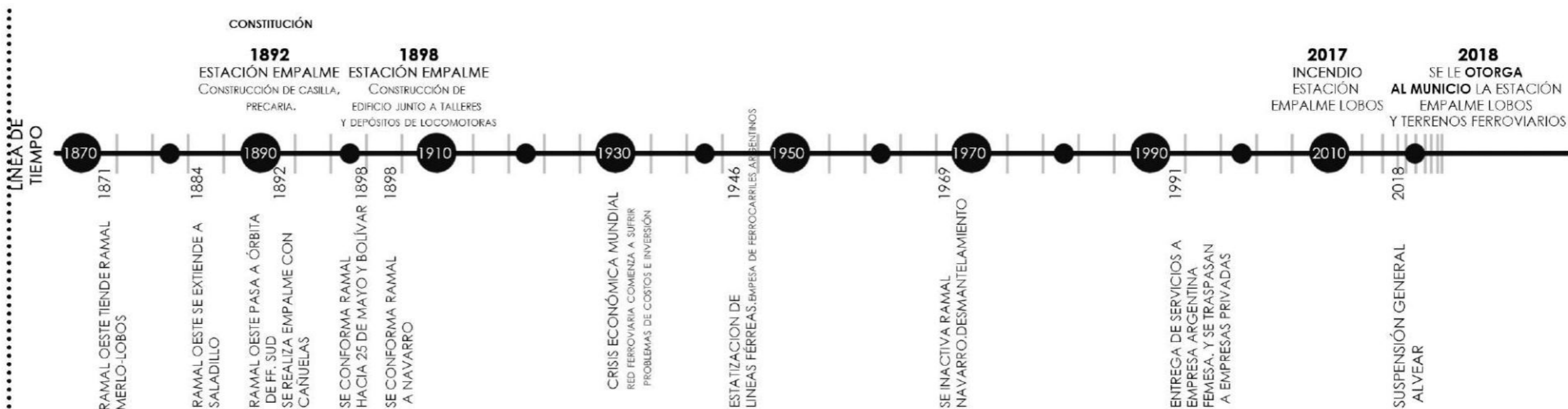
LA POSICIÓN ESTRATÉGICA DE LA ESTACIÓN PERMITIÓ QUE GRANDES TALLERES FERROVIARIOS SE UBICARAN EN EL PREDIO DE LA MISMA, PRODUCIÉNDOSE CON ELLOS LA LLEGADA DE GRAN CANTIDAD DE TRABAJADORES, QUIENES SE INSTALARON DEFINITIVAMENTE EN SUELO EMPALMEÑO EN BUSCA DE OPORTUNIDADES LABORALES.

A SU VEZ, EL IMPULSO DE LOS TRENES MOVILIZÓ UNA IMPORTANTE ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y COMERCIAL EN LA ZONA. CON EL ESTABLECIMIENTO DE FÁBRICAS COMO ELECTROMAC Y MAGNASCO Y NEGOCIOS PARA ABASTECER A LOS PASAJEROS, A LOS COMERCIANTES Y A QUIENES VISITASEN EL LUGAR.

EL RADIO CIRCUNDANTE A LA ESTACIÓN FUE EL LUGAR DE RESIDENCIA ELEGIDO POR MUCHOS OBREROS FABRILES, QUE SE SUMARON ASÍ A LA GRAN CANTIDAD DE FERROVIARIOS QUE YA HABITABAN EMPALME.

LAMENTABLEMENTE, LA DECADENCIA DEL FERROCARRIL HIZO QUE SE PERDIERA ESTA IMPORTANTE FUENTE DE TRABAJO, Y DESARROLLO PARA EL ÁREA Y LA CIUDAD.

HOY, EL SECTOR DE EMPALME, SI BIEN SIGUE RECIBIENDO EL SERVICIO FÉRREO DE LA LINEA ROCA Y SARMIENTO A LOBOS, DESDE CAÑUELAS Y MERLO, REPRESENTA PARA LOS CIUDADANOS DE LA CIUDAD Y VECINOS UNA HUELLA DE TIEMPOS MEJORES, DE MEMORIA Y DE HISTORIA.



MUELLES PORTUARIOS, FÁBRICAS, GALPONES, USINAS, ESTACIONES FERROVIARIAS, POR NOMBRAR SOLO ALGUNOS, SON PARTE DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL, Y UN LEGADO RECIENTE.

A NIVEL NACIONAL, EL INTERES POR LA TRANSFORMACIÓN DE PIEZAS INDUSTRIALES EN EQUIPAMIENTO DE USOS COLECTIVOS HA IDO EN CRECIMIENTO. INFRAESTRUCTURAS QUE MEDIANTE SU REPROGRAMACION FUNCIONAL HAN SIDO PUESTAS EN VALOR.

LA ESTACIÓN DE EMPALME LOBOS, LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS, LAS CINCO ESQUINAS, CONFORMAN HOY PIEZAS FUNDAMENTALES DE LA MEMORIA COLECTIVA E IDENTIDAD DE UNA SOCIEDAD. ENTENDIÉNDOLO COMO LEGADO A PRESERVAR.

SON LOS MISMOS VECINOS, QUIENES HOY OCUPAN UN ROL VACANTE, ASUMIENDO A FINES DE PROTEGER LA MEMORIA, EL CUIDADO Y PROTECCIÓN DE LA ESTACIÓN Y SU ENTORNO INMEDIATO.

DESDE EL PRESENTE PROYECTO, SE PLANTEA LA CONSERVACIÓN DE TAL PATRIMONIO, TANGIBLE E INTANGIBLE, Y SU RECUPERACIÓN A PARTIR DE SU RE - UTILIZACIÓN, OTORGÁNDOLE UNA SEGUNDA VIDA, ADOPTÁNDOLO A LOS USOS ACTUALES Y NECESIDADES URBANAS INTENTANDO —A SU VEZ— CONSERVAR SU AUTENTICIDAD.

El patrimonio industrial es presente, pasado y futuro. Presente porque existe en la realidad, a veces como símbolo de identidad colectiva y otras como un «espacio en blanco» de nuestras ciudades, ya sea por la falta de conocimiento o por considerarlo un elemento desagradable o inseguro. Pasado por cuanto es un testimonio, un acumulador de herencias, un lugar donde se materializan las experiencias, las aspiraciones, los errores —fuente de conocimiento— de nuestros antepasados. Futuro porque será parte del legado, del patrimonio, que dejaremos a las sociedades venideras, ya sea convertido o no en recurso (Lalana Soto y Santos y Ganges, 2009)

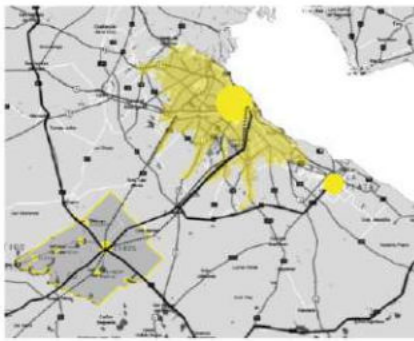




UBICACIÓN
CONTEXTO



PROVINCIA DE BUENOS AIRES



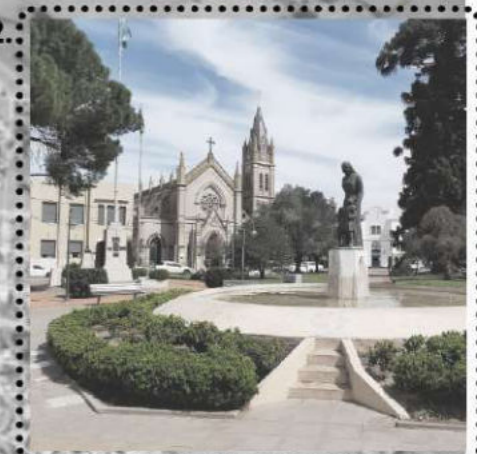
EL PARTIDO DE LOBOS SE LOCALIZA EN EL CENTRO SUDESTE BONAERENSE, A 100KM DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES.

CONFORMA UN PARTIDO PREDOMINANTEMENTE RURAL Y COMPARTE UNA SITUACIÓN PERIFÉRICA A LA REGIÓN METROPOLITANA, E INTEGRA ADEMÁS, LA CUENCA DEL RÍO SALADO.

EL MUNICIPIO DE LOBOS TIENE UNA SUPERFICIE TOTAL DE 1.7MIL KM², Y UNA POBLACIÓN DE 35.000 HABITANTES, SEGUN CENSO 2010.

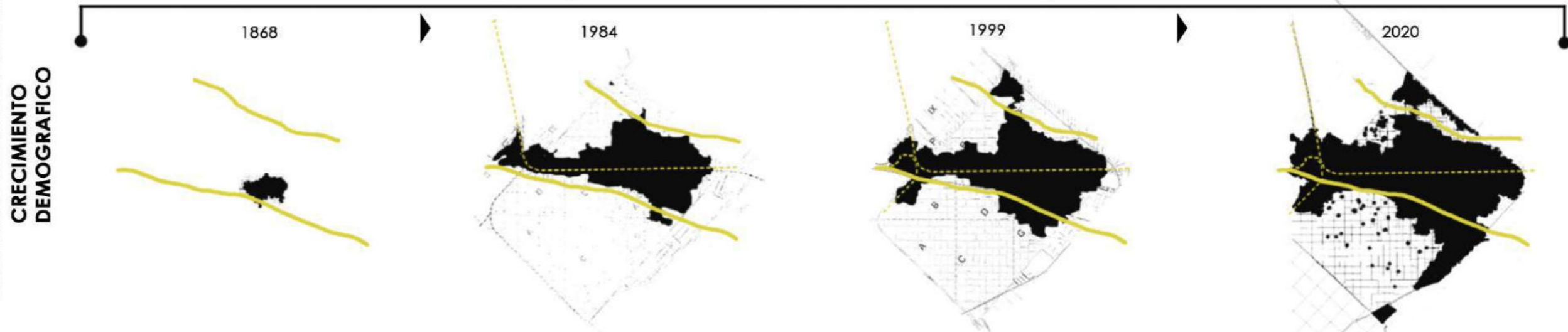
EL CUAL ESTA CONFORMADO POR LA CIUDAD CABECERA, LOBOS, Y POR UN CONJUNTO DE PEQUEÑAS LOCALIDADES EMPLAZADAS EN SU INTERIOR : ANTONIO CARBONI, ELVIRA, VILLA LOGUERCCIO, SALVADOR MARIA, ZAPIOLA, EN DONDE SE LLEVAN A CABO ACTIVIDADES AGRÍCOLAS, GANADERAS, SERVICIOS DE TURISMO Y LA LAGUNA DE LOBOS, LOS CASCOS DE ALGUNAS ESTANCIAS Y ESTACIONES DE FERROCARRIL SON LOS RECURSOS TURÍSTICOS NATURALES Y PATRIMONIALES MÁS IMPORTANTES.

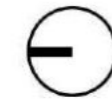
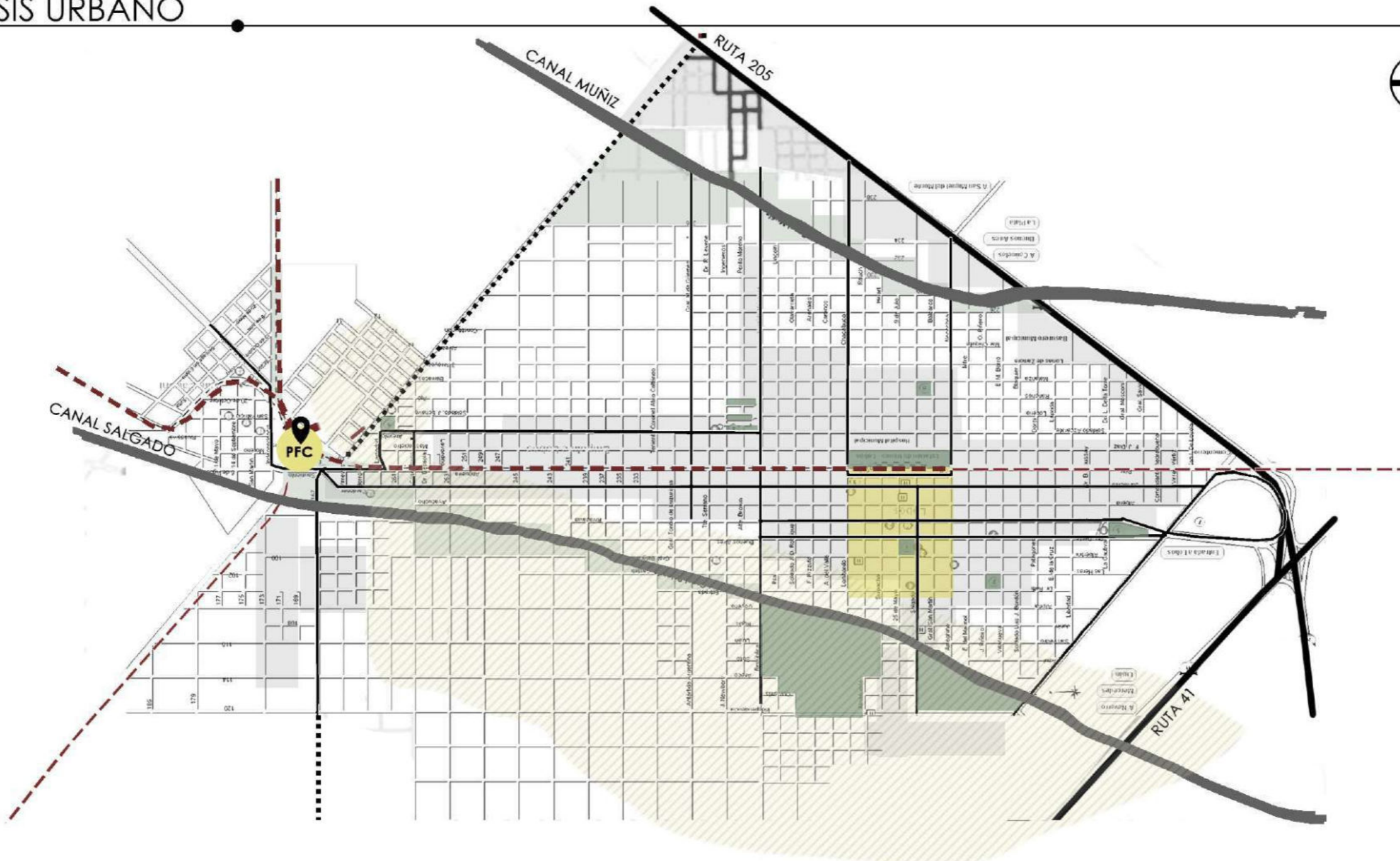
LOBOS, SE ENCUENTRA DELIMITADA POR LA RUTA 205, RUTA 41, LAS VÍAS DEL EX FERROCARRIL ROCA Y LA AVENIDA DE CIRCUNVALACIÓN, BARRERAS QUE DELIMITAN EL SECTOR URBANO CON EL ÁREA RURAL. ASI MISMO, EN SU INTERIOR, CUENTA CON BARRERAS FÍSICO FUNCIONALES INTERNAS, CONSTITUIDAS POR LAS VÍAS FÉRREAS DEL FERROCARRIL SARMIENTO, QUE ATRAVIESAN LINEALMENTE LA CIUDAD EN SENTIDO NORTE-SUR Y LOS CANALES SALGADO Y MUÑIZ, QUE CORREN EN EL MISMO SENTIDO. BARRERAS, QUE HAN CONDICIONADO EL DESARROLLO DEL NÚCLEO URBANO.



EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD SE VE CONDICIONADO A LO LARGO DEL TIEMPO, POR LAS VIAS FERREAS Y LOS CANALES SALGADO Y MUÑIZ; MANIFESTANDOSE EN UN TRAZADO LINEAL.

EL EDIFICIO ELEGIDO PARA EL TFC, SE ENCUENTRA UBICADO A UN EXTREMO DE LA CIUDAD, EN EL EMPALME DE LAS VIAS FERREAS.



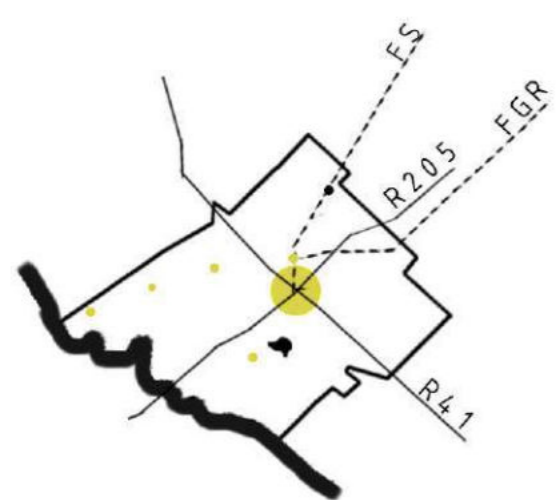


REFERENCIAS

- CENTRALIDAD
- ÁREAS VERDES DESAPROVECHADA
- ÁREAS VERDES
- CONEXIONES
- CONEXIONES PRINC. NO PAVIMENTADAS
- FF.CC EN USO
- FF.CC EN DESUSO
- ÁREAS DESCONECTADAS

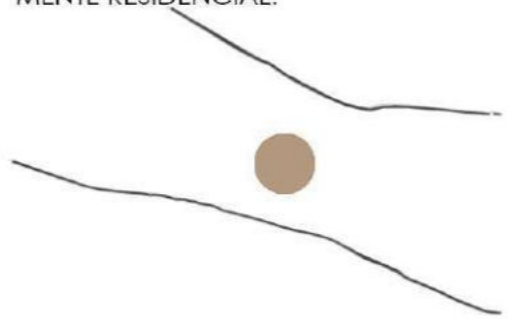
DESCONEXIÓN PARTIDO

DEFICIENTE CONEXIÓN ENTRE LAS DISTINTAS LOCALIDADES DEL PARTIDO, ANTES PROVISTA MEDIANTE EL SERVICIO FÉRREO DE LINEA ROCA.



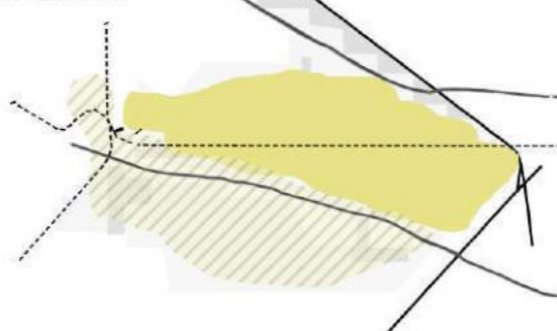
CENTRALIDAD

EL ÁREA CENTRAL, COINCIDIENDO CON EL TRAZADO HISTÓRICO, CONCENTRA LA MAYOR CANTIDAD DE POBLACIÓN, Y EL GRUESO DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL COMERCIO, ADMINISTRACIÓN Y EL USO RESIDENCIAL MIXTO; LA OCUPACIÓN DEL SUELO DECRECE DEL ÁREA CENTRAL HACIA LOS BORDES CON USO MERA MENTE RESIDENCIAL.



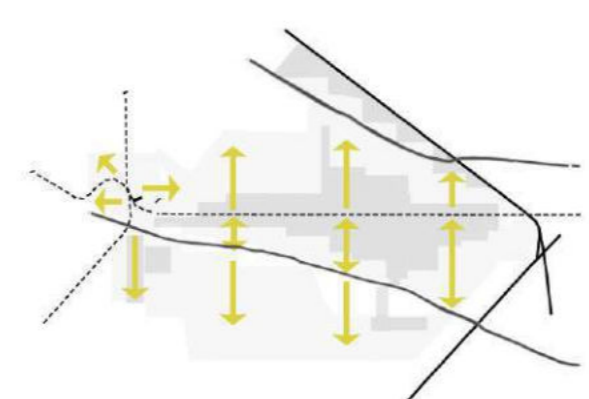
DISPAR DESARROLLO

LA CIUDAD, SE CARACTERIZA POR SER UNA URBE MUY EXTENDIDA EN RELACIÓN CON LA POBLACIÓN QUE DISPONE, SOBRE UN TERRITORIO CON UNA SITUACIÓN DE GRAN HETEROGENEIDAD Y DESARROLLO DESIGUAL, EXPRESADO EN LA DISTRIBUCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, SERVICIOS, USOS, ACCESIBILIDAD, Y EQUIPAMIENTO, CUYA DISTRIBUCIÓN NO ES PAREJA EN TODA SU EXTENSIÓN, IDENTIFICÁNDOSE IMPORTANTES CARENCIAS EN ALGUNOS SECTORES, PRINCIPALMENTE AL EXTREMO NORTE DE LA CIUDAD.



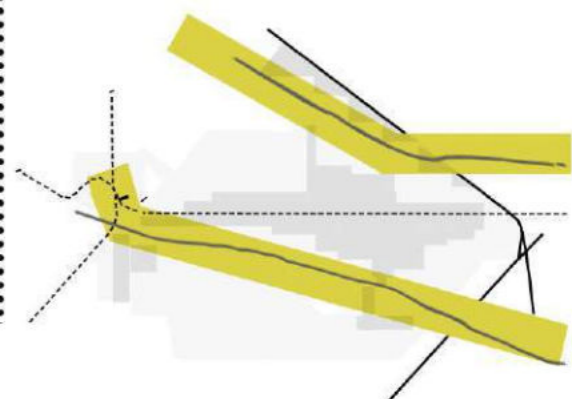
DESARTICULACIÓN

DEFICIENTE INTERCONEXIÓN VIAL ENTRE LOBOS Y EMPALME, ENTRE LOS DIFERENTES BARRIOS Y INTERURBANA, PRODUCIDA EN GRAN MEDIDA POR LAS BARRERAS URBANAS - VÍAS FÉRREAS Y CANALES-, QUE TERMINAN PRODUCIENDO FRACTURAS ENTRE EL ESTE Y EL OESTE Y DESCONEXIÓN ENTRE LOS DISTINTOS BARRIOS DE LA CIUDAD.



VERDE DEGRADADO

LOS BORDES DE LOS CURSOS DE AGUA, SON UN VERDE OLVIDADO, Y DESAPROVECHADO, QUE SE HA IDO DEGRADANDO. AL IGUAL QUE EL PREDIO FERROVIARIO DE EMPALME.



DESCENTRALIZACIÓN

CON EL OBJETIVO DE GENERAR UNA MUNICIPIO MÁS EFICAZ, EFICIENTE Y CERCA-NO A LOS VECINOS, PROMOVRIENDO UN DESARROLLO MÁS ARMÓNICO Y DEMOCRÁTICO DE LA CIUDAD, ES QUE SE PROPONE UN PROCE- SO DE DESCENTRALIZACIÓN EN SU ES- TRUCTURA.

EL CUAL, PARTE DE DAR RESPUESTA A UNA CIUDAD CON GRAVES DESEQUILIBRIOS ECONÓMICOS Y SOCIA- LES EN SU TERRITORIO; UNA CIUDAD QUE HA CRECIDO DE MANERA EXTENDIDA EN RELACIÓN A SU POBLACIÓN, EXTENDIÉNDOSE Y ALEJADO- SE DEL ÁREA CENTRAL.

UN ÁREA CENTRAL QUE CONCENTRA LA TOTALIDAD DE ACTIVIDADES VINCULADAS CON EL COMERCIO, SERVI- CIOS ESPECIALIZADOS, LA ADMINISTRA- CIÓN, LAS FINANZAS Y LA RESIDENCIA. DEJANDO A ÁREAS MAS RELEGADAS EN CONSTANTE DEPENDENCIA CON EL ÁREA CENTRAL, Y CARENTES DE VALOR, ACTIVI- DADES ,EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS. PONIENDO EN CUESTIONAMIENTO LA CENTRALIDAD TRADICIONAL, DEMANDANDO UNA ESTRUCTURA POLI- CÉNTRICA DE LA CIUDAD, CON NUEVAS CENTRALIDADES, DE DISTINTAS MAGNITU- DES.

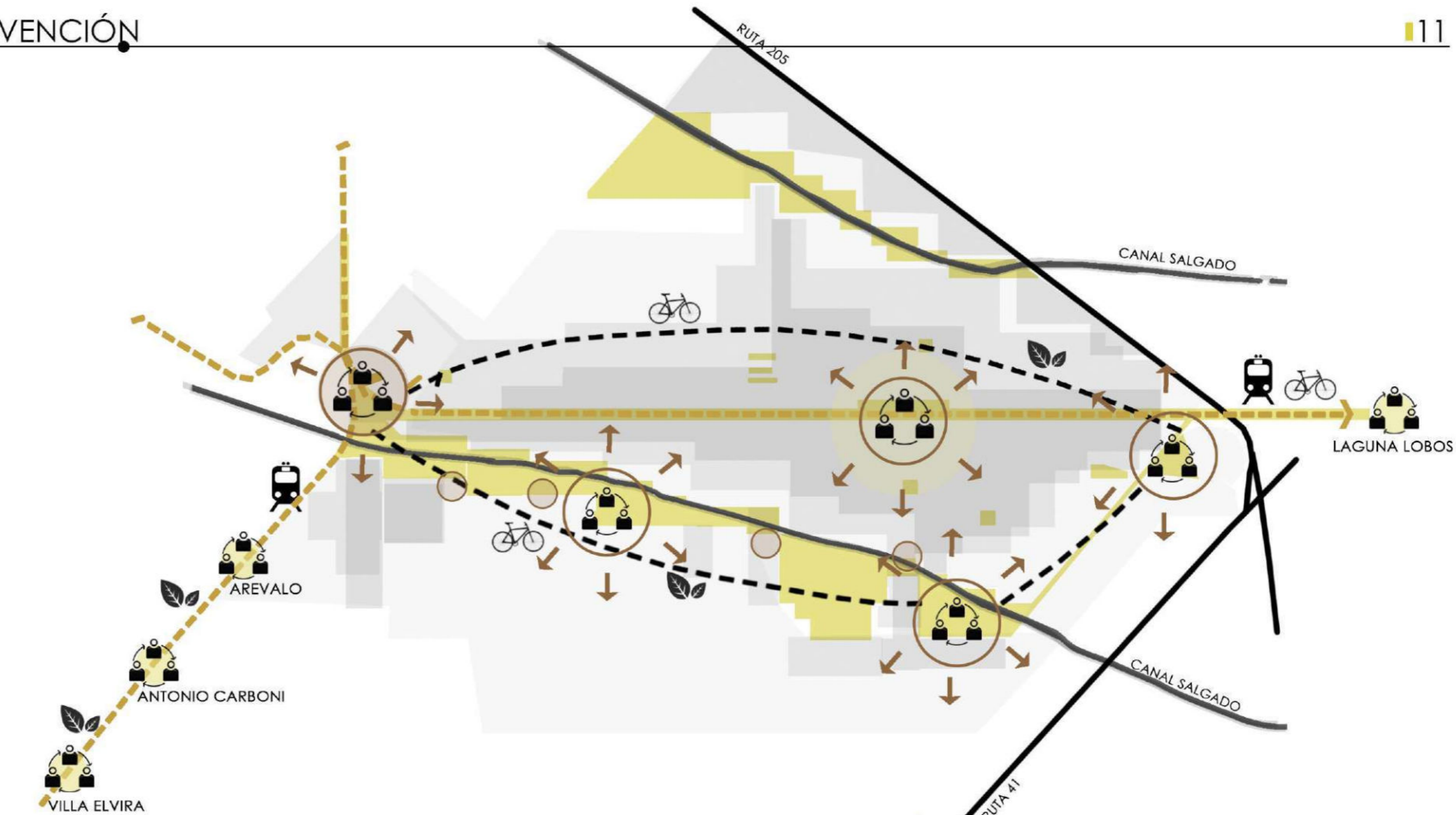
QUE PERMITAN LOGRAR DICHO OBJETIVO.

FRENTE A ELLO SE PLANTEA IDENTIFICAR SECTORES DENTRO DEL TEJIDO URBANO QUE SE CARACTERICEN POR LA CONCEN- TRACIÓN DE ACTIVIDADES DE SOPORTE Y COMPLEMENTARIAS A LAS DE LA VIVIEN- DA, Y ÁREAS DEGRADADAS , PARA LLEVAR ADELANTE LA CONFORMACIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES.

TENIENDO COMO OBJETIVO REVITALIZAR EL ÁREA CENTRAL, MEDIANTE LA PROMO- CIÓN Y DESARROLLO DE NUEVOS SECTO- RES, CON ROLES ESPECÍFICOS, QUE RE- FUERCEN EL DESARROLLO Y ESTRUCTURA DE LA CIUDAD.

Y QUE ACTÚEN COMO PUNTO DE PARTI- DA PARA IMPULSAR EL SECTOR, DE MANERA INDIVIDUAL E INTEGRALMENTE CON LA CIUDAD.

CENTROS, QUE CONFIGUREN ESPA- CIOS-ÁREAS REPRESENTATIVOS Y RECONOCIBLES POR LA CIUDADANÍA. BUSCANDO RESTABLECER UN EQUILIBRIO ENTRE LA CIUDAD CENTRAL Y MÁS CONSOLIDADA Y LA CIUDAD MENOS CONSOLIDA.



ÁREA CENTRAL
BORDE CANAL SALGADO
PARQUE MUNICIPAL
SECTOR CINCO ESQUINAS
SECTOR RURAL



SECTOR DE LA CIUDAD QUE SE CARACTERIZA POR UNA ELEVADA CONCEN- TRACIÓN DE ACTIVIDAD CO- Mercial, DE SERVICIOS Y EQUIPA- MIENTOS QUE, CONFIGURAN SITIOS DE ATRACCIÓN PARA LOS HABITAN- TES DE LA CIUDAD Y DE OTRAS LO- CALIDADES DE LA REGIÓN. PRESEN- TA UNA ALTA CONCENCIÓN DE EMPLEO.



ABARCA EL BORDE CANAL SALGA- DO, QUE ATRAVIESA LA CIUDAD, CONFORMANDO UNA FRACTURA DE DESCONEXIÓN Y DISPAR DESARRO- LLO. SU IMPULSO Y REVALORIZACIÓN, TENDIERAN AL CRECIMIENTO ,Y DE- SARROLLO DEL ÁREA OESTE HOY DE- GRADADA Y SU CONEXIÓN CON LA CIUDAD.



PULMON VERDE DE LA CIUDAD, ES- PACIO DE OCIO, JUEGOS, Y PRAC- TICA DE DEPORTES.



DESDE EL PRESENTE TFC, SE PROPONE LA CONSERVACION, PUESTA EN VALOR Y REFUNCIONALIZACION,DEL AREA A PARTIR DE LA CONFORMA- CIÓN DE UN NUEVO CENTRO CIVICO.



ATRATIVOS NATURALES Y CULTURA- LES DEL PARTIDO. LA LAGUNA DE LOBOS ES EL PRINCIPAL ATRACTIVO TURÍSTICO LOCAL. OTROS, HISTÓRI- CO-PATRIMONIALES SE ENCUENTRAN EN LAS LOCALIDADES RURALES, DONDE SE DESTACAN LOS CASCOS DE ESTANCIA.PUNTOS DE GRAN VALOR A DESARROLLAR.

PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS

SISTEMA FERROVIARIO

REUTILIZAR



REGENERAR

RECICLAR

A NIVEL PARTIDO SE PROPONE RECUPERAR LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INACTIVAS, CON EL FIN DE PROPORCIONAR A LA CIUDAD UN SISTEMA DE MOVILIDAD ALTERNATIVO QUE COMPLEMENTE EL SISTEMA TRADICIONAL. FAVORECIENDO A UNA MEJOR Y MAYOR ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD DE LA POBLACIÓN A LA CIUDAD EN SU CONJUNTO, Y A CADA SECTOR, LOCALIDAD QUE LA COMPONEN.

SE PROPONE UN SERVICIO DE TRANWAY DE CARGA Y PASAJEROS, DE EMPALME LOBOS A LOCALIDADES RURALES - ANTIGUA LINEA ROCA - Y DE LOBOS A LAGUNA DE LOBOS, CONSTITUYENDO UN SOPORTE PARA REFORZAR EL TURISMO, A PARTIR DE PARADAS INTERMEDIAS EN PUNTOS ESTRATÉGICOS PAISAJÍSTICOS, CULTURALES Y ARQUITECTÓNICOS. QUE REFUERCE LA MOVILIDAD DE CARGAS DEL ÁREA RURAL A LA CIUDAD, Y QUE FORTALEZCA EL DESARROLLO DE CADA LOCALIDAD, REUTILIZANDO ESTACIONES FERROVIARIAS PRÁCTICAMENTE ABANDONADAS.

UN SOPORTE PARA LA INTEGRACIÓN, ARTICULACIÓN DE LOCALIDADES, SECTORES DE DESARROLLO A NIVEL REGIONAL.

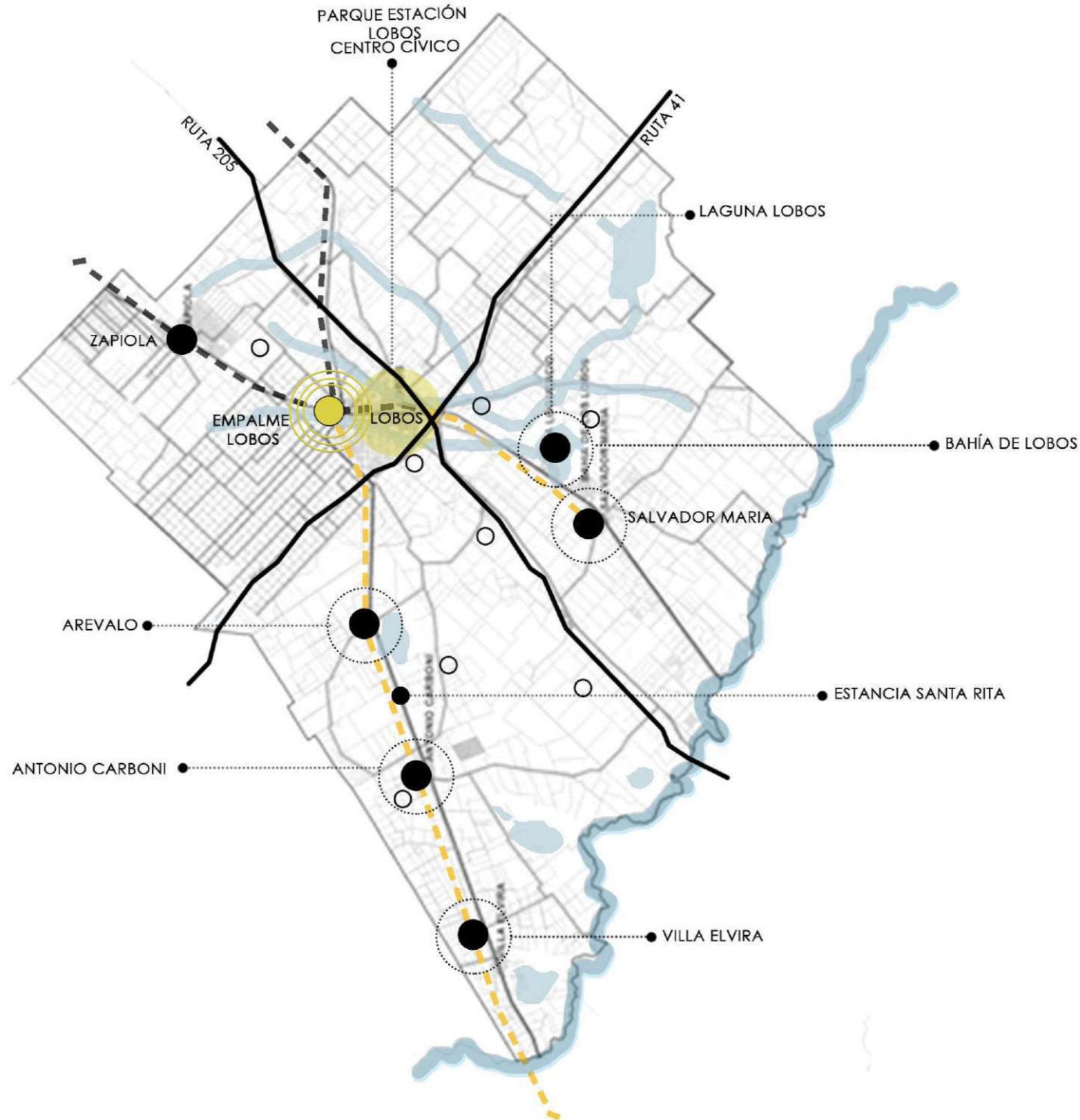
ALTERNATIVA DE BAJO COSTO, Y NO CONTAMINANTE, CONSIDERANDO EL APROVECHAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA EXISTENTE.

SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL

DESARROLLO LOCAL

FORTALECIMIENTO LOCALIDADES DEL INTERIOR

ESQUEMA DE PROPUESTA



ANTONIO CARBONI
ANTONIO CARBONI
AREVALO
ESTANCIA SANTA RITA
PARQUE ESTACIÓN LOBOS
LAGUNA LOBOS
BAHÍA DE LOBOS



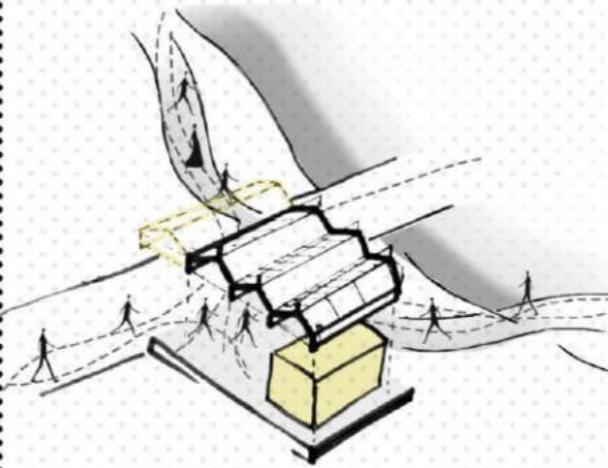
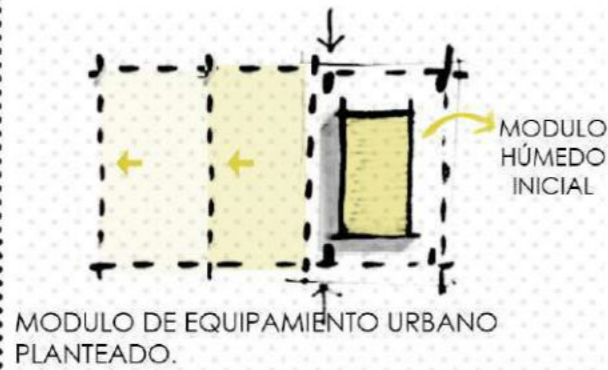
EQUIPAMIENTO URBANO

ESTÁ CONFORMADO POR AQUELLOS ESPACIOS (EDIFICIOS E INSTALACIONES) DESTINADOS A SATISFACER NECESIDADES COMUNITARIAS RELATIVAS A EDUCACIÓN, SALUD, CULTURA Y RECREACIÓN. EN VINCULACIÓN CON LA POLÍTICA DE DESCENTRALIZACIÓN MUNICIPAL, SE PROMUEVE LA LOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS DE MAYOR Y MENOR JERARQUÍA, DISTRIBUIDOS TERRITORIALMENTE EN LOS DISTINTOS SECTORES QUE CONFORMAN LA CIUDAD. CENTROS DE DISTRITO, CENTROS DE SALUD, CENTROS COMUNITARIOS, CENTROS CULTURALES, ENTRE OTROS).

OBJETIVOS
 PARA CONSOLIDAR UNA RED ADECUADA DE EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS EN LA CIUDAD SE PLANTEA:

- DISTRIBUIR EN FORMA MÁS EQUILIBRADA Y EQUITATIVA LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS DE DISTINTA ESCALA EN LOS SECTORES DE LA CIUDAD.

- ASEGURAR UNA ACCESIBILIDAD MÁS INMEDIATA A LA ATENCIÓN DE NECESIDADES EN MATERIA DE EDUCACIÓN, SALUD, CULTURA Y RECREACIÓN; + BRINDAR UNA DIVERSIDAD Y COMPLEJIDAD DE EQUIPAMIENTOS DE ESCALA PROGRESIVA



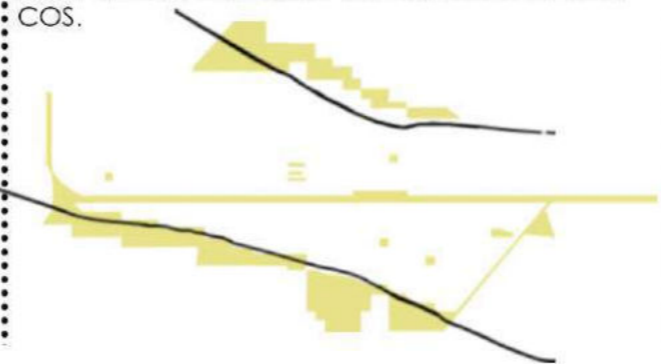
REPETICIÓN DE MODULO DE CUBIERTA, SEGÚN USOS Y NECESIDADES.

CORREDOR VERDE

ANILLO VERDE COMO ARTICULADOR DE TODOS LOS PUNTOS DE VALOR DE LA CIUDAD. SE PLANTEA LA INTEGRACIÓN DEL TEJIDO URBANO A LOS ESPACIOS VERDES Y CUERPOS DE AGUA, MEDIANTE UN PARQUE LINEAL EN RELACIÓN AL CANAL SALGADO Y BICISENDA EXISTENTE SOBRE VIAS FERREAS, EL CUAL SE EXTENDERA Y VINCULARAN ENTRE DI MEDIANTE EL ESPACIO PUBLICO PROPUESTO SOBRE PREDIO FERROVIARIO EMPALME LOBOS.

PARQUE LINEAL CON FORESTACIÓN EN SUS MARGENES, APROVECHAMIENTO PUBLICO, PARA LA RECREACIÓN, OSCIO Y ACCESO A EQUIPAMIENTO URBANO. SOBRE DICHO PARQUE SE PLANTEA LA INCORPORACIÓN DE PASARELAS QUE PERMITAN CONECTAR Y ROMPER LA FRACTURA DISPUESTA POR LAS BARREAS URBANAS.

SE PROPONE
 -PARQUE LINEAL, ARTICULANDO LOS DISTINTOS VERDES PÚBLICOS DE LA CIUDAD.
 -RESTAURACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL BORDE DEL CANAL SALGADO, CON RESTRICCIONES AL USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO.
 -INCORPORACIÓN DE INTERVENCIONES Y DE EQUIPAMIENTO URBANO EN PUNTOS ESTRATÉGICOS.

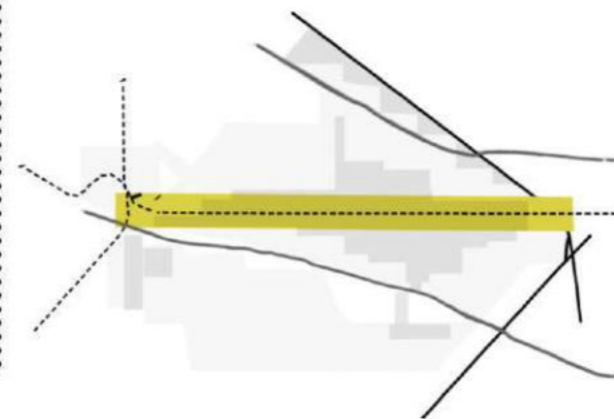


CORREDOR COMERCIAL

CORREDOR EN SENTIDO NORTE-SUR EN VINCULACIÓN ENTRE EL ÁREA CENTRAL - NUEVO CENTRO EMPALME LOBOS.

PARA ESTE SECTOR PLANTEAN LAS SIGUIENTES ACCIONES:

LA REVITALIZACIÓN DEL CORREDOR MEDIANTE LA PROMOCIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ACTIVIDADES QUE PERMITAN SU USO EN DISTINTAS HORAS DEL DÍA;
 LA ELABORACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS ESPECIFICAS PARA EL CONTROL DE LOS USOS Y DE LA EDIFICACIÓN Y LA SELECCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN, ILUMINACIÓN Y MOBILIARIO URBANO QUE, JUNTO CON EL TRATAMIENTO DE LAS ACERAS Y DE LAS BICI-SENDAS, Y DE ACUERDO CON LAS CONDICIONES PARTICULARES QUE PRESENTE CADA CASO, LE OTORQUE UN CARÁCTER UNITARIO.



MOVILIDAD

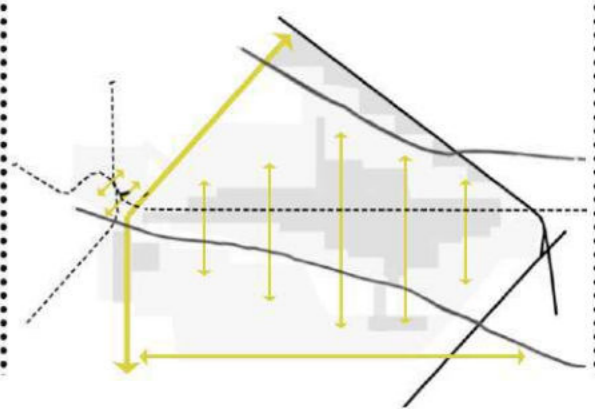
A PARTIR DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN, SE MODIFICA SUSTANCIALMENTE LAS RELACIONES QUE SE ESTABLECEN ENTRE LAS DISTINTAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA CIUDAD.

SE REQUIERE DE UN SISTEMA DE MOVILIDAD ADECUADO PARA ALCANZAR UN DESARROLLO EQUILIBRADO.

OBJETIVOS
 -COMO OBJETIVO PRINCIPAL SE PLANTEA LOGRAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO-REGIONAL INTEGRADO, EFICIENTE Y COMPETITIVO.

-MEJORAMIENTO Y COMPLETAMIENTO DE LOS TRAZADOS ESTRUCTURALES;

-CONEXIÓN E INTEGRACIÓN VIAL ENTRE LOS DISTINTOS CENTROS Y BARRIOS INTERURBANOS, ROMPIENDO CON FRACTURAS DISPUESTAS POR BARRERAS FÍSICAS.





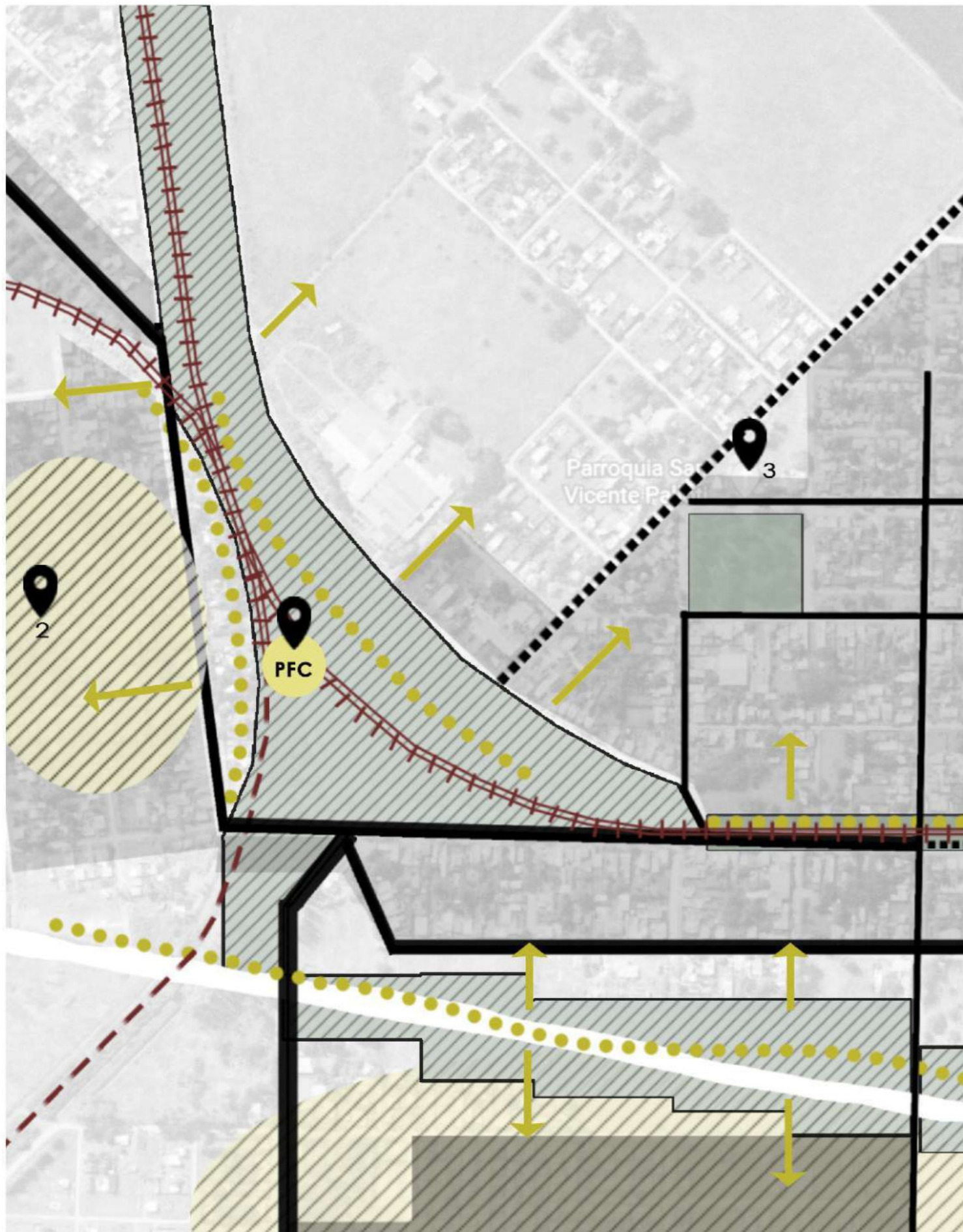
EL PROYECTO SE CENTRA EN EL SECTOR DE LAS 5 ESQUINAS DE LA LOCALIDAD DE EMPALME LOBOS, SITUADO AL EXTREMO NORTE DE LA CIUDAD DE LOBOS, DONDE SE INTERCEPTAN DOS RAMALES FERROVIARIOS, QUE SE ENCUADRARON Y FORMARON PARTE DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA DEL PAIS.

EL SECTOR, CARACTERÍSTICO POR LAS CINCO ESQUINAS, LA ESTRUCTURA FERROVIARIA, DONDE SE INTERCEPTAN DOS RAMALES FERROVIARIOS, (EL TERCERO, A NAVARRO DESMANTELADO, Y LA ARQUITECTURA QUE LE DA SOPORTE, CONFORMA UNA GRAN REPRESENTATIVIDAD PARA LOS CIUDADANOS DE LOBOS Y SUS VECINOS, SIENDO UNA HUELLA DEL PASADO INDUSTRIAL DE DESARROLLO Y CRECIMIENTO.

EN LA ACTUALIDAD LA ACTIVIDAD DEL FERROCARRIL ES MÍNIMA, ENCONTRANDOSE ACTIVO EL RAMAL SARMIENTO. EN EL SECTOR SE PUEDE OBSERVAR QUE EL EDIFICIO QUE EN EL PASADO FUERA ORGULLO DE LOS EMPALMEÑOS Y DESTINO OBLIGADO DIARIO DE MILES DE PASAJEROS Y TRABAJADORES DEL TREN, HOY SE PRESENTA EN GRAN ESTADO DE ABANDONO. EL PREDIO Y LOS GALPONES QUE ALGUNA VEZ CORRESPONDIERON A LOS TALLERES, HOY SIRVEN DE ASENTAMIENTO A POBLACIÓN HUMILDE QUE LOS HA OCUPADO.

A SU VEZ, EN LA PERIFERIA INMEDIATA DE LA ESTACIÓN, PUEDE OBSERVARSE EL IMPACTO QUE TUVO LA MERMA CASI TOTAL DEL QUEHACER FERROVIARIO. GRANDES ESTRUCTURAS QUE ALGUNA VEZ DENOTARON UN NACIENTE DESARROLLO COMERCIAL, DESDE HACE AÑOS PRÁCTICAMENTE EN RUINAS, PERMANECEN PASIVAS ANTE EL CURSO DEL TIEMPO, CONFORMANDO UN AREA RELEGADA DE LA CIUDAD, EN CONSTANTE DEPENDENCIA CON ELLA, POR CONTAR CON UNA GRAN CARENCIA DE EQUIPAMIENTO, ACTIVIDADES Y SERVICIOS Y ESPACIO PUBLICO VALORIZADO.

(1)Plataforma giratoria, (2) Torre de agua, (3)Galpon ferroviario, (4)Estacion de empalme.



ESTRUCTURA URBANA

- VÍAS DE FERROCARRIL ROCA - SARMIENTO ACTIVAS
- VÍAS DE FERROCARRIL INACTIVO
- ACCESOS PRINCIPALES
- VERDES DESAPROVECHADAS
- ÁREAS VERDES
- DENSIDAD
- ÁREAS DESCONECTADAS

- 1- ESTACIÓN EMPALME LOBOS
- 2- IGLESIA SAN PATRICIOS
- 3- PARROQUIA SAN VICENTE PALLOTI

EL SECTOR SE ESTRUCTURA EN RESPUESTA AL CANAL SALGADO Y VÍAS FÉRREAS, LAS CUALES CONSTITUYEN **BARRERAS INTERNAS**, QUE FRAGMENTAN Y DESARTICULAN EL ÁREA Y ROMPEN CON LA TRAMA DE LA CIUDAD.

CUENTA CON GRANDES **ÁREAS VERDES**, CORRESPONDIENTES A LAS MISMAS, LAS CUALES SE ENCUENTRAN EN DESUSO Y OLVIDADAS, COVIRTIENDOSE EN ESPACIOS SIN CONTROL NI GESTIÓN. POR LO QUE PUEDEN CONSIDERARSE COMO TERRAIN VAGUE, DONDE NO HAY NINGÚN APROVECHAMIENTO NI VALORIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

EN CUANTO A LAS CONEXIONES, LAS CINCO ESQUINAS CONFORMAN LA ARTICULACIÓN DE LAS **VÍAS PRINCIPALES**, LAS CUALES, CALLE CASTRO A RUTA 41 SE ENCUENTRAN SIN PAVIMENTAR. Y LA CALLE CARDONER ES HOY LA ÚNICA VÍA PAVIMENTADA EN RELACIÓN AL ÁREA CENTRAL. ESTANDO, CALLE INT. TURDO A RUTA 205 DESCONECTADA DE DICHO PUNTO, PRODUCTO DE LA BARRERA DEL FERROCARRIL.

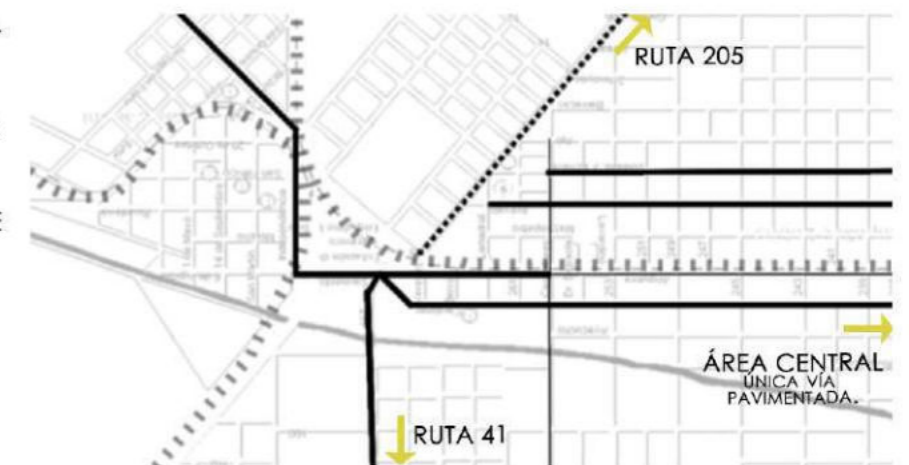
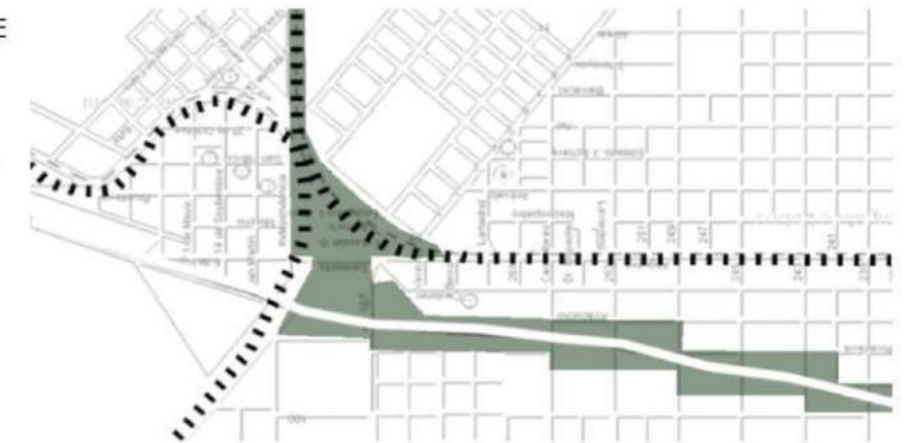
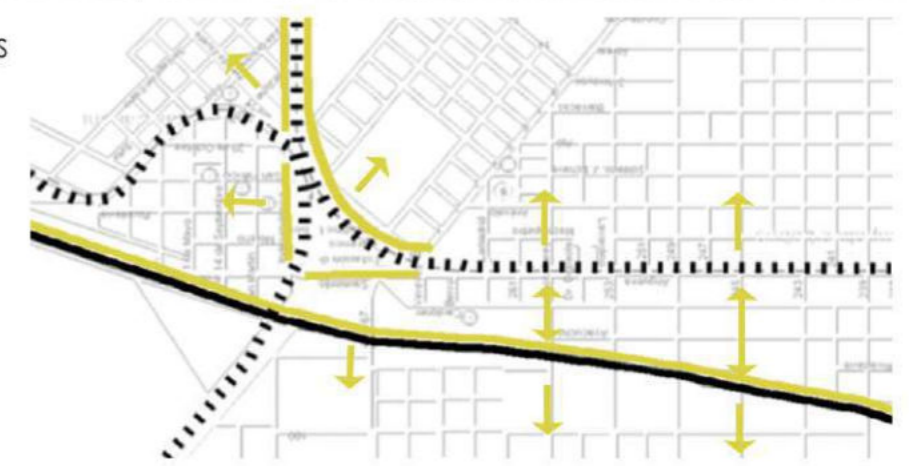
EN CUANTO AL MEDIO CONSTRUIDO, ES UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE DE **USO RESIDENCIAL PRIVADO**, DE BAJA-MEDIA DENSIDAD, ALTAMENTE CONSOLIDADO EN RELACIÓN AL ÁREA CENTRAL Y PERDIENDO REGULARIDAD, DENSIDAD Y GRADO DE CONSOLIDACIÓN HACIA LOS DEMÁS EXTREMOS. RECIENTEMENTE COMENZÓ A GENERARSE LA FOCALIZACIÓN DE PROGRAMAS DE VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL EN TERRENOS UBICADOS TRAS EL CRUCE DEL CANAL, QUE SI BIEN RESPONDE A LAS NECESIDADES HABITACIONES DE LA POBLACIÓN Y A LA DISPONIBILIDAD Y VALOR DE TIERRAS. SU LOCALIZACIÓN AGUDIZA LOS PROBLEMAS DEL SECTOR, DE DESCONEXION, SERVICIOS, EQUIPAMIENTOS Y DEPENDENCIA CON EL ÁREA CENTRAL, ETC. FODA:

FORTALEZAS. BUENA CONECTIVIDAD, UBICACIÓN ESTRATÉGICA. RAMAL FERROVIARIO ACTUALMENTE ACTIVO.

OPORTUNIDADES. ALCANCE REGIONAL CON MAYOR FRECUENCIA DE RAMAL FERROVIARIO. INTRODUCIR EL TURISMO RURAL. GRAN CARGA SIMBÓLICA INDUSTRIAL DEL SECTOR.

DEBILIDADES. DESARTICULACION URBANA PRODUCTO DE BARRERAS INTERNAS. FALTA DE EQUIPAMIENTO SOCIAL Y URBANO. DEPENDENCIA CON EL ÁREA CENTRAL.

AMENAZAS. VANDALIZACION DE INSTALACIONES FERROVIARIAS.





- VÍAS DE FERROCARRIL en funcionamiento y reactivadas.
- SISTEMA DE BICISENDAS
- VÍAS DE CIRCULACIÓN PRINCIPALES . Existentes
- MANZANAS A DENSIFICAR.
- CORREDOR COMERCIAL.
- VÍAS REACTIVADAS. Y NUEVAS de circulación vehicular.
- REUTILIZACIÓN/ REFUNCIONALIZACIÓN DE INSTALACIONES FERROVIARIAS
- EQUIPAMIENTO URBANO

COINCIDENTEMENTE CON EL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN Y LOS LINEAMIENTOS URBANOS PLANTEADOS PARA LA CIUDAD, SE RECONOCE AL SECTOR DE LAS CINCO ESQUINAS, COMO UNA NUEVA CENTRALIDAD, CON EL FIN DE QUE ACTÚE COMO UN PUNTO DE PARTIDA DE DESARROLLO DEL SECTOR, REVITALIZANDO EL ÁREA, Y ACERCANDO AL VECINO SERVICIOS, EQUIPAMIENTO, ACTIVIDADES, VERDES HOY EN FALTA, DOTÁNDOLO DE CIERTAS FUNCIONES A FIN DE DISMINUIR SU CONSTANTE DEPENDENCIA CON EL CENTRO. A TAL FIN, SE PLANTEA:

CONECTIVIDADES

- MEJORAR EL ACCESO DEL SECTOR RUTA 41 Y 205, a partir de arreglo de caminos y conexión de ambas, sobre punto "5 esquinas".
- MEJORAR LA CONECTIVIDAD CON ÁREA CENTRAL, a partir de pavimentación de calle Domingo F. Sarmiento.
- GENERACIÓN DE CRUCES VIALES Y PEATONALES SOBRE BARRERAS FÍSICAS, conexiones sobre vías férreas y el canal salgado, a fin de minimizar las desconexiones.
- REFORZAR BICISENDA, hoy dispuesta sobre vía férrea, mediante su extensión, ingresando y siendo parte de propuesta sobre predio ferroviario y parque lineal sobre canal Salgado.

EQUIPAMIENTO URBANO

- SE PLANTEA LA CONFORMACIÓN DE UN NUEVO CENTRO, sobre predio ferroviario.
- DISTRIBUCIÓN DE EQUIPAMIENTOS URBANOS de menor escala dispuestos sobre parque lineal.

VERDES APROVECHADOS

- se hace uso del predio ferroviario y borde de canal, APORTANDO DE ESPACIOS PÚBLICOS AL SECTOR, CON CONTROL Y GESTIÓN POR PARTE DEL MUNICIPIO, y conformación de un anillo verde, que integre los demás sectores públicos de la ciudad, funcionando como un verde articulador.

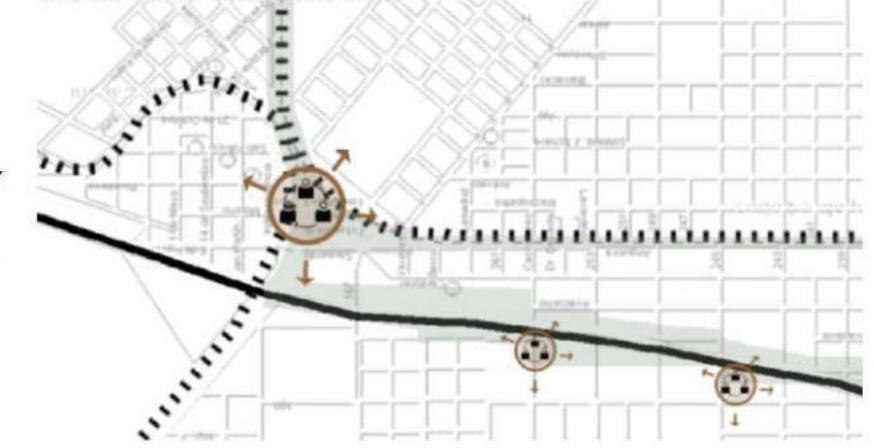
CRECIMIENTO

DENSIFICAR EL ORDENAMIENTO DEL ÁREA, para esto se propone:

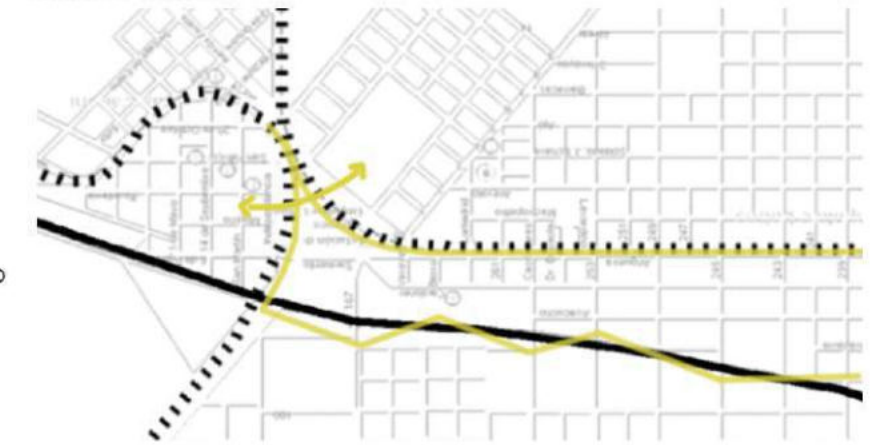
- ACOMPañAR Y PROMOVER EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD HACIA EL SECTOR, A TRAVÉS DE POLÍTICAS PÚBLICAS, densificando manzanas vacantes o con muy baja densidad. Sobre terrenos baldíos que dan al parque lineal, y borde de predio ferroviario, reconfigurar la trama urbana que se desmaterializaba, creando conjuntos de viviendas que promuevan la vida en comunidad y el sentido de pertenencia al lugar, articuladas con huertas de uso común.

- CORREDOR COMERCIAL que funcione como un paseo y le dé vida a las calles de conexión entre el área central y el nuevo centro administrativo cultural,

VACÍO DE OPORTUNIDADES



DESCONEXIÓN



VÍAS PRINCIPALES



DENSIDADES





PREEXISTENCIA



1- Fachada estación de Empalme desde pasarela lateral. 2- vista exterior lateral línea sarmiento. 3- vista desde línea roca, vegetación perimetral, sector de espera. 4- vista exterior volumen de mampostería. 5- vista posterior de preexistencia. 6- vista detalle de columna. 7- vista entrada boletería y telégrafo. 8- vista vacío articulador de preexistencia. 9- vista ingresos volumen de mampostería. 10- elementos: terminación de pasarelas perimetrales, vegetación de bordes, cubierta, cartel, galerías de espera de borde. 11- detalles de cubierta y estructura.

LA ESTACIÓN DE EMPALME LOBOS, PREEXISTENCIA ELEGIDA EN ESTE PROYECTO, CUENTA CON LA PARTICULARIDAD DE CONFORMARSE COMO UN PEQUEÑO TRIANGULO DENTRO DEL PAISAJE PAMPEANO.

SU FORMA ARQUITECTÓNICA ES RESULTADO DEL SOPORTE EN EL QUE SE EMPLAZA Y DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA QUE LE DA LUGAR.

LA CUAL, SE CONFORMA POR TRES ANDENES. DE LOS CUALES, LOS DOS PRINCIPALES SE ABREN EN SENTIDOS OPUESTOS.

CENTRAL A LA VÍA Y EN RELACIÓN DIRECTA CON LAS CINCO ESQUINAS, SOBRESALE UNA PIEZA BLANCA DE MAYOR PRESENCIA. CON TIPOLOGIA EN U, MARCANDO EL INGRESO, CUMPLÍA LAS FUNCIONES RELACIONADAS A LA VENTA DE BOLETOS, ENCOMIENDAS, TELÉGRAFO Y VIVIENDA DEL JEFE DE LA ESTACIÓN.

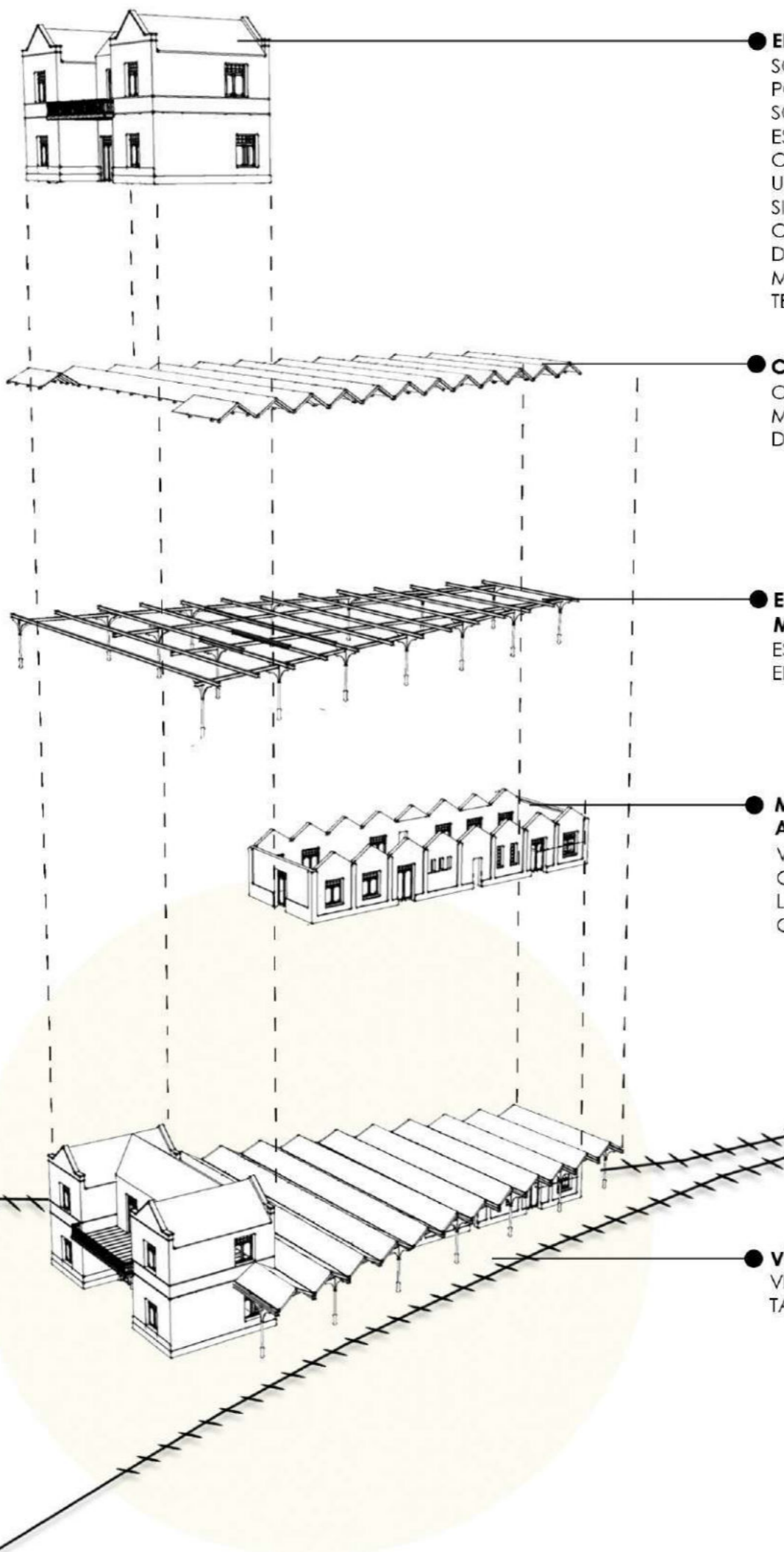
POR DETRÁS, UNA GRAN CUBIERTA RESOLVÍA LOS ESPACIOS DESTINADOS A LAS SALAS Y GALERÍAS DE ESPERA. LA CUBIERTA, TRIANGULAR, RESULTADO DE ACOMPAÑAR Y SEGUIR LAS LINEAS DEL FERROCARRIL, SE CONSTITUÍA A PARTIR DE LA REPETICIÓN DE TECHOS A DOS AGUAS, CON ESTRUCTURA METÁLICA DE VIGAS Y COLUMNAS A LA VISTA.

EL EDIFICIO DE PASAJEROS, DE MAMPOSTERÍA A LA VISTA, SE UBICA EN SU CENTRO, LIBERANDO AMBOS LADOS PARA GALERÍAS EN RELACIÓN A LOS ANDENES.

ACTUALMENTE, SI BIEN EL SERVICIO FÉRREO DE LA LINEA SARMIENTO SE ENCUENTRA EN FUNCIONAMIENTO, LA ESTACIÓN SE ENCUENTRA DESAFECTADA DE USO; CON UN GRAN DETERIORO DEL MISMO PASO DEL TIEMPO, FALTA DE MANTENIMIENTO Y VANDALIZACIÓN EN SUS INSTALACIONES.

La arquitectura ferroviaria expresó el símbolo del progreso, de lo nuevo, del encuentro, del nuevo modo de la supresión del espacio físico y del espacio-tiempo. Por otro lado, enunció de manera manifiesta la nueva imagen de modernidad con el uso de las nuevas tecnologías del hierro, el vidrio, la pre-fabricación y las novedosas concepciones intervinientes en el diseño, la arquitectura de catálogo, el diseño modular y la estandarización tanto de elementos como de tipos.

Mónica Ferrari



EDIFICIO PRINCIPAL
SOBRE PLANTA BAJA, BOLETERIA, ENCOMIENDAS Y DEPÓSITOS, SOBRE PLANTA SUPERIOR, LA RESIDENCIA DEL JEFE DE ESTACIÓN. CARACTERIZADA POR SU SIMETRÍA, TIPOLOGIA EN U Y UN INTERIOR SERIADO. SIN MANEJAR JERARQUÍAS ESPACIALES PARA LA FUNCIÓN DE VIVIENDA DEL JEFE DE ESTACIÓN O LAS RELATIVAS AL SERVICIO DE TRENES. MAMPOSTERÍA, BOVEDILLA DE LADRILLO Y HIERRO, TEJAS EN SU CUBIERTA, Y BARANDAS DECORATIVAS.

CUBIERTA
CUBIERTA DE CHAPA GALVANIZADA Y TIRANTES DE MADERA, CONFORMADA POR MÓDULOS DE 3.5 A DOS AGUAS,

ESTRUCTURA METÁLICA
ESTRUCTURA METÁLICAS, A PARTIR DE ELEMENTOS PREFABRICADOS Y DE CATALOGO.

MAMPOSTERÍA A LA VISTA
VOLUMEN HORIZONTAL. CAJA ESTRUCTURAL DE ESTILO INDUSTRIAL DE LADRILLO A LA VISTA. MARCADA MODULACIÓN DE 3.50MT

VÍAS FÉRREAS
VÍAS FÉRREAS EN AMBOS LADOS DE LA ESTACIÓN.

INTERVENCIONES

Originalmente contaba con un borde en todo el perímetro de cubierta, de madera.



Originalmente, la cubierta contaba con lucernarios, o sectores transparentes. Información a partir de registros fotográficos de los comienzos de la estación.

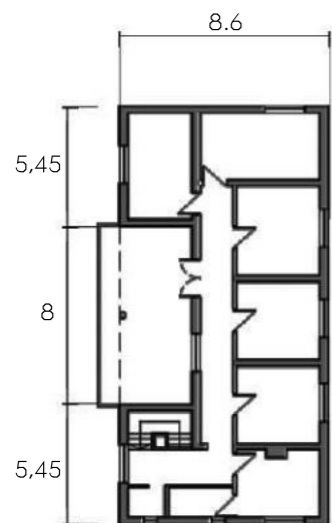


A lo largo de los años el edificio fue sufriendo transformaciones debidas a nuevas necesidades, y en principal por usurpaciones.

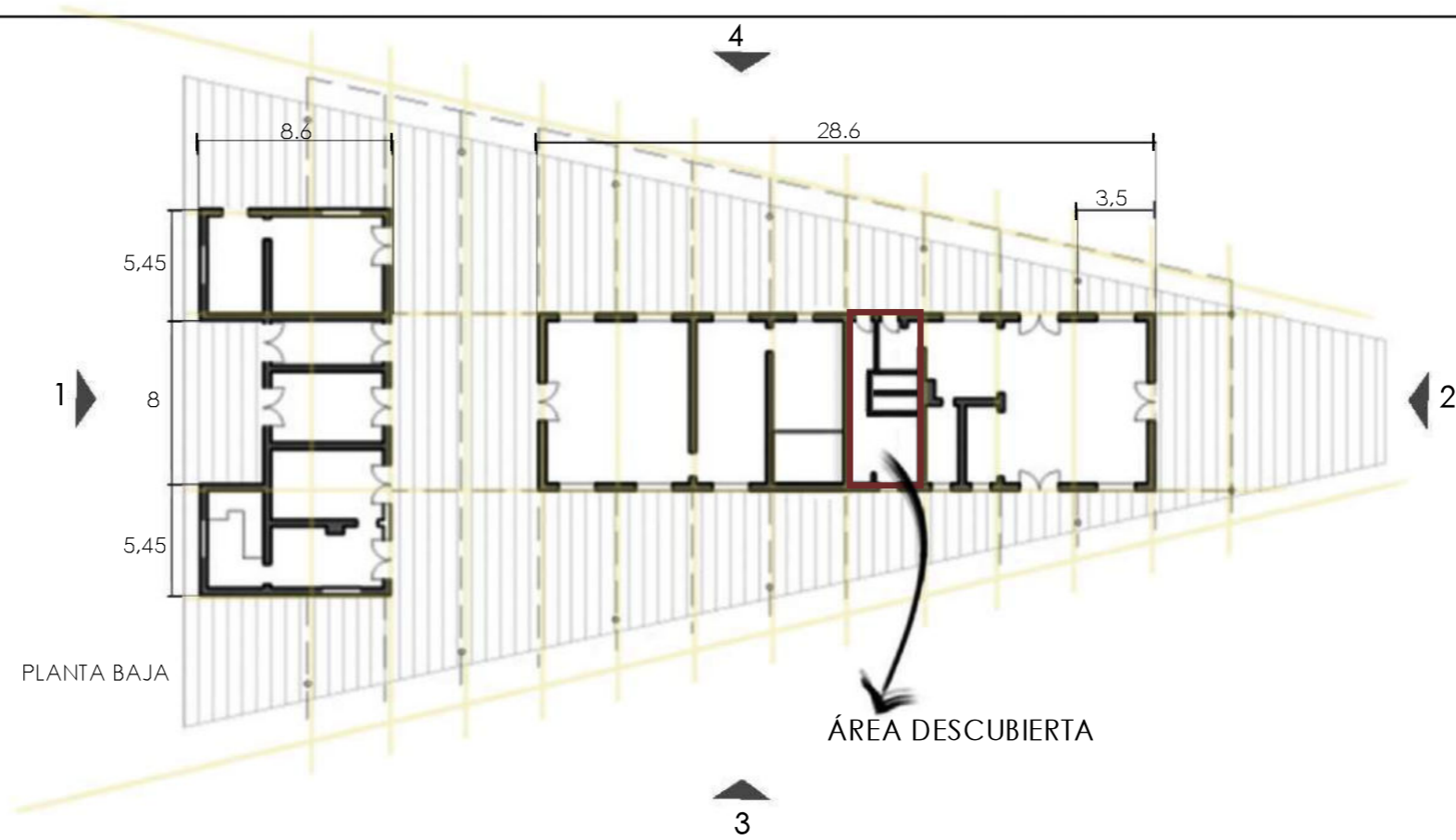


La estación sufre en el año 2008, un incendio. Chapas de la cubierta se ven afectadas.



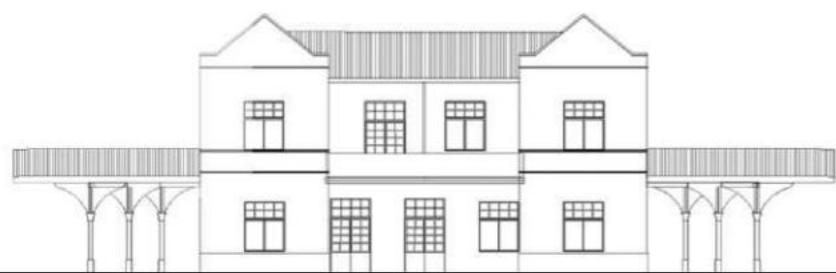


PLANTA ALTA



PLANTA BAJA

ÁREA DESCUBIERTA



VISTA 1



VISTA 2



VISTA 3



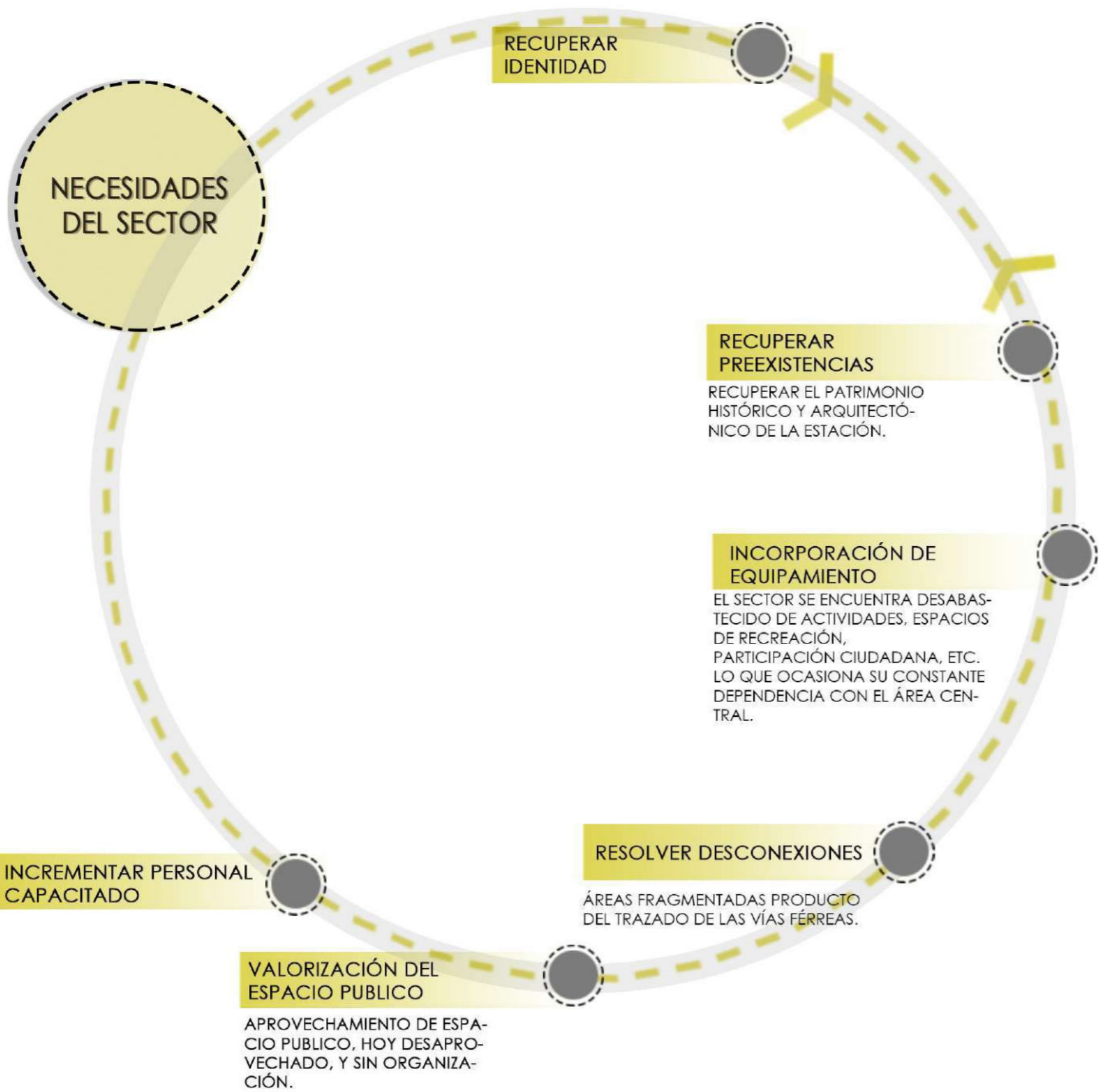
VISTA 4



CORTE LONGITUDINAL



PROPUESTA



CINCO ESQUINAS
Nuevo centro cívico, para el desarrollo



TENIENDO EN CUENTA EL ANÁLISIS PRECEDENTE, DESDE EL PRESENTE PROYECTO SE PLANTEA LA CONSERVACIÓN, VALORIZACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS ESTACIÓN, A PARTIR DE SU REFUNCIONALIZACIÓN. OTORGÁNDOLE UNA SEGUNDA VIDA, CON LA FINALIDAD DE REACTIVAR LA ZONA Y REAVIVAR EL SENTIMIENTO DE IDENTIDAD, DE PERTENENCIA, DE USO Y APROPIACIÓN BARRIAL.

SE PROPONE EL PROGRAMA DE LAS CINCO ESQUINAS, COMO UN NUEVO CENTRO CÍVICO, PENSADO DE MANERA ARTICULADA CON LA ESTRUCTURA DE LA CIUDAD, CON EL OBJETIVO DE CONFORMARSE COMO UNA HERRAMIENTA FUNCIONAL A LA MISMA, QUE PERMITA RESOLVER LAS NECESIDADES DEL SECTOR, Y ACERCARSE AL VECINO EMPALMEÑO, APOSTANDO A UN CRECIMIENTO SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL Y PAISAJISTICO, A TRAVÉS DE:

LA CONFORMACIÓN DE UN CENTRO ADMINISTRATIVO, EN DONDE PUEDAN REALIZAR TRAMITES, GESTIONES Y RECLAMOS,

UN CENTRO CULTURAL Y DE EDUCACIÓN, EN EL QUE PUEDAN PARTICIPAR DE ACTIVIDADES CULTURALES, RECREATIVAS, Y SOCIALES.

EN EL QUE PUEDAN ACCEDER A TALLERES Y CHARLAS DE CAPACITACIÓN DE OFICIOS,

POSIBILITANDO LA INSERCIÓN ECONÓMICA DEL CIUDADANO. Y EN EL QUE EMPRENDEDORES RECIBAN ACOMPAÑAMIENTO, PROMOVRIENDO EL DESARROLLO, Y GENERACIÓN DE OPORTUNIDADES.

UN CENTRO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA, QUE GENERE ESPACIOS DE REFLEXIÓN E

INTERCAMBIO ENTRE ELLOS Y EL MUNICIPIO, EN EL CUAL SE REALICE UN ABORDAJE INTEGRAL DE DIFERENTES SITUACIONES Y SE PLANIFIQUEN ACCIONES EN CONJUNTO PARA LLEVARLAS ADELANTE.

Y LA CONFORMACIÓN DE ESPACIOS DE OCIO Y RECREACIÓN, MEDIANTE LA VALORIZACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO PAISAJISTICO.

CINCO ESQUINAS

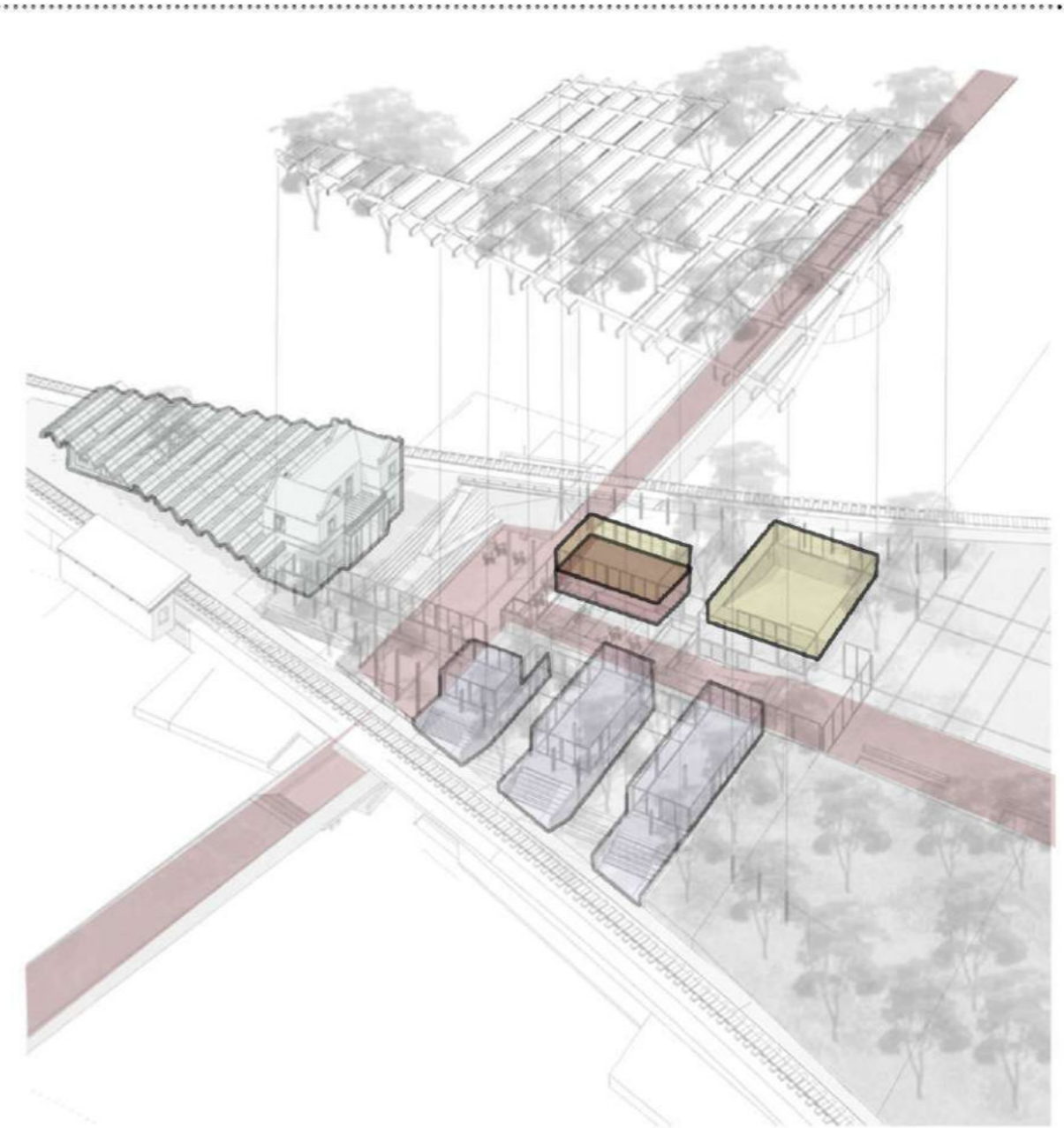
Nuevo centro cívico, para el desarrollo

PARA UN MAYOR ENTENDIMIENTO, EL PROGRAMA SE ORGANIZA EN CUATRO ÁREAS, LAS CUALES DENTRO CONTIENEN LAS FUNCIONES ESPECÍFICAS. ÉSTAS ESTÁN PLANTEADAS DE MANERA QUE PUEDAN FUNCIONAR TODAS JUNTAS O SECTORIZADAS SEGÚN HORARIOS DE USO, BUSCANDO GENERAR UNA ACTIVIDAD CONSTANTE.

DENTRO DE LAS FUNCIONES PROPUESTAS PARA EL EDIFICIO SE PONDERA LA GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO COMO ELEMENTO CLAVE PARA LA INTERRELACIÓN.



	PROGRAMA	USO	FLUJO
ADMINISTRACIÓN	-MESA DE ENTRADA -TRIBUNAL DE FALTAS -TRÁNSITO -TRÁMITES RÁPIDOS -HABILITACIÓN -INSPECCIÓN -CATASTRO Y OBRAS PARTICULARES -REGISTRO CIVIL -CONSULTORÍA JURÍDICA -MEDIACIÓN DE CONFLICTOS ENTRE VECINOS -ATENCIÓN DE VÍCTIMAS DE VIOLENCIA DE GÉNERO -PARTICIPACIÓN CIUDADANA -DESARROLLO SOCIAL -AMBIENTE Y ESPACIO PÚBLICO	SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL TEMPORAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL SEMANAL	MEDIO
EDUCACIÓN	-ASESORAMIENTO EMPRENDEDOR -TALLERES COMUNITARIOS Y CAPACITACIÓN -BIBLIOTECA	SEMANAL	MEDIO MEDIO ALTO MEDIO
CULTURAL	-AUDITORIO -CORREDOR EXPOSICIONES TRANSITORIAS -MUSEO	TEMPORAL CONTINUO CONTINUO	ALTO ALTO MEDIO
OCIO	-CAFETERÍA - BAR -PATIOS INTERNOS -PLAZA PUBLICA	CONTINUO SEGÚN SECTOR CONTINUO	ALTO MEDIO ALTO



EL PROYECTO ES RESULTADO DE LA CONSIDERACIÓN E INTERRELACION DE LOS SIGUIENTES CRITERIOS.

-CRITERIO DE CONSERVACIÓN

SE BUSCA CONSERVAR Y RECUPERAR LA PREEXISTENCIA. A PARTIR DEL CONCEPTO DE MÍNIMA INTERVENCIÓN, MANTENIENDO EL VALOR AMBIENTAL PREEXISTENTE.

-CRITERIO DE INTERVENCIÓN A NIVEL CIUDAD.

PROYECTO SOCIAL, QUE A PARTIR DEL PROGRAMA, BUSCA DAR RESPUESTA A LAS NECESIDADES DEL SECTOR, APUNTANDO A SU CRECIMIENTO, A NIVEL SOCIAL, ECONÓMICO, CULTURAL, PAISAJÍSTICO, ETC.

QUE REFUERZEN EL DESARROLLO Y ESTRUCTURA DE LA CIUDAD, Y QUE ACTÚEN COMO PUNTO DE PARTIDA PARA IMPULSAR EL SECTOR.

BUSCANDO RESTABLECER UN EQUILIBRIO ENTRE LA CIUDAD CENTRAL Y MÁS CONSOLIDADA Y LA CIUDAD MENOS CONSOLIDADA.

A PARTIR DE LA MANIPULACIÓN DE LA SECCIÓN DEL TERRENO SE PROPONE UN CRUCE BAJO EL NIVEL DE VÍAS, A FINES ARTICULAR AMBOS BORDES URBANOS E INTEGRAR EL PROYECTO, ENTRE LO NUEVO Y LO VIEJO.

-CRITERIO DE INTERVENCIÓN EN PAISAJE.

SE BUSCA VALORIZAR EL LLANO PAMPEANO DEL SECTOR, A PARTIR DE RECUPERAR, CONSERVAR EL VERDE EXISTENTE, E INCLUIR NUEVOS.

Y DE ORGANIZARLO, DEFINIENDO ESPACIOS, Y RESOLVIENDO LAS FRAGMENTACIONES DEL SECTOR PRODUCTO DEL TRAZADO FERROVIARIO.

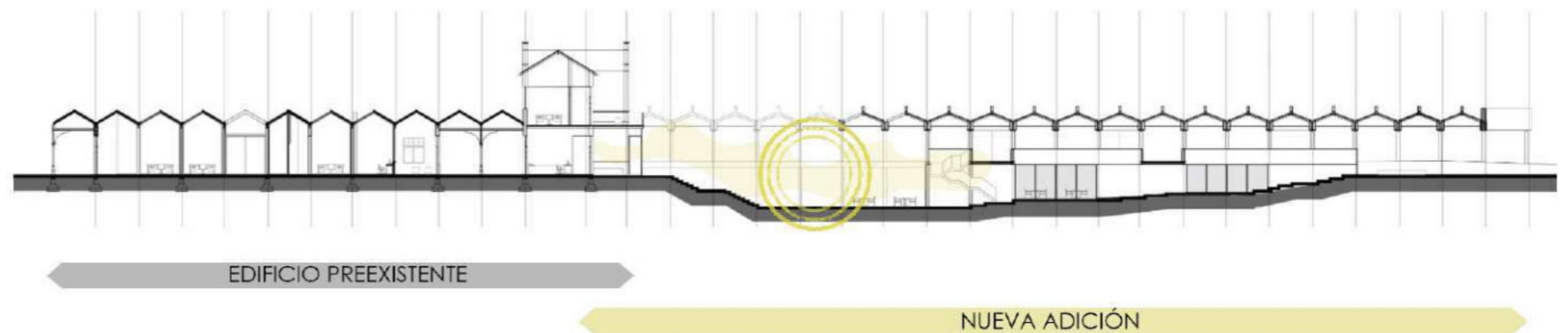
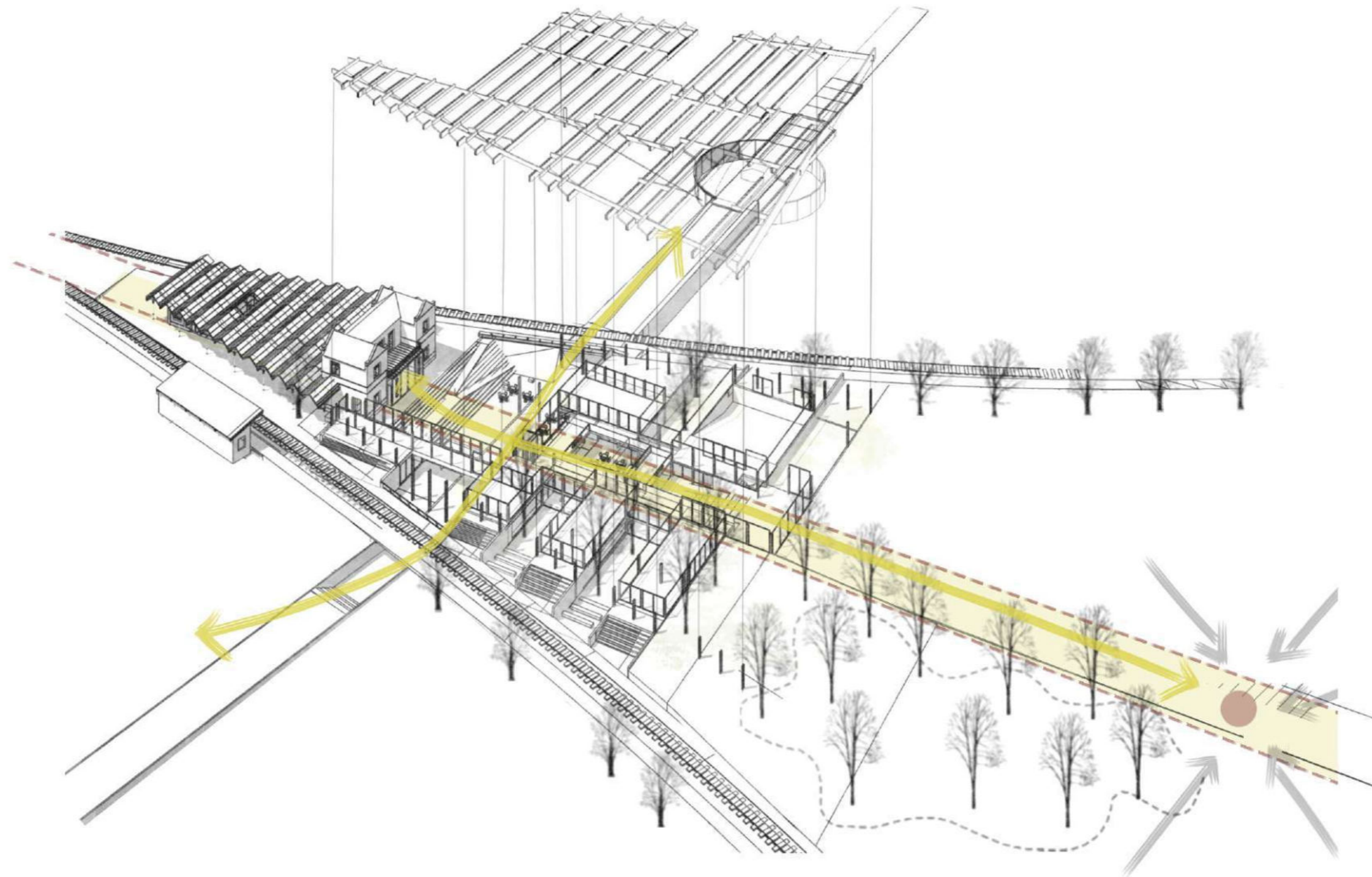
-CRITERIOS DE INTERVENCIÓN Y ADICIÓN

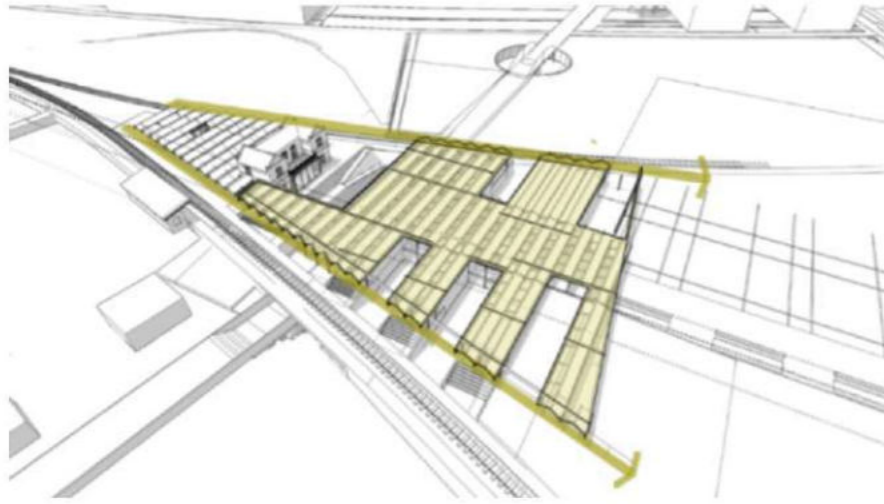
LA NUEVA ADICIÓN, PROPONE UNA REPLICA DE LOS CRITERIOS FORMALES HEREDADOS, REINTERPRETANDOLOS EN LA CONTEMPORANEIDAD.

ACENTUANDO LA FORMA PARTICULAR DE TRIANGULO MEDIANTE SU EXTENSIÓN EN CONTINUIDAD CON LAS VÍAS FÉRREAS Y EL SOPORTE PAMPEANO.

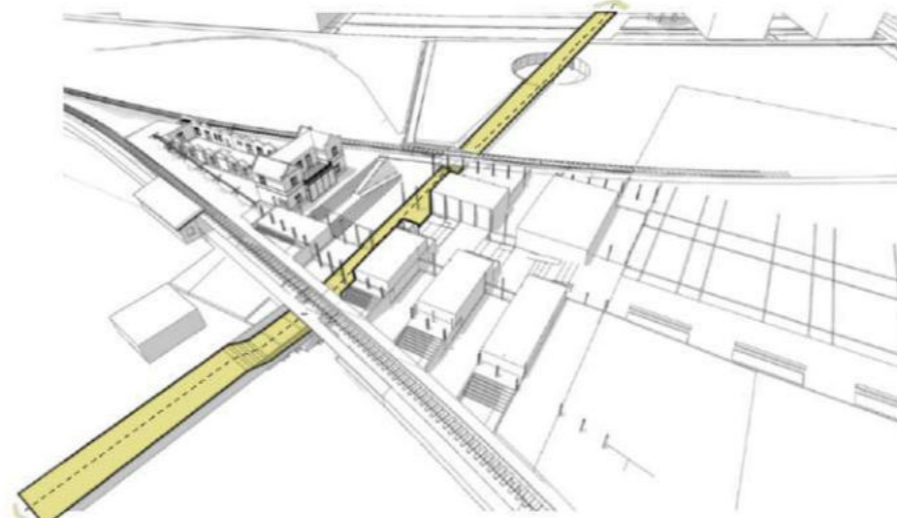
LOS MATERIALES, LADRILLO, METAL SE MANTIENEN A TRAVÉS DE UNA IMPRONTA CONTEMPORÁNEA LOGRANDO DIFERENCIAR LA NUEVA ADICIÓN A LA ORIGINAL.

ENTRE EL ELEMENTO REPETITIVO DE LA CUBIERTA, EL DIALOGO, ENTRE LA PREEXISTENCIA Y LO NUEVO, SE DA A PARTIR DE RESOLUCIONES TÉCNICAS Y MATERIALES Y A TRAVÉS DE UN VACÍO, QUE SE CONFORMA COMO LUGAR DE ENCUENTRO, CONEXIÓN E IDENTIDAD, EXALTANDO EL EDIFICIO PRINCIPAL DE LA PREEXISTENCIA DE MAYOR PRESENCIA.

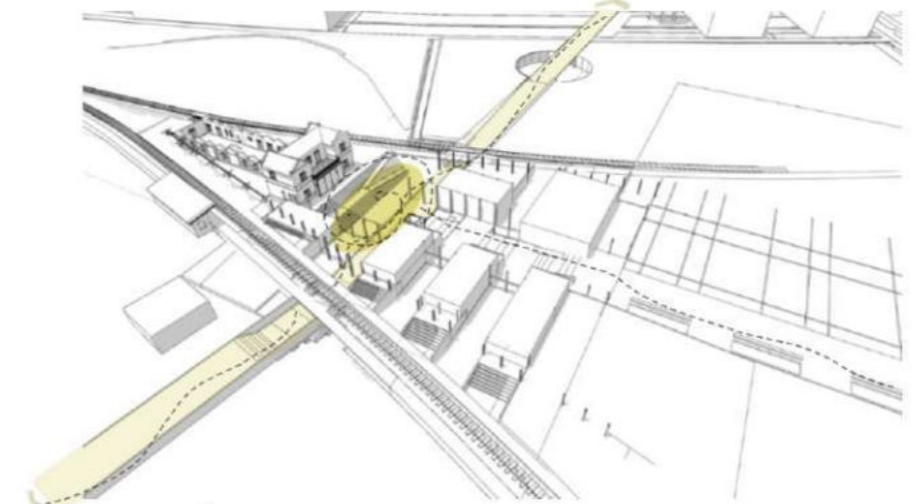


**ADICION DE CUBIERTA**

EXTENSIÓN Y REINTERPRETACIÓN TECNOLÓGICA DE LA CUBIERTA PREEXISTENTE. HACIENDO USO DE LINEAS FORMALES, Y MODULACIÓN.

**CONEXION DEL SECTOR**

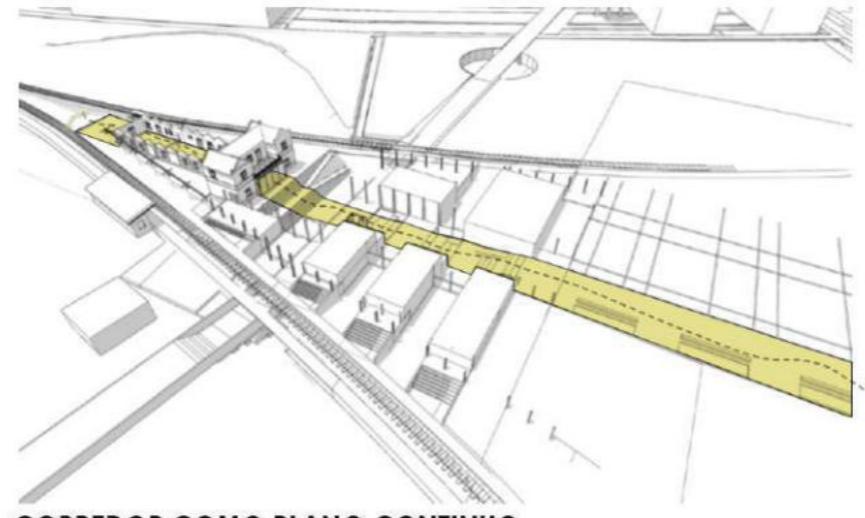
PASAJE CONECTOR ENTRE ÁREAS DESCONECTADAS Y FRAGMENTADAS DE LA CIUDAD, PRODUCTO DEL TRAZADO DE LAS VÍAS FÉRREAS.

**PLAZA PÚBLICA**

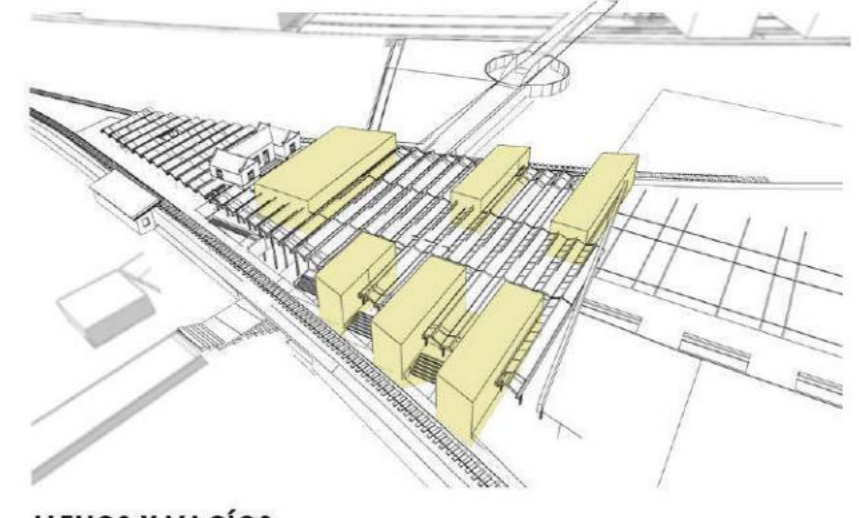
CONFORMACIÓN DE PLAZA PUBLICA, ENTRE LO NUEVO Y PREEXISTENTE. EXALTANDO LA PREEXISTENCIA Y CONFORMANDO UN PUNTO DE IDENTIDAD, ENCUENTRO Y CONEXIÓN. VALORIZANDO Y ORGANIZANDO EL ESPACIO PUBLICO INDETERMINADO.

**INCORPORACION DEL VERDE**

SE PROPONE LA RECUPERACIÓN, CONSERVACIÓN E INCORPORACIÓN DE NUEVOS VERDES AL SECTOR, HACIENDOLOS PARTE DEL PROYECTO. INTERRELACIONANDO CON LOS ESPACIOS CERRADOS.

**CORREDOR COMO PLANO CONTINUO.**

SE BUSCA REFORZAR LA IDEA DE "CALLE" ENTRE LA PREEXISTENCIA Y LAS CINCO ESQUINAS, A PARTIR DE LA CONFORMACIÓN DE UN CORREDOR, COMO ESPACIO DE TRANSICIÓN, EXPANSIÓN Y RECORRIDO, ENTRE LAS DISTINTAS ACTIVIDADES DE FERIA, OCIO, CULTURA Y FORMACIÓN.

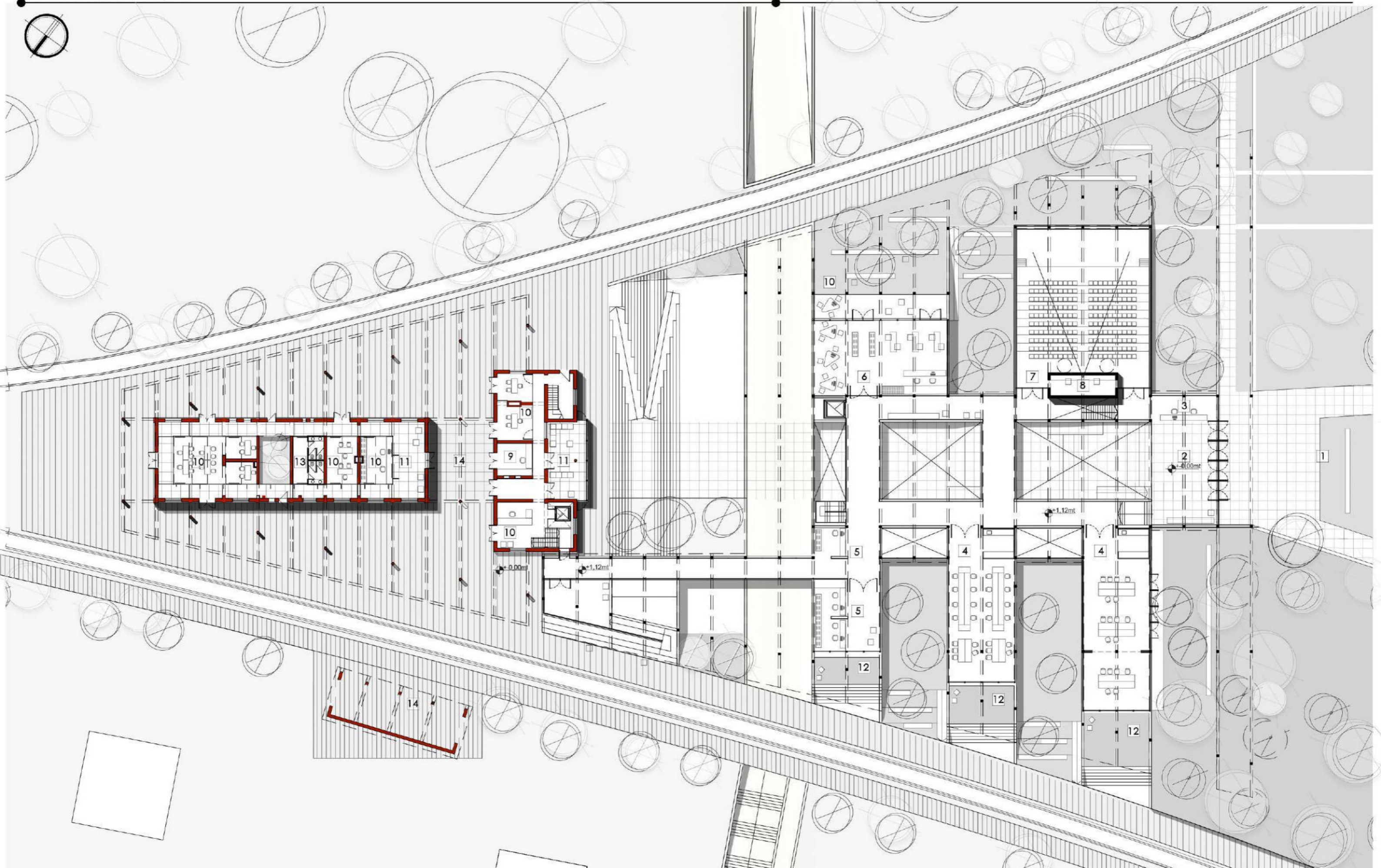
**LLENOS Y VACÍOS**

SE ORGANIZA EL PROGRAMA A TRAVÉS DE UN CRITERIO DE LLENOS Y VACÍOS, BAJO LA TRAMA DE CUBIERTA. CONFORMANDO ESPACIOS ABIERTOS, Y CERRADOS, INTERRELACIONADOS.









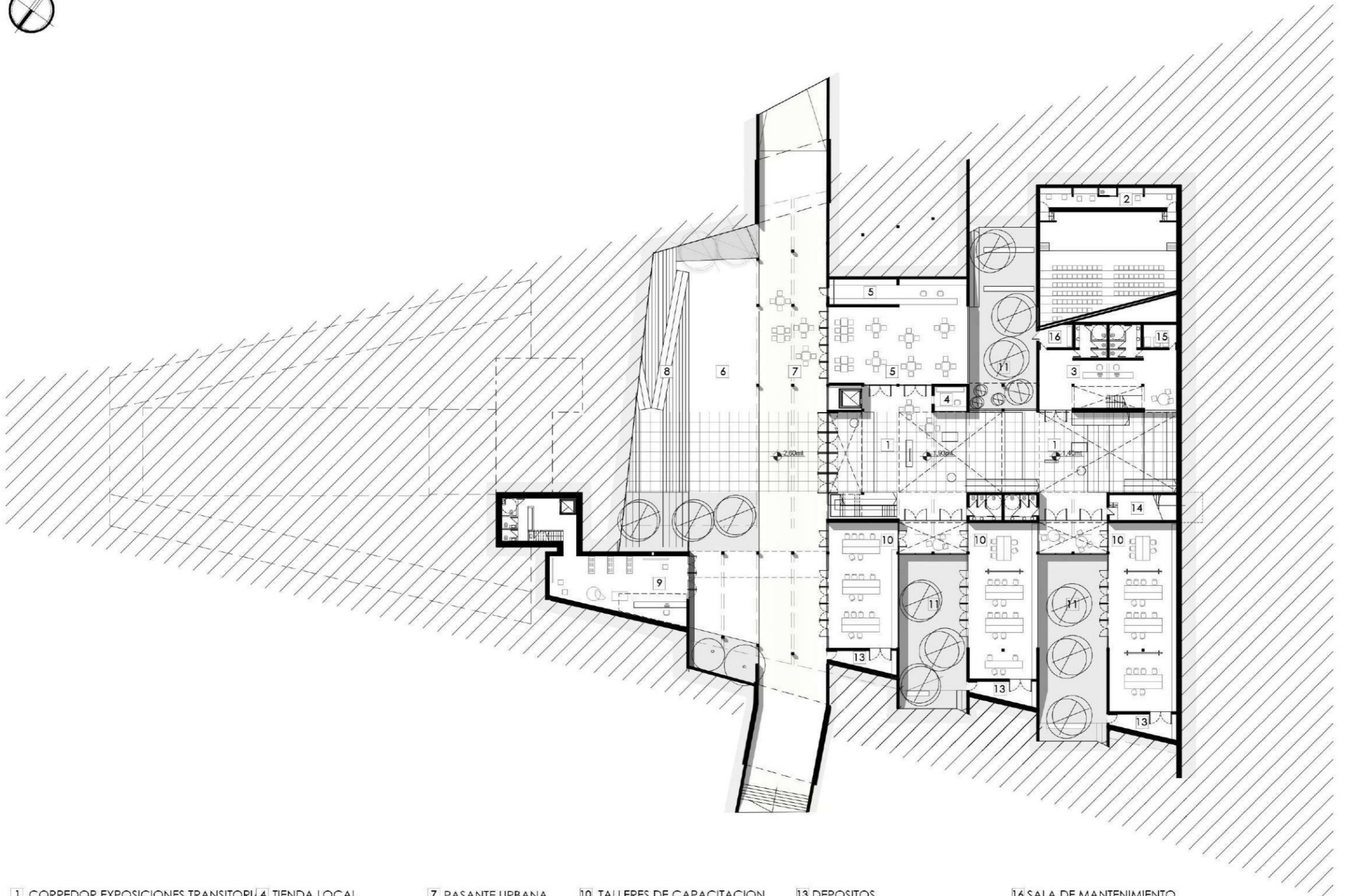
1 CORREDOR PEATONAL DE ACCESO
 2 HALL DE INGRESO
 3 RECEPCION

4 TALLERES COMUNITARIOS Y CAPACITACION
 5 OFICINAS DE CAPACITACION Y EMPLEO
 6 BIBLIOTECA

7 AUDITORIO
 8 CABINA DE PROYECCION
 9 MESA DE ENTRADA

10 OFICINAS MUNICIPALES
 11 SALA DE ESPERA
 12 EXPANSIONES

13 SERVICIOS
 14 ESPERA FERROCARRIL



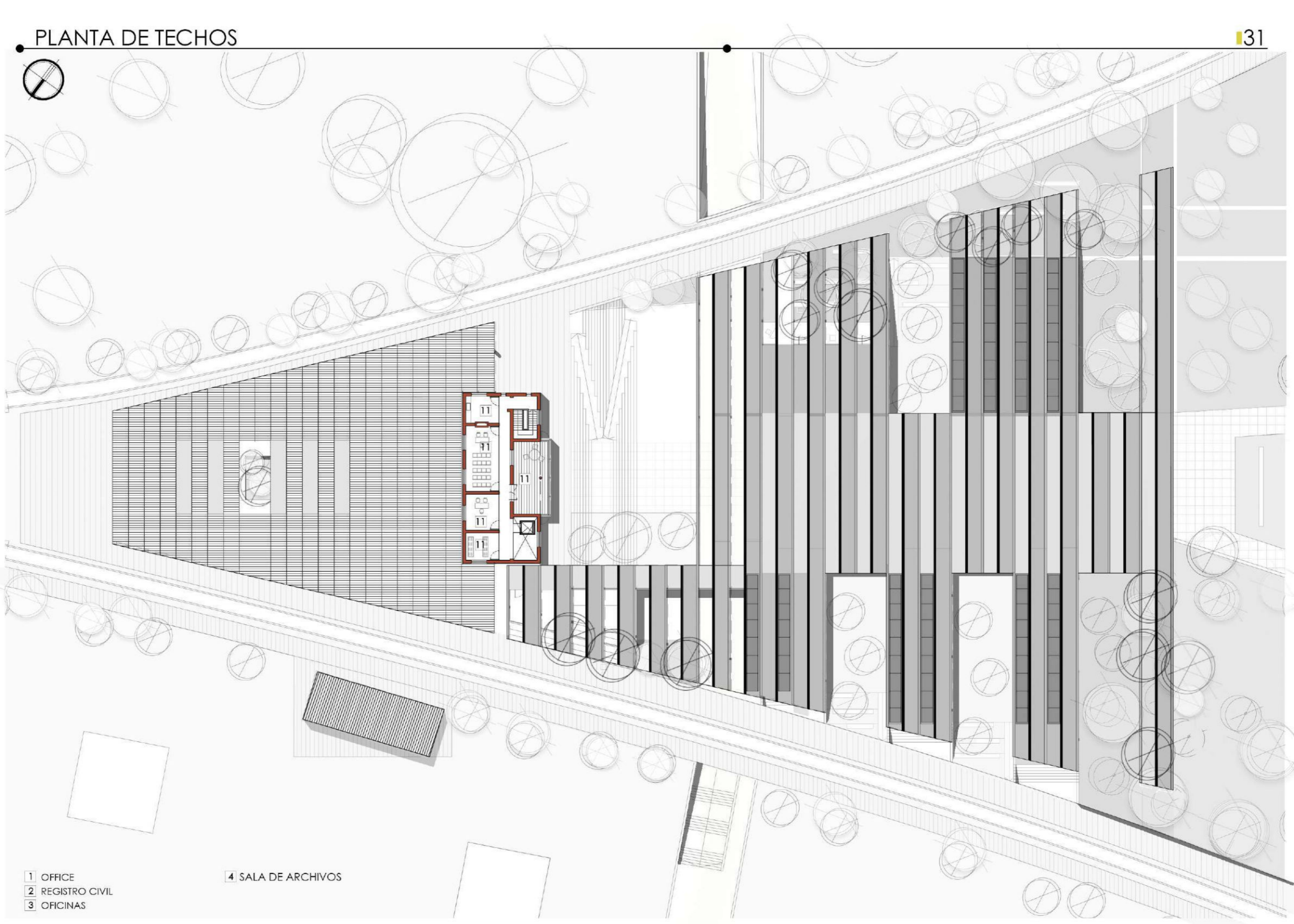
- 1 CORREDOR EXPOSICIONES TRANSITORIO
- 2 APOYO ESCENARIO
- 3 BOLETERIA/RECEPCION AUDITORIO
- 4 TIENDA LOCAL
- 5 CAFETERIA/BAR
- 6 PLAZA CIVICA

- 7 PASANTE URBANA
- 8 ANFITEATRO
- 9 MUSEO

- 10 TALLERES DE CAPACITACION
- 11 EXPANSIONES
- 12 SERVICIOS

- 13 DEPOSITOS
- 14 SALA DE MAQUINAS
- 15 SALA DE GRUPO ELECTROGENO

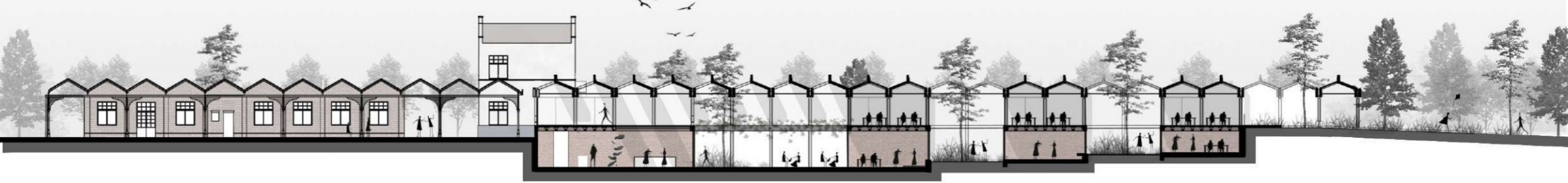
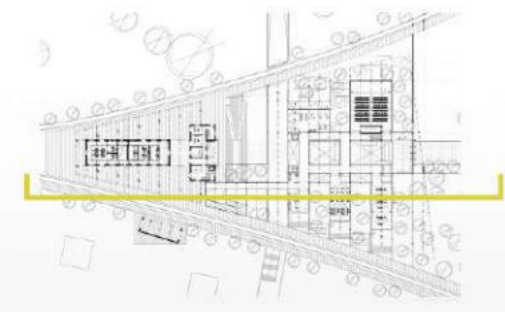
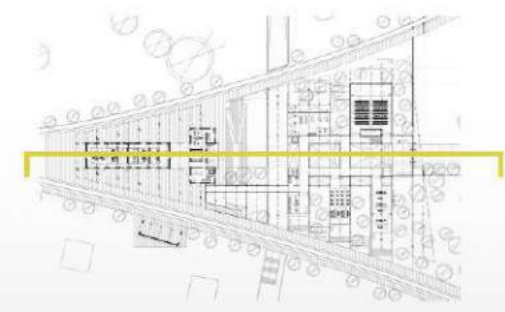
- 16 SALA DE MANTENIMIENTO



- 1 OFFICE
- 2 REGISTRO CIVIL
- 3 OFICINAS

4 SALA DE ARCHIVOS

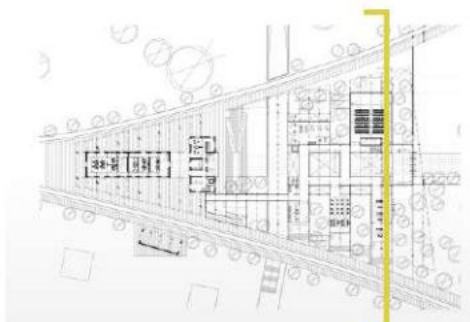
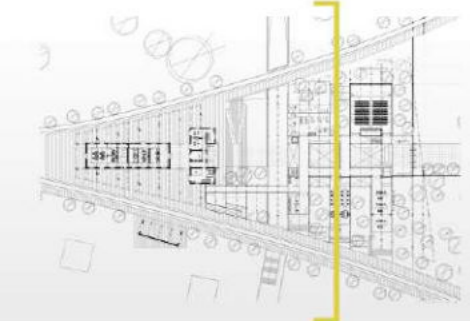
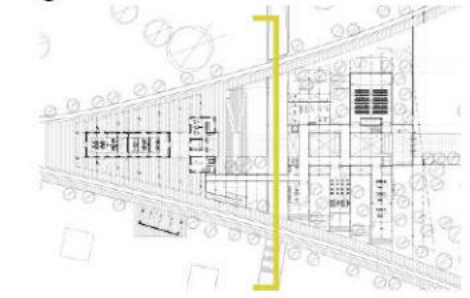






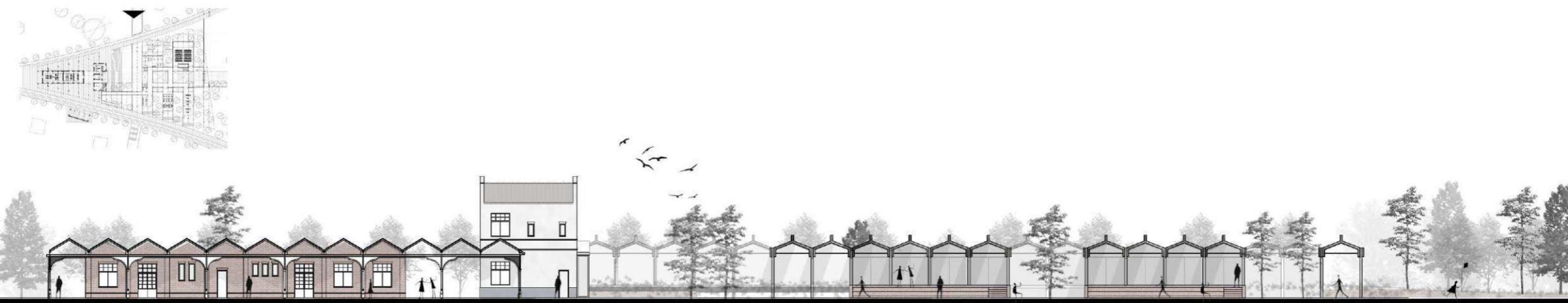




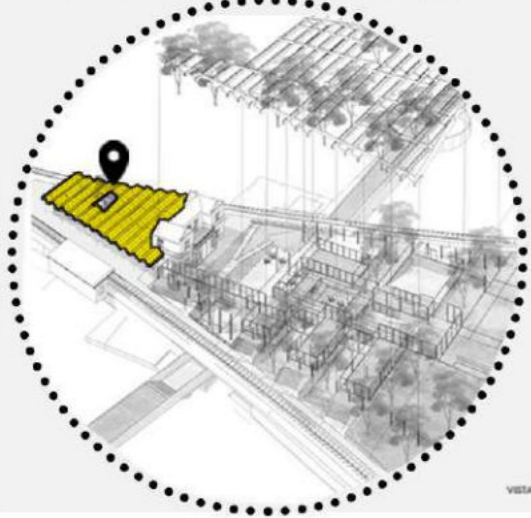




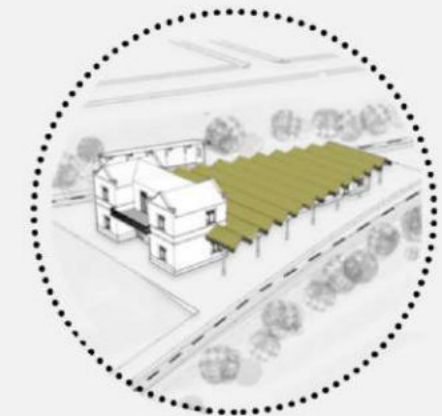
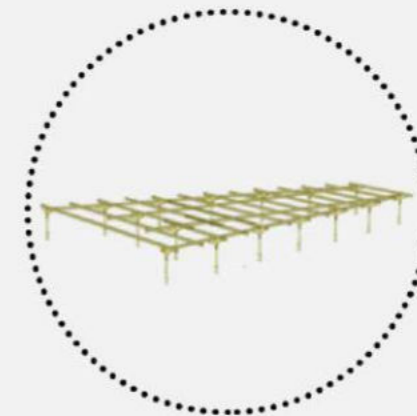




SECTOR ADMINISTRATIVO



RECUPERACIÓN



ZINGUERÍA:
SUSTITUCIÓN DE ZINGUERIAS, CANALETAS Y EMBUDOS DAÑADOS, REPOSICIÓN DE ELEMENTOS FALTANTES, POR SIMILARES.

CARPINTERÍAS:
RESTAURACIÓN DE CARPINTERÍAS DE MADERA, PINTURA, COLOCACIÓN DE VIDRIOS,

MURO:
MURO DE MAMPOSTERÍA A LA VISTA RESTAURACIÓN, RECUPERACIÓN Y REEMPLAZO DE ELEMENTOS DAÑADOS.

ESTRUCTURA METÁLICA:
CONSERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR MEDIANTE LA CORRECTA LIMPIEZA, REVISIÓN DE PARTES, DESOXIDACIÓN Y PROTECCIÓN A BASE DE ANTIOXIDANTES Y PINTURA.

CUBIERTA:
REVISIÓN DE TOTALIDAD DE CUBIERTAS, SUSTITUCIÓN DE ELEMENTOS DAÑADOS, INCORPORACIÓN DE AISLACIÓN HIDROFUGA.

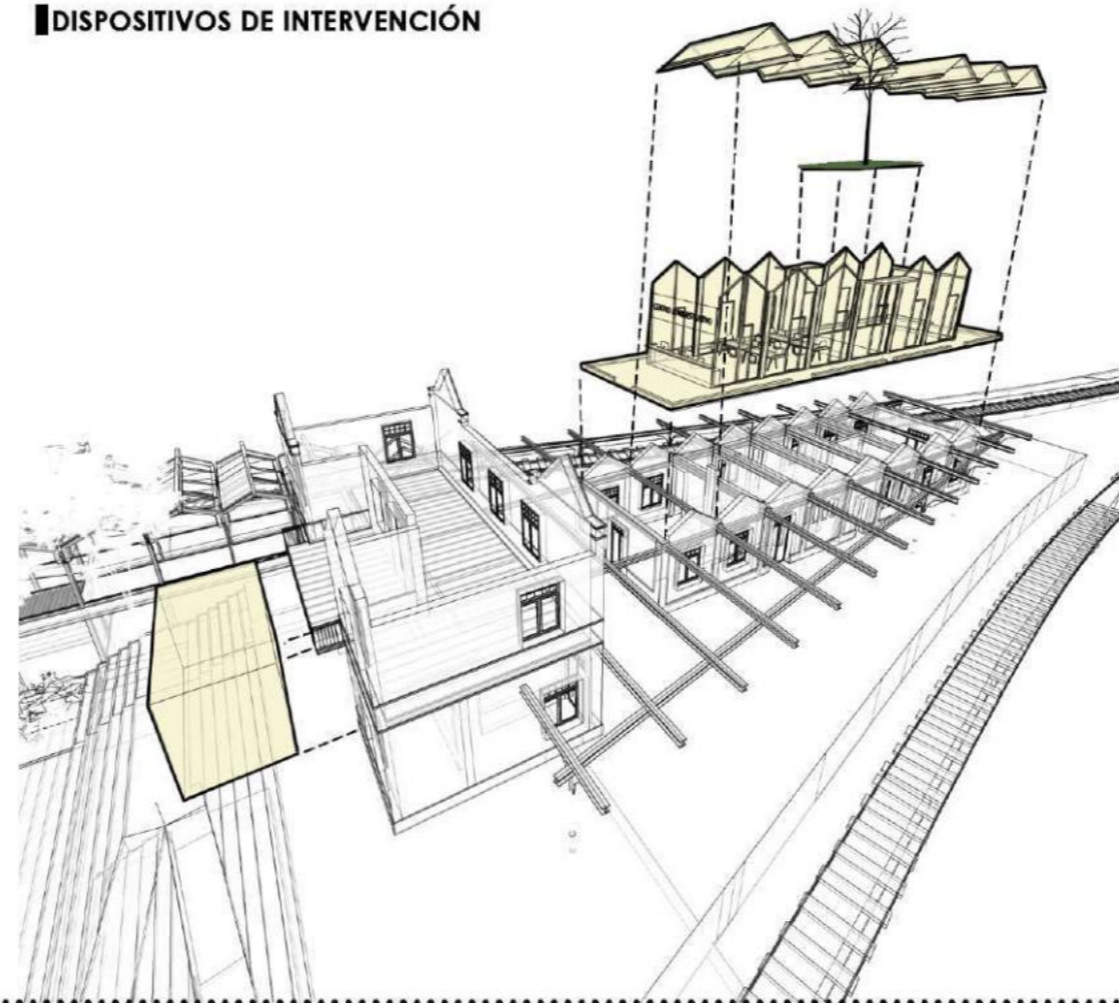
INTERVENCIÓN

■ SISTEMA DE CONEXIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL

RECORRIDO - CONEXIÓN NUEVO Y PREEXISTENTE - VALORIZACIÓN DEL VERDE VALORIZACIÓN, CONSERVACIÓN DEL PATIO PREEXISTENTE, INCORPORÁNDOLO EN EL RECORRIDO, Y A LAS NUEVAS FUNCIONES.



■ DISPOSITIVOS DE INTERVENCIÓN



EDIFICIO PREEXISTENTE

BAJO EL CRITERIO DE MÍNIMA INTERVENCIÓN, SE PROPONE LA INCORPORACIÓN DE DISPOSITIVOS METÁLICOS, TRANSPARENTES. EN VOLUMEN PRINCIPAL, UNA SALA DE ESPERA - MIRADOR. SOBRE PIEZA DE MAMPOSTERÍA, SE DISPONE EL DISPOSITIVO EXENTO DE MUROS PREEXISTENTES. BUSCANDO CONFORMAR UNA CIRCULACIÓN CONTINUA EN TODO SU PERÍMETRO, VINCULANDO TODAS LAS FUNCIONES, Y ACENTUANDO Y VALORIZANDO EL PATIO PREEXISTENTE. QUE ORIGINALMENTE ACTUABA COMO BARRERA. DIVIDIENDO SALAS DE ESPERA DE PASAJEROS. EN REFERENCIA A LA CUBIERTA SE PROPONE SU RECUPERACIÓN Y REEMPLAZO DE ELEMENTOS FALTANTES EN GENERAL. Y SOBRE DICHO DISPOSITIVO DE INTERVENCIÓN, SE PROPONE SU RESTAURACIÓN Y REACONDICIONAMIENTO, DANDO RESPUESTA A LOS NUEVOS REQUERIMIENTOS DE CONFORT HIDROTÉRMICOS, Y LA INCORPORACIÓN DE MEDIO MÓDULO TRANSPARENTE, POR MEDIO DE VIDRIO DVH, BUSCANDO RETOMAR LA IDEA ORIGINARIA DE LA PREEXISTENCIA.





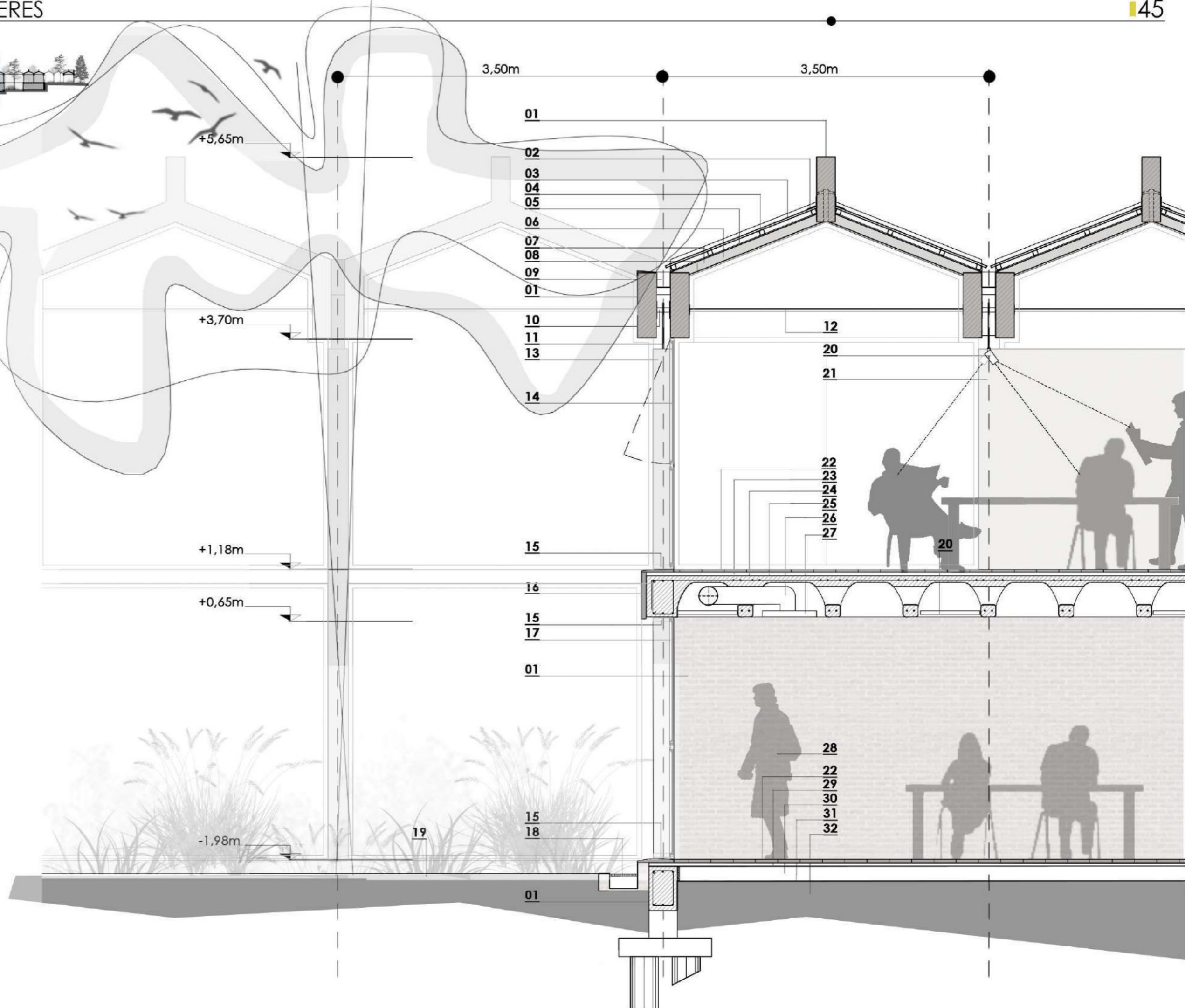


TÉCNICA



REFERENCIAS

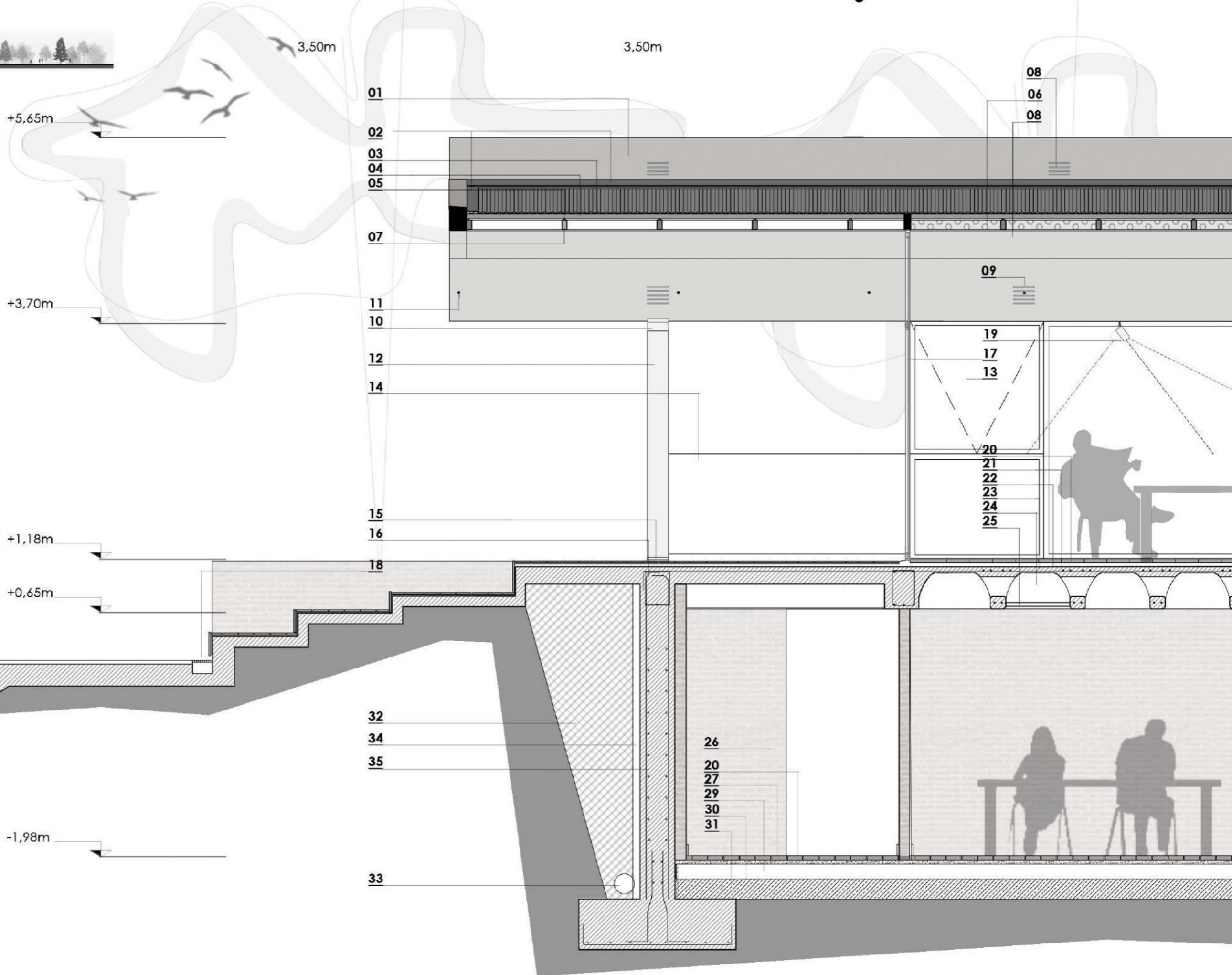
1. Viga laminada 0.18X0.70
2. Cenefa de terminacion
3. Chapa acanalada de Zinc - acabado exterior
4. clavadera 2x2
5. bullin yesero
6. Aislacion termica, lana de vidrio 10cm.
7. Tirante de madera 2´x5´
8. Placa fenolico multilaminado 15mm
9. Canaleta
10. Anclaje tensor
11. Fijacion vigas laminadas a columna
12. REFUERZO DE ACERO
13. Columna doble perfil UPN 140.
14. Carpinteria de aluminio DVH, apertura oscilante.
15. Anclaje columna - hormigon.
16. Estructura segun calculo.
17. Carpinteria de aluminio DVH, de abrir.
18. Canaleta longitudinal de recoleccion de agua de lluvia.
19. Area de siembra.
20. Iluminaria interior
21. Vista equipamiento taller revestido en madera.
22. Piso de ladrillo tejuela 3cm.
23. Aislante acustico
24. Carpeta de nivelacion e 3cm
25. Estructura de hormigon hole deck.
26. Conducto de AAº 25
27. Unidad terminal cassette.
28. Vista muro de ladrillo servicios
29. Carpeta hidrofuga de nivelacion, e 3cm.
30. Contrapiso de hormigon pobre, espesor variable.
31. Film de polietileno de 200 micrones
32. Suelo seleccionado compactado e. 25cm.
33. Fundaciones- Pilotes con cabezal Hº Aº 1.00m*1.00m+ Viga de Arriostramiento.

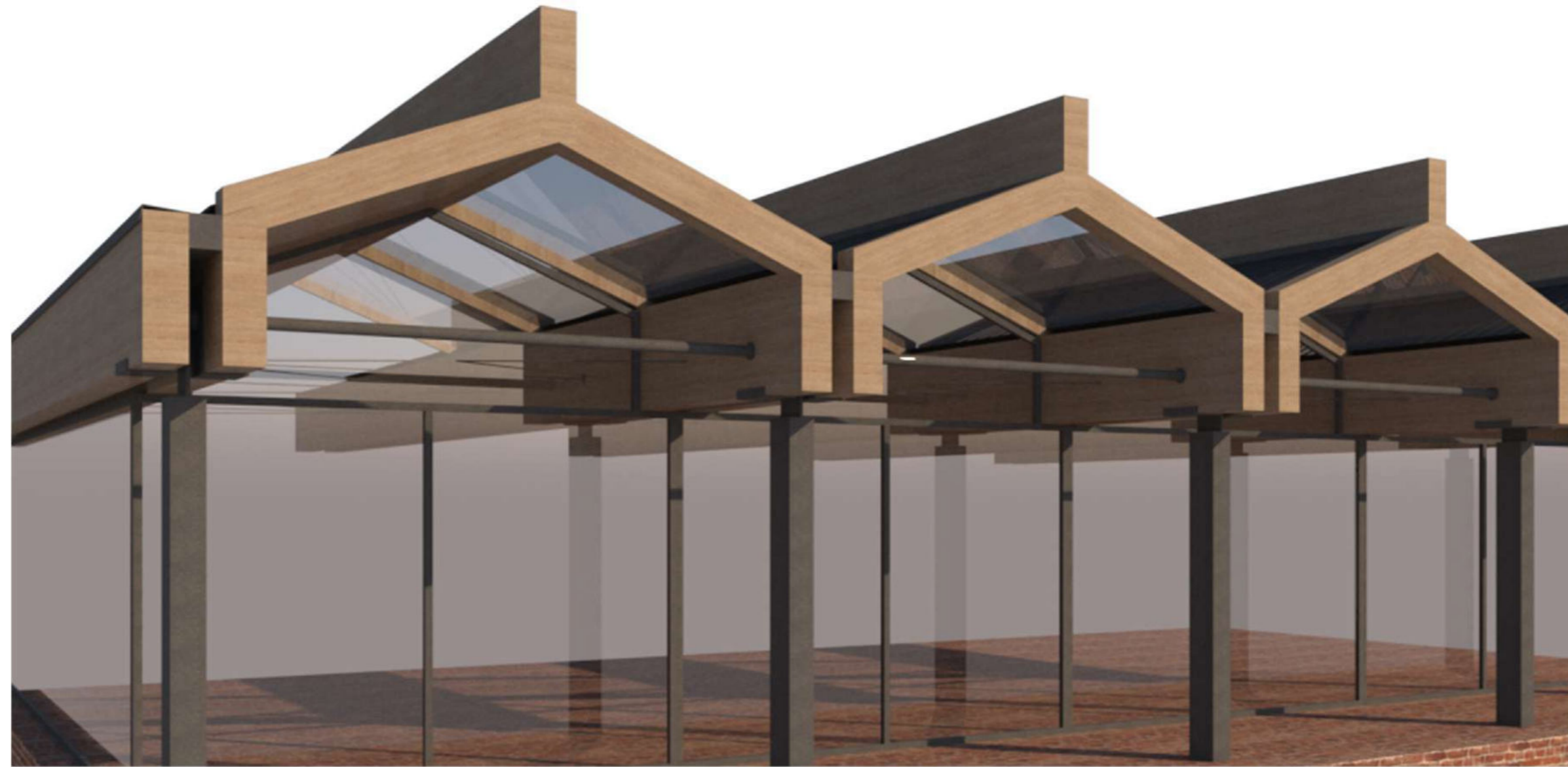




REFERENCIAS

1. Viga laminada 0.18X0.70
2. Cenefa de terminacion
3. Chapa acanalada de Zinc - acabado exterior
4. clavadera 2x2
5. bullin yesero
6. Aislacion termica, lana de vidrio 10cm.
7. Tirante de madera 2´x5´
8. Placa fenolico multilaminado 15mm
9. Anclaje tensor
10. Fijacion vigas laminadas a columna
11. Refuerzo de acero
12. Columna doble perfil UPN 140.
13. Carpinteria de aluminio DVH, apertura oscilante.
14. Liberacion de aire caliente.
15. Anclaje columna - hormigon.
16. Estructura segun calculo.
17. Carpinteria de aluminio DVH, de abrir.
18. Canaleta de recoleccion de agua de lluvia.
19. Iluminaria interior
20. Piso de ladrillo tejuela 3cm.
21. Aislante acustico
22. Carpeta de nivelacion e 3cm
23. Estructura de hormigon hole deck.
24. Conducto de AAº 25
25. Unidad terminal cassette.
26. Vista muro de ladrillo
27. Carpeta hidrofuga de nivelacion, e 3cm.
29. Contrapiso de hormigon pobre, espesor variable.
30. Film de polietileno de 200 micrones
31. Suelo seleccionado compactado e. 25cm.
32. Grava
33. Caño PVC cribado.
34. Tela asfáltica, geotextil.
35. Muro de contención de HºAº.
36. Cierre vertical de cubierta. int - ext. tirante 3´x6 1/2´.
37. Baranda acero inoxidable. seccion rectangular 50x 100





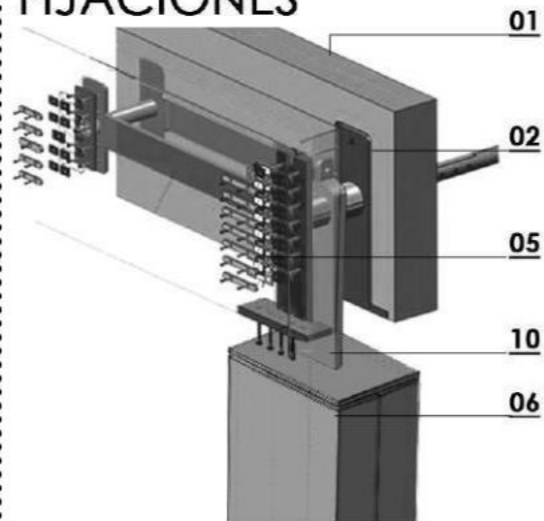
SE PROPONE UNA REPLICA DE LAS LINEAS FORMALES DE LA CUBIERTA PREEXISTENTE, A PARTIR DE SU REINTERPRETACION EN LA CONTEMPORANEIDAD.

LAS LINEAS HORIZONTALES SE RECOMPONEN MEDIANTE VIGAS DE MADERA LAMINADA, QUE POR SU FUNCIONAMIENTO, PERMITE CUBRIR GRANDES LUCES Y CONFORMAR ESPACIOS FLEXIBLES CON POCOS APOYOS. ACENTUANDO LOS CRITERIOS DE RITMO, Y REPETITIVIDAD PREEXISTENTES.
 LAS LINEAS FORMALES HEREDADAS, SE RECOMPONEN A PARTIR DE CERRAMIENTOS INCLINADOS. LOS CUALES SON TRATADOS CON CIERTA LIBERTAD, A LOS FINES DE CONFORMAR UNA TRAMA DE SOMBRA Y LUZ. RECUPERANDO LA IDEA ORIGINARIA DE TRANSPARENCIAS DE LA PREEXISTENCIA.
 CERRADO SOBRE AMBOS LADOS DEL MODULO, EN RELACION A LOS USOS DEL PROGRAMA, Y ABIERTO Y CERRADO SOBRE CORREDOR CENTRAL, Y ESPACIOS TRANSITORIOS..

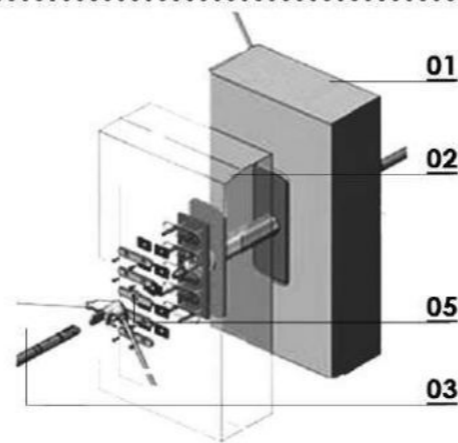


LA MADERA LAMINADA ES UN PRODUCTO ESTRUCTURAL, FABRICADO BAJO CONDICIONES TÉCNICAMENTE CONTROLADAS, CON PIEZAS DE MADERA ENCOLADAS ENTRE SÍ CON ADHESIVOS DE CALIDAD ESTRUCTURAL Y RESISTENCIA A LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS. CUENTA CON GRANDES VENTAJAS, DE RESISTENCIA AL FUEGO, FÁCIL MONTAJE, PROPIEDADES AISLANTES, ESTÉTICA, DURACIÓN Y MANTENIMIENTO.
 POR ELLO, Y CONSIDERANDO QUE LOBOS, EN COMPARACIÓN CON PARTIDOS VECINOS, PRESENTA UNA ESPECIALIZACIÓN EN LA INDUSTRIA DE LA MADERA, SE HACE ELECCIÓN DE ESTE MATERIAL.

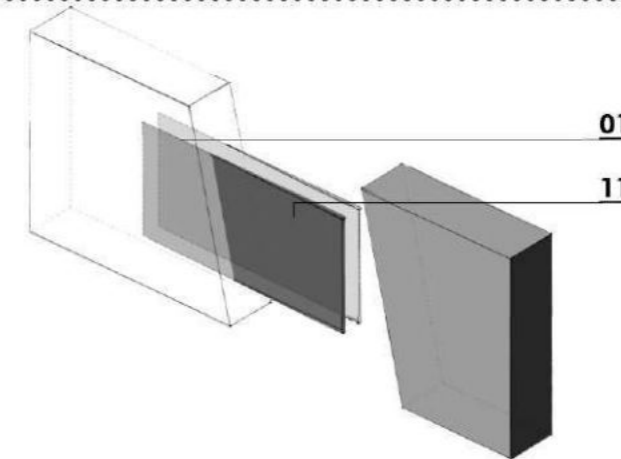
FIJACIONES



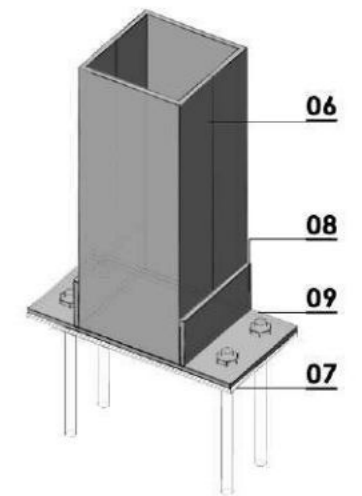
SISTEMA CONECTOR, ENTRE MADERA- MADERA. SOLDADO A PLANCHUELA SOLDADA A COLUMNA DOBLE PERFIL UPN 140.
 FIJACIONES A PARTIR DE TORNILLOS.



CONECTOR RIGIDIZADOR ENTRE MADERA - MADERA Y FIJACIÓN DE REFUERZO CRUZADO DE ACERO.



UNIÓN OCULTA MADERA - MADERA CON AGUJEROS. FIJACIÓN CON PASADORES AUTOPERFORANTES.



UNIÓN OCULTA MADERA - MADERA CON AGUJEROS. FIJACIÓN CON PASADORES AUTOPERFORANTES.

1. Viga laminada 0.18X0.70 2. Conector metálico de aluminio 3. Refuerzo cruzado de acero 4. Auto perforante madera - metal - madera cabeza cilíndrica oculta. 5. Tornillo de fijación 6. Columna doble perfil UPN 140. 7. Pernos de anclaje. 8. Placa de anclaje. 9. Mortero de nivelación. 10. Planchuela cierre de columna 11. Unión oculta de aluminio madera - madera con agujeros.

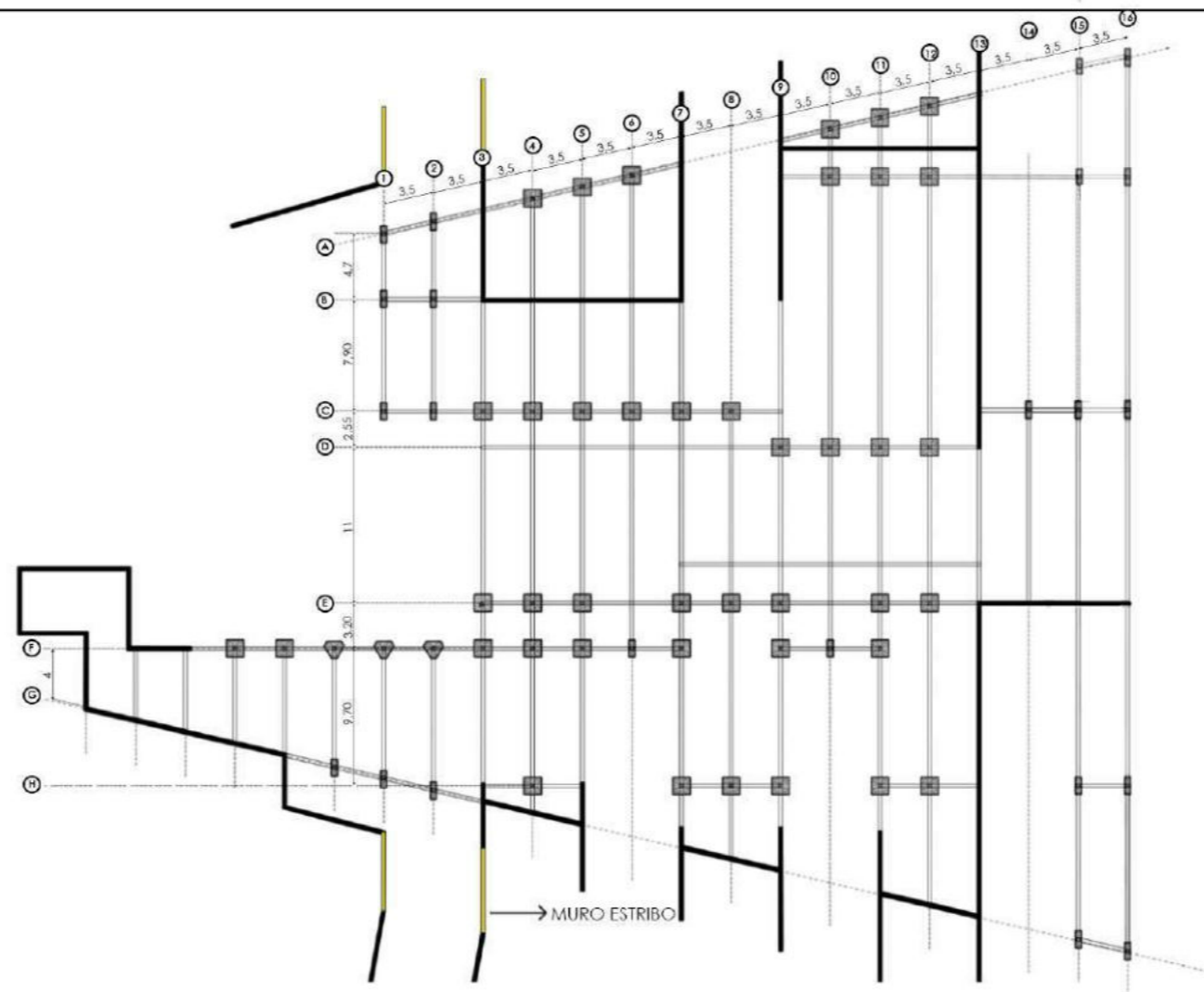
ESTRUCTURA MIXTA DE HORMIGÓN ARMADO: FUNDACIONES, SUBMURACIONES Y MUROS DE CONTENCIÓN

LA FUNDACIÓN ELEGIDA TENIENDO EN CUENTA EL TIPO DE SUELO Y LA COMPLEJIDAD ESTRUCTURAL DEL PROYECTO SON

PILOTES DE HORMIGÓN ARMADO CON CABEZAL. POR OTRO LADO, AL ENCONTRARSE UNA GRAN PARTE DEL EDIFICIO POR DEBAJO DEL NIVEL $+0.00$, SE HACE NECESARIA LA PRESENCIA DE MUROS DE CONTENCIÓN Y SUBMURACIONES PARA CONTENER EL PESO Y LA FUERZA DE LA TIERRA SOBRE EL EDIFICIO.

Y PARA LOS PUENTES DE PASO FERROVIARIO, SE EMPLEARAN MUROS ESTRIBOS ESTRUCTURALES, QUE SE DISEÑARÁN DE MODO QUE SUS DIMENSIONES SOPORTEN LAS FUERTES FUERZAS DE APOYO Y LOS ESFUERZOS DE FRENADO.

Y LOSA DE HORMIGÓN CON CABLE POSTESADO, SOBRE LA CUAL SE DISPONDRÁN, VALASCO, DURMIENTES, CLAVAS, RIEL Y DEBIDOS DRENAJES.



PILOTES DE HORMIGÓN ARMADO CON CABEZAL.



COLUMNA



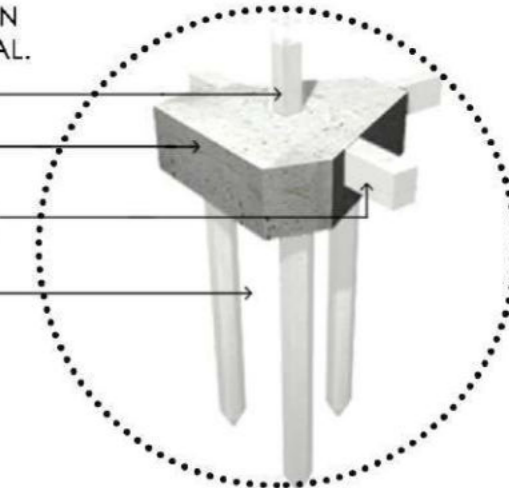
CABEZAL



VIGAS DE FUNDACIÓN



PILOTES

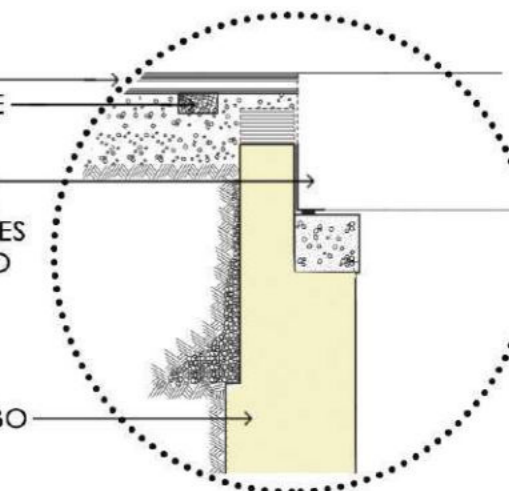


RIEL

DURMIENTE

LOSA DE HORMIGÓN CON CABLES POSTESADO

MURO ESTRIBO



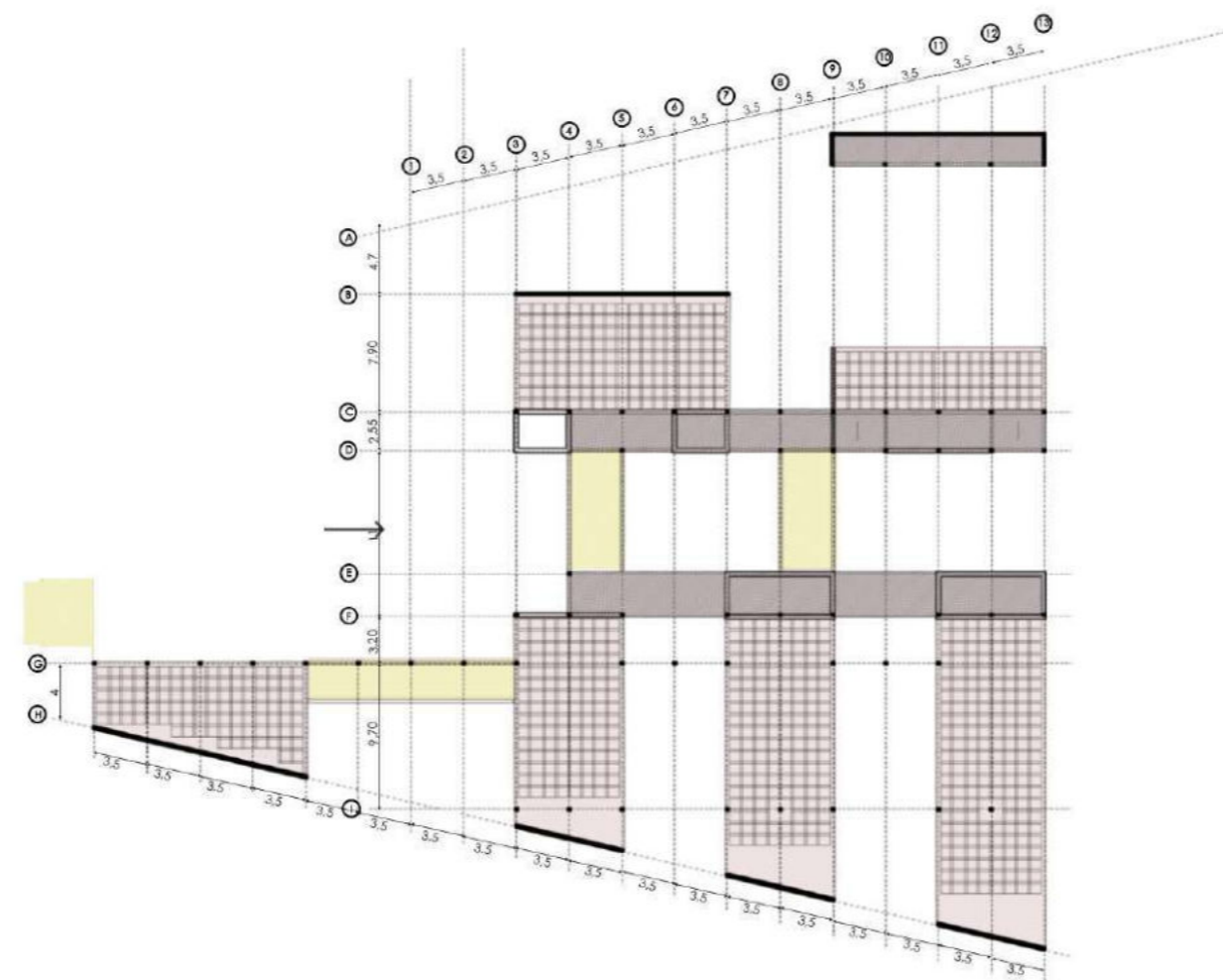
ESTRUCTURA MIXTA: ENTREPISOS

EN LOS SECTORES DE ACTIVIDADES DONDE LAS LUCES SON MAYORES, SE DECIDE REALIZAR UN CASIONADO ALIVIANADO (HOLE DECK) PERMITIENDO PLANTAS DE MAYOR SUPERFICIE ÚTIL, SIN INTERPOSICIÓN DE COLUMNAS.

CONSISTE EN UN SISTEMA BIDIRECCIONAL ALIGERADO CON PERFORACIONES QUE DEBIDO A SU MODULACIÓN ESTÁ ADAPTADO PARA ACEPTAR INSTALACIONES Y ELEMENTOS DISEÑADOS ESPECÍFICAMENTE PARA TECHOS MODULARES ESTÁNDAR. DEJANDO LA ESTRUCTURA, Y COLOR ROJIZO DEL HORMIGÓN A LA VISTA.

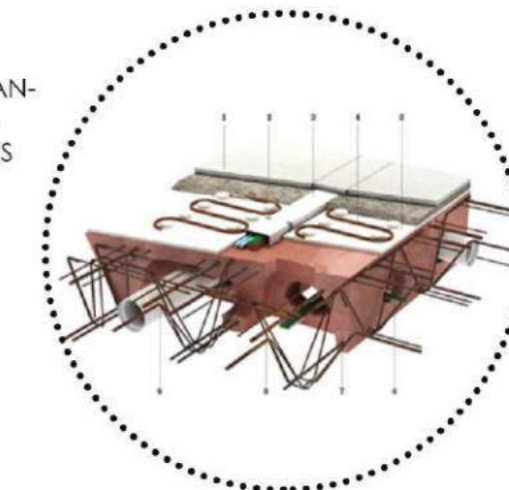
EL SISTEMA DE CIRCULACIONES, SE SOSTIENE A PARTIR DE REFUERZOS INTERNOS SOBRE MAMPOSTERÍA DE VOLUMENES DE SERVICIO, Y SE RESUELVEN MEDIANTE LOSA MACIZA, ROJIZA, CON FORJADO EMBEBIDO EN VIGA METÁLICA DE CANTO.

EL SISTEMA DE PUENTES, MEDIANTE LOSA COLABORANTE, STEEL DECK.



HOLE DECK

CASIONADO ALIVIANANDO EL CUAL PERMITE EL PASO DE INSTALACIONES



STEEL DECK

DETALLE DE LOSA COLABORANTE

1. SOLADO DE LADRILLO
2. HORMIGÓN
3. MALLA DE COMPRESIÓN
4. PLACA METÁLICA CON UNIONES SOLDADAS Y ABULONADOS
5. VIGA PRINCIPAL IPN 250



REUTILIZACIÓN DE AGUAS DE LLUVIA

LA PRECIPITACIÓN PLUVIAL REPRESENTA UN VALIOSO RECURSO NATURAL QUE SE DEBE APROVECHAR. ES UNA DE LAS OPCIONES MÁS CONCRETAS PARA PROPORCIONAR AGUA, QUE SE HA VENIDO UTILIZANDO DESDE ÉPOCAS REMOTAS.

SE PROPONE SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE AGUAS DE LLUVIA, AGUAS RECUPERADAS Y RALENTIZADORES.

EL SISTEMA CONSISTE EN LA RECOLECCIÓN DE AGUAS DE LLUVIA; SU ALMACENADO EN TANQUE DE RESERVA EXCLUSIVOS Y CUYA DESCARGA SE PRODUCE CON UN CIERTO RETARDO DE TIEMPO; PUDIENDO UTILIZARSE DICHA RESERVA PARA LA LIMPIEZA, PATIOS Y RIEGO DE JARDINES.

EL SISTEMA POSEE, ADEMÁS, UNA CONEXIÓN DIRECTA DE LA RED DE AGUA POTABLE QUE PERMITE EL ABASTECIMIENTO EN CASOS DE PERÍODOS PROLONGADOS SIN LLUVIAS.

PARA ELLO, SE DISPONE:

1. ÁREA DE CAPTACIÓN:

EL EDIFICIO POSEE PLANOS INCLINADOS EN CUBIERTA, Y PATIOS A CIELO ABIERTO, DESDE LOS CUALES SE RECOLECTARA EL AGUA DE LLUVIA, PARA FUTURO USO.

2. ESTRUCTURA DE CAPTACIÓN: SE LLEVARA A CABO MEDIANTE CANALETAS AL TERMINO DE CADA PLANO INCLINADO DE CUBIERTA, Y A TRA VEZ DE REJILLAS LONGITUDINALES A LOS EXTREMO DE LOS PATIOS.

3. SISTEMA DE CONDUCCIÓN:

LAS AGUAS SE CANALIZAN HACIA POZO DE BOMBEO, UBICADA SOBRE SUBSUELO, EL CUAL IMPULSARA EL AGUA RECOLECTADA HACIA TANQUE DE ALMACENAMIENTO, UBICADO A -1.20MT, EL CUAL REDIRIGIRÁ EL AGUA RECUPERADA PARA LIMPIEZA Y RIEGO POR GRAVEDAD.

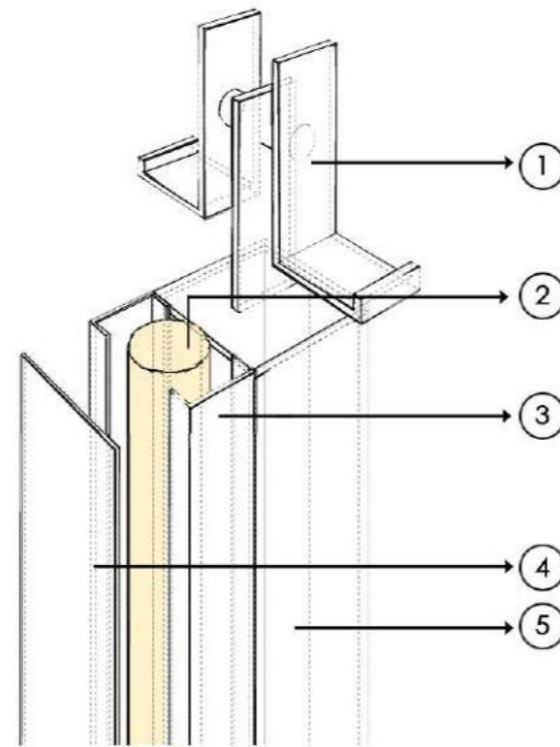
SE CONTARA CON SALA DE GRUPO ELECTRÓGENO, A COMBUSTIBLE AUTOMÁTICO, EL CUAL SE PONDRÁ EN FUNCIONAMIENTO EN CASO DE QUE FALLE LA ENERGÍA ELÉCTRICA, A FIN DE QUE PUEDAN SEGUIR EN FUNCIONAMIENTO LAS BOMBAS. LOS TANQUES CONTARAN CON DESBORDE HACIA CANAL SALGADO.

4. SISTEMA DE TRATAMIENTO Y FILTRACIÓN:

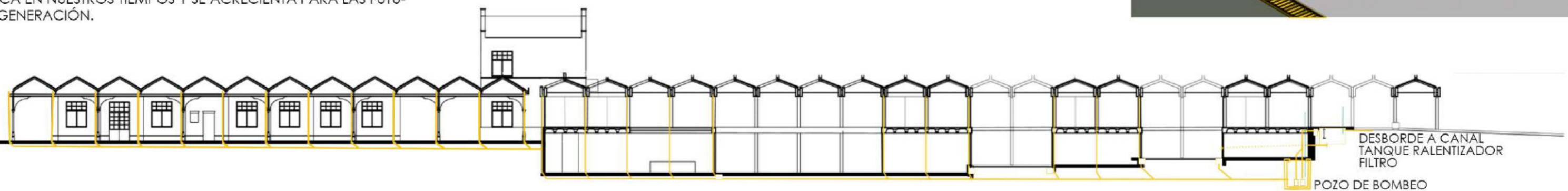
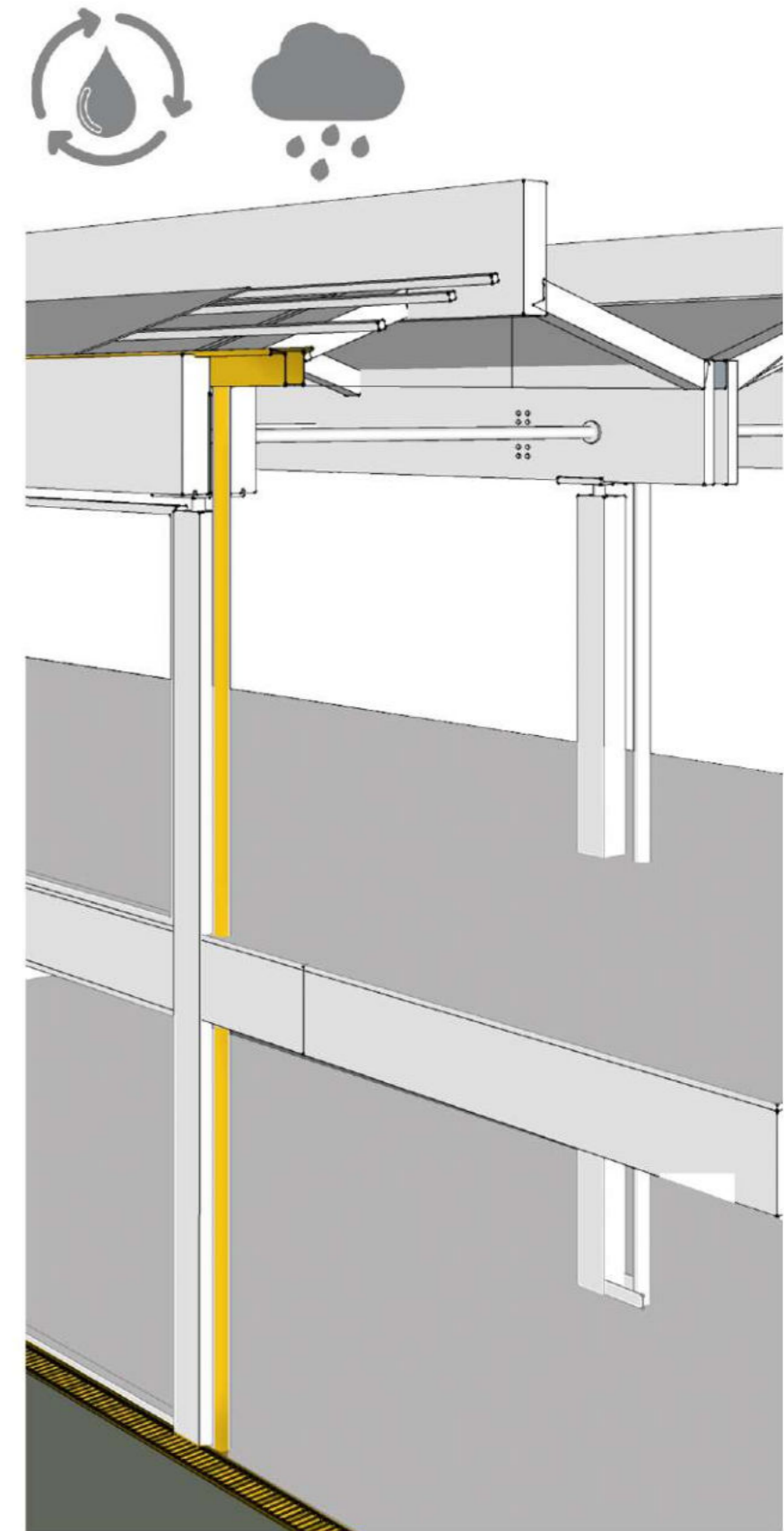
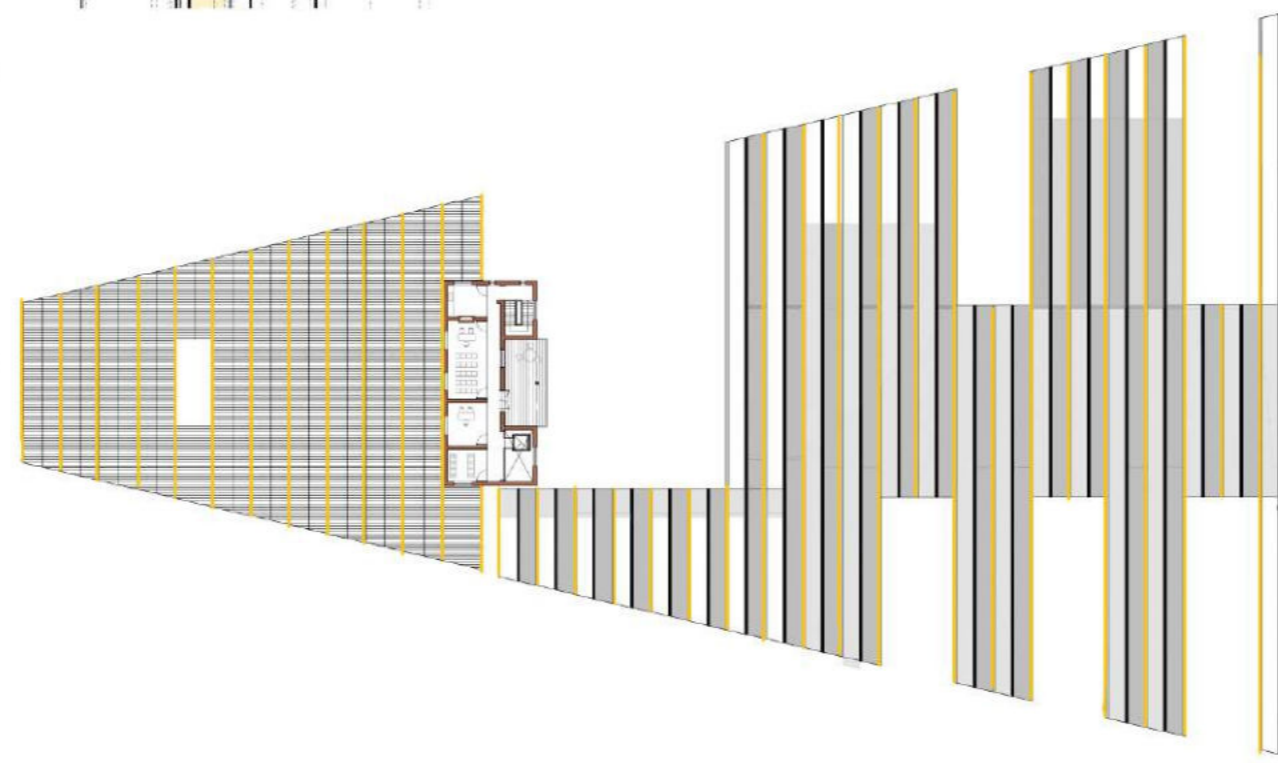
DISPOSITIVO QUE RETIRA Y FILTRA LOS CONTAMINANTES QUE PUEDE ARRASTRAR EL AGUA A SU PASO POR LAS SUPERFICIES. COMO PUEDEN SER SEDIMENTOS, METALES, GRASAS Y BASURAS.

16. FINALIDAD:

APROVECHAR AL MÁXIMO LA SITUACIÓN MORFOLÓGICA DE LA CUBIERTA Y PATIOS, Y A SU VEZ COLABORAR CON EL MEDIO AMBIENTE, YA QUE EL DÉFICIT DE AGUA, ES UN PROBLEMA QUE RADICA EN NUESTROS TIEMPOS Y SE ACRECIENTA PARA LAS FUTURAS GENERACIÓN.



- 1-PLANCHUELA CIERRE DE COLUMNA, CON SISTEMA DE FIJACIÓN A VIGAS LAMINADAS.
- 2-CAÑERÍA DESAGÜE PLUVIAL.
- 3-PERFIL SECCIÓN 120
- 4-PIEZA DE CHAPA, TERMINACIÓN.
- 5-COLUMNA DOBLE PERFIL UNP 140.



DESBORDE A CANAL
TANQUE RALENTIZADOR
FILTRO
POZO DE BOMBEO

EL SISTEMA ELEGIDO PARA EL ACONDICIONAMIENTO TÉRMICO DEL EDIFICIO ES EL SISTEMA VRV, O SISTEMA DE REFRIGERACIÓN VARIABLE.

EN LAS INSTALACIONES DE AIRE ACONDICIONADO CONVENCIONAL LOS COMPRESORES ENTRAN EN FUNCIONAMIENTO CUANDO EL TERMOSTATO PERCIBE QUE LA TEMPERATURA ES SUPERIOR. EN CAMBIO EL SISTEMA VRV ACTÚAN DE FORMA PROPORCIONAL, INCREMENTANDO O DISMINUYENDO LA CANTIDAD DE FLUIDO REFRIGERANTE EN FUNCIÓN EN LA PROXIMIDAD DE LA TEMPERATURA DEL LOCAL CON RESPECTO A LA TEMPERATURA ESPECIFICADA. ESTO PERMITE, UNA IMPORTANTE REDUCCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO.

OTRAS VENTAJAS QUE APORTARON A LA ELECCIÓN DEL MISMO:

-EL NIVEL DE EMISIÓN DE RUIDO ES MUY INFERIOR AL DE EQUIPOS TRADICIONALES.

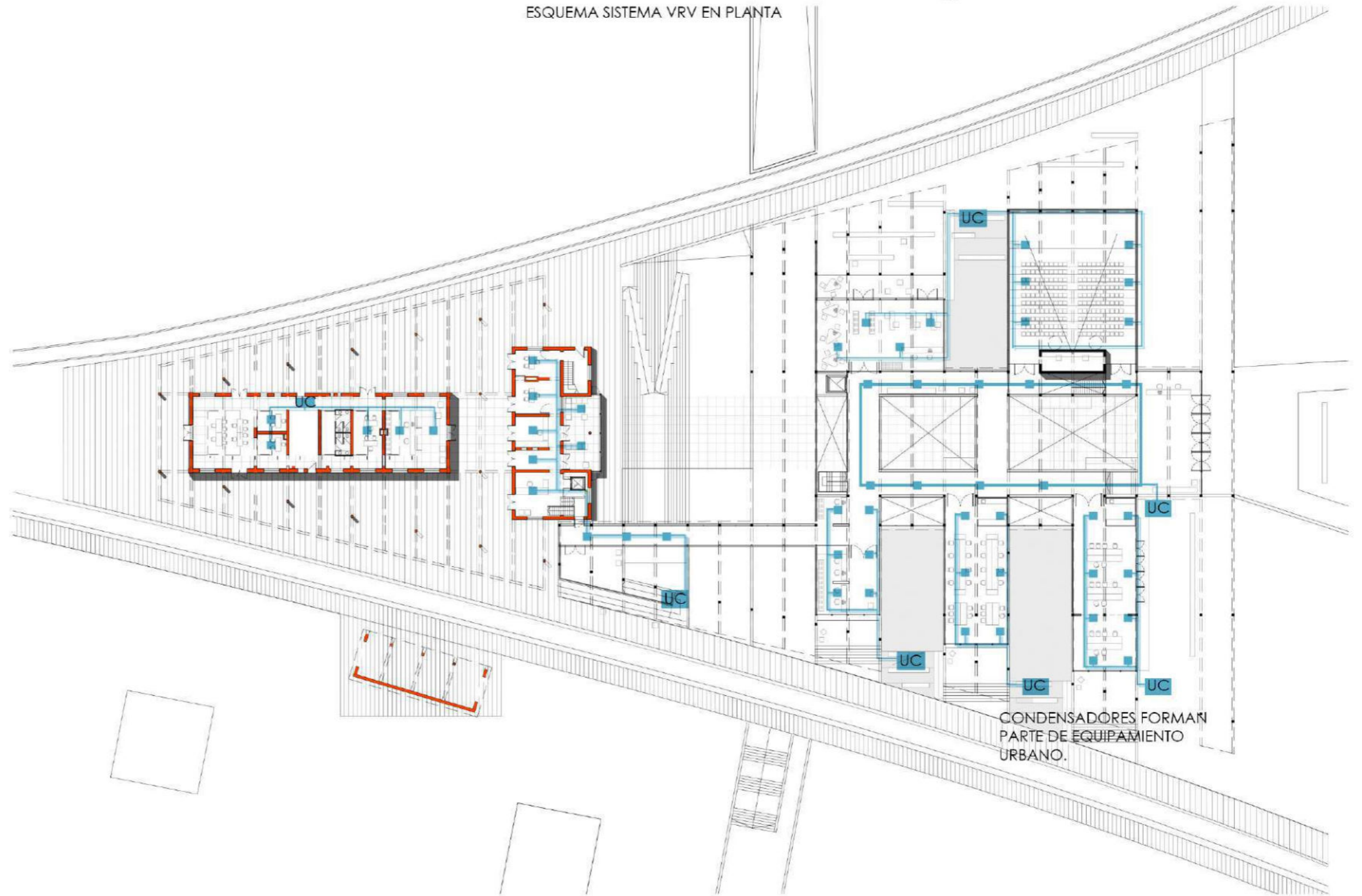
-CONSEGUIMOS UNA MAYOR EFICIENCIA, MENORES COSTES DE EXPLOTACIÓN Y MENORES EMISIONES DE CO2, POR LO TANTO SE PUEDE DECIR QUE SON SISTEMAS RESPETUOSOS CON EL MEDIO AMBIENTE.

-LA TEMPERATURA SE PUEDE CONTROLAR DE MANERA INDEPENDIENTE EN CADA UNA DE LAS ZONAS A CLIMATIZAR. LO QUE PERMITE UNA TOTAL INDEPENDENCIA CLIMÁTICA.

-LA INSTALACIÓN ES MÁS SENCILLA PUESTO QUE NECESITA MENOS CONDUCTOS Y LOS CONDENSADORES TIENEN UN MENOR PESO Y TAMAÑO. PERMITE TAMBIÉN GRANDES DISTANCIAS TANTO ENTRE UNIDADES INTERIORES, COMO ENTRE UNIDADES INTERIORES Y EXTERIORES.

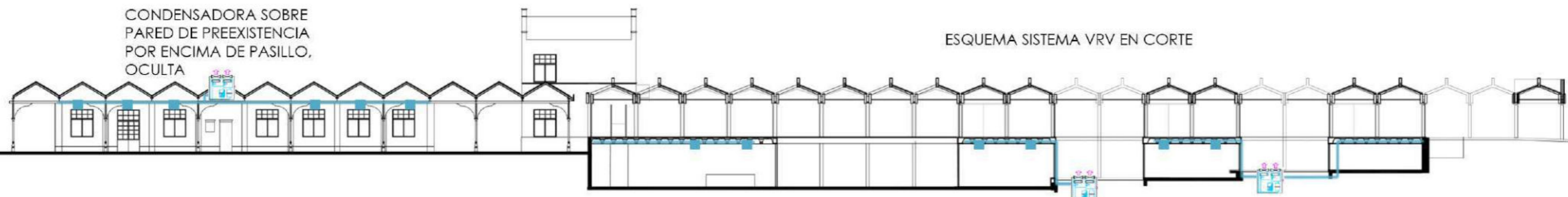
LA UBICACIÓN DE LA CONDENSADORA EXTERIOR SE RESUELVE A PARTIR DEL MOBILIARIO PÚBLICO, POSIBILITANDO SU CORRECTA VENTILACIÓN. EN EL NIVEL DE PLANTA BAJA LA UNIDAD TERMINAL ES UNA TOBERA, A FINES ESTÉTICOS, PARA LIBERAR LA VISUAL DE LA CUBIERTA, CONSIDERANDO SU IMPORTANCIA EN EL PROYECTO.

ESQUEMA SISTEMA VRV EN PLANTA



CONDENSADORES FORMAN PARTE DE EQUIPAMIENTO URBANO.

ESQUEMA SISTEMA VRV EN CORTE



CONDENSADORA SOBRE PARED DE PREEXISTENCIA POR ENCIMA DE PASILLO, OCULTA

PREVENCIÓN

MEDIOS DE ESCAPE. COMPONENTES.
SE GARANTIZA UN CAMINO SEGURO DE EVACUACIÓN PREPARADO PARA CASOS DE EMERGENCIA Y SUFICIENTE PARA PERMITIR QUE TODOS LOS OCUPANTES ALCANCEN UN LUGAR SEGURO.
MATAFUEGOS, DESTINADOS AL INICIO DE FOCO DE INCENDIO DE TIPO ABC.

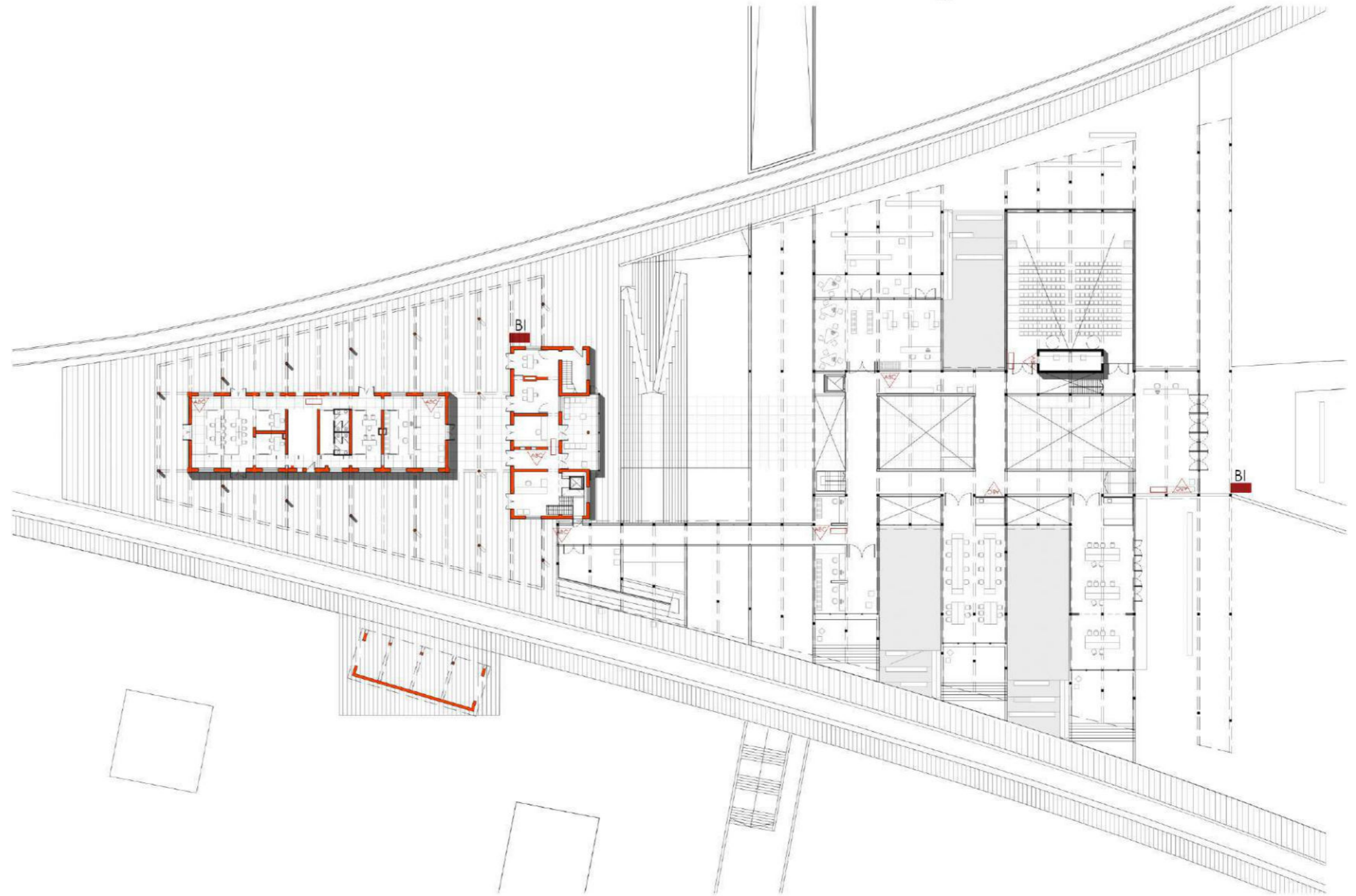
DETECCIÓN

DETECTAR PREMATURAMENTE SINIESTRO PARA COMBATIRLO INCIPIENTE Y AUMENTAR TIEMPO EVACUACIÓN Y REDUCIR DAÑOS.
SEÑAL DE ALARMA: COMUNICA LA EXISTENCIA DE UN INCENDIO.
PULSADOR MANUAL: ENVIA LA SEÑAL DE ALERTA DE FORMA MANUAL.

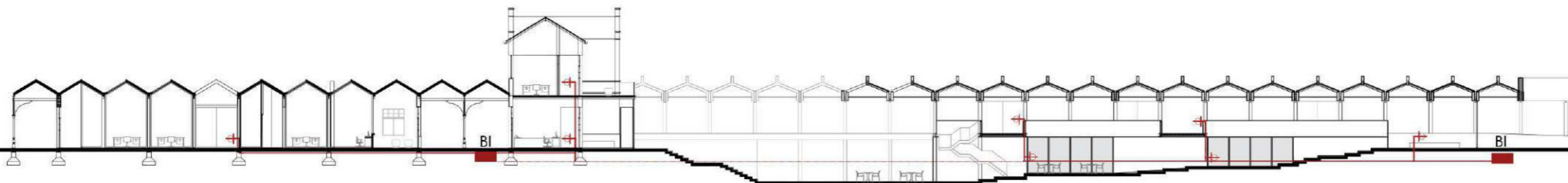
EXTINCIÓN

COMBATE CONTRA EL FUEGO.
AL CONSIDERARSE UN EDIFICIO DE BAJO RIESGO, SE PLANTEA COMPLEMENTAR EL SISTEMA DE MATAFUEGOS, AGREGANDO UN SISTEMA DE BOCAS DE INCENDIO EQUIPADAS.
EL SISTEMA, ESTARÁ CONECTADO DE MANERA PERMANENTE A UN SISTEMA DE ABASTECIMIENTO DE AGUA Y A BOCAS DE IMPULSIÓN, UBICADAS EN EL EXTERIOR DEL EDIFICIO CON ACCESO A LOS BOMBEROS.
LA PRIMERA, POSIBILITARA CUBRIR EL INCENDIO POR UNOS MINUTOS, HASTA LA LLEGADA DE LOS BOMBEROS.
LOS BIE SE UBICARAN A UNA DISTANCIA MÁXIMA DE 3MT, Y LOS MATAFUEGOS DE TIPO ABC EN TODOS LOS NIVELES, A 20 MT DE DISTANCIA.

PARA LA RESERVA DE INCENDIO, SE HARÁ USO DEL TANQUE DE AGUA DEL MISMO PREDIO FERROVIARIO. ESTE SE ENCUENTRA ELEVADO Y EN CERCANÍA A LA PREEXISTENCIA, Y FUNCIONARA POR SISTEMA DE GRAVEDAD SIN NECESIDAD DE DISPONER DE BOMBA.



- BI
- EXTINTORES ABC
- BIES



TRATAMIENTO DE EFLUENTES

SE LLEVA A CAVO LA RECOLECCIÓN DE EFLUENTES DE AMBOS NIVELES, ATRAVESANDO POR CÁMARAS DE INSPECCIÓN NECESARIAS.

EN EL CASO DE LOS SANITARIOS QUE SE ENCUENTRAN POR DEBAJO DEL NIVEL CERO, SE UTILIZARÁN POZOS DE BOMBEO CLOCAL PARA IMPULSAR LOS DESECHOS POR ENCIMA DE LA CAÑERÍA PRINCIPAL.

AL ENCONTRARNOS EN UNA ZONA PERI URBANA, Y CARECER DE SISTEMA CLOCAL, SE PROPONE UN SISTEMA DE TRATAMIENTO, TERRENO DE INFILTRACIÓN O LECHO NITRIFICANTE, COMO SUSTITUCIÓN DEL POZO ABSORBENTE; ELIMINANDO O DISMINUYENDO LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS.

EL TRATAMIENTO DE LAS AGUAS RESIDUALES DEBE SER ENTENDIDO, COMO UNA NECESIDAD, A FIN DE MANTENER CONDICIONES ADECUADAS DE SALUD E HIGIENE PARA LA POBLACIÓN, CONSERVAR LA CALIDAD DE LAS FUENTES DE AGUA Y PROPENDERÁ UN USO RACIONAL Y SUSTENTABLE DE LOS RECURSOS ACUÁTICOS.

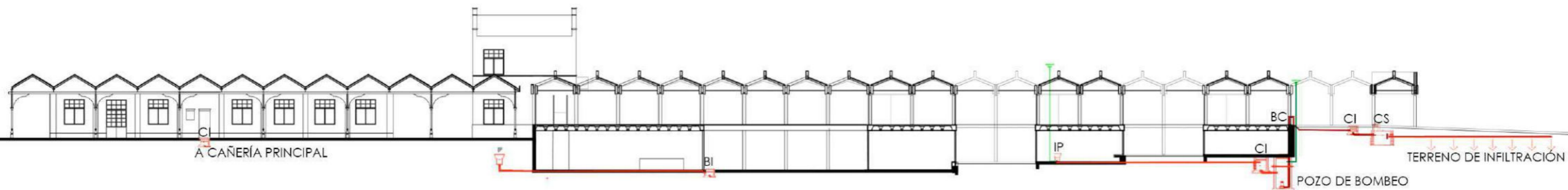
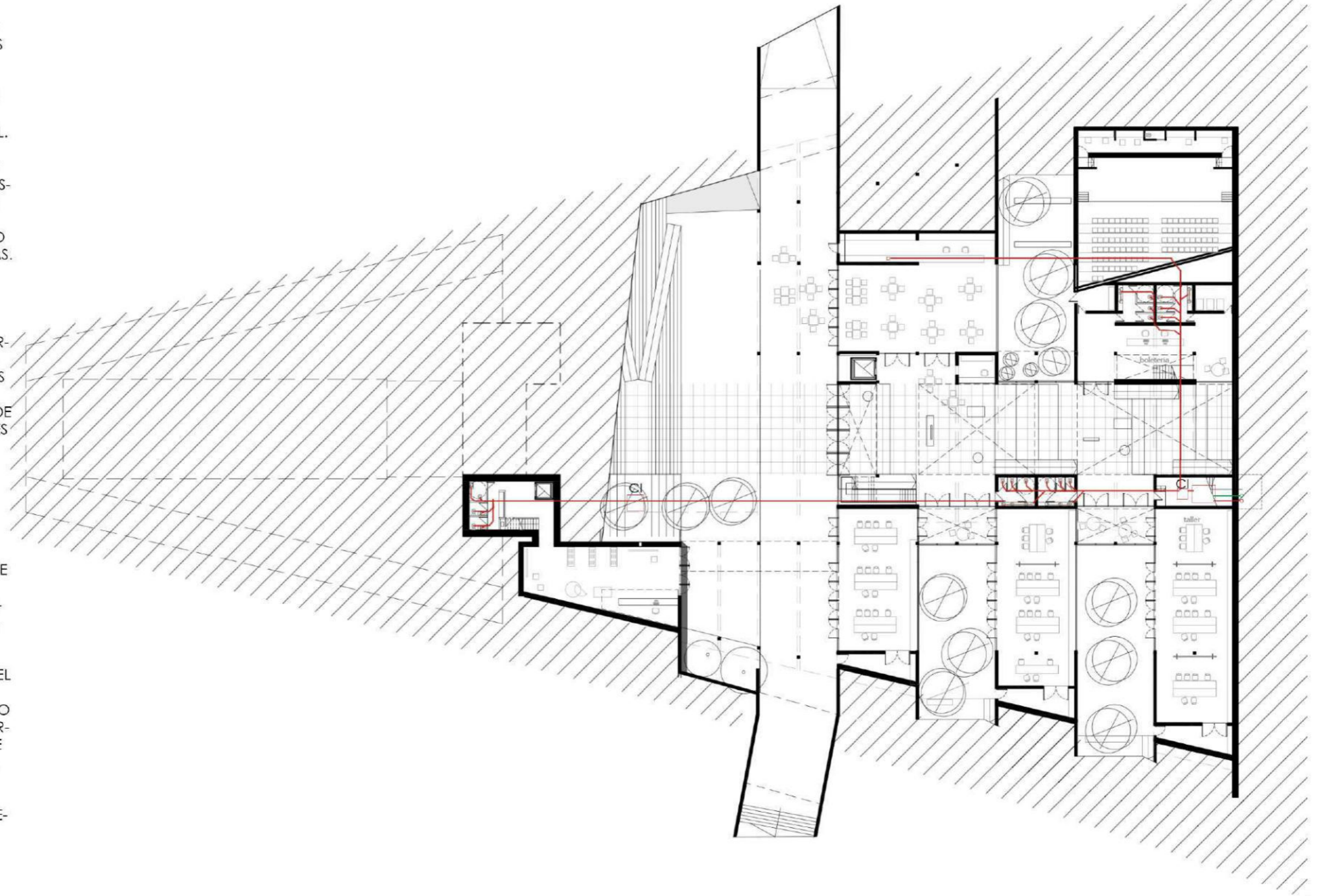
EN EL SISTEMA DE TRATAMIENTO, LA DEPURACIÓN DE LAS AGUAS RESIDUALES SE REALIZA A PARTIR DE TRES ETAPAS SUCESIVAS:

PRIMERA ETAPA: UNA CÁMARA O FOSA SÉPTICA, QUE RETIENE Y DIGIERE EL MATERIAL ORGÁNICO SÓLIDO MÁS GRUESO.

SEGUNDA ETAPA: UN TERRENO DE INFILTRACIÓN QUE DISTRIBUYE LOS LÍQUIDOS EN UN ÁREA GRANDE DEL SUELO.

EL AGUA RESIDUAL QUE SALE DE LA CÁMARA SÉPTICA PASA Y SE DISTRIBUYE POR EL TERRENO DE INFILTRACIÓN. ESTE CONSISTE EN UNA RED DE CAÑOS PERFORADOS, COLOCADOS EN ZANJAS RELLENAS CON MATERIAL POROSO Y TAPADAS CON TIERRA. EL AGUA SALE POR LAS PERFORACIONES DE LOS CAÑOS Y PASA A TRAVÉS DEL MATERIAL DE RELLENO DONDE COLONIAS DE MICROORGANISMOS ABSORBEN Y DIGIEREN LOS CONTAMINANTES. FINALMENTE LLEGA AL FONDO DE LAS ZANJAS Y PENETRA EN EL SUELO.

TERCERA ETAPA: EL SUELO, POR DEBAJO DEL TERRENO DE INFILTRACIÓN, QUE FILTRA Y COMPLETA LA DEPURACIÓN DEL AGUA.

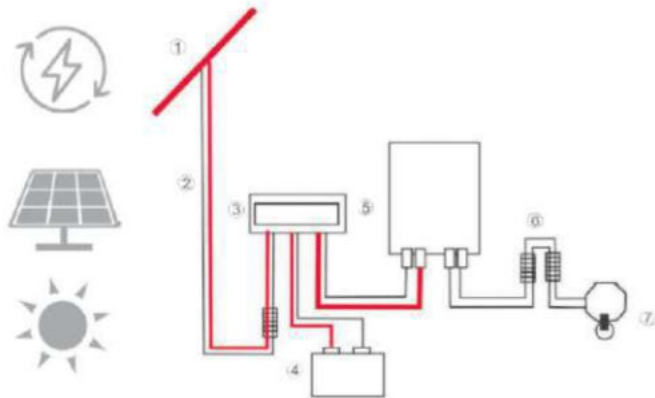
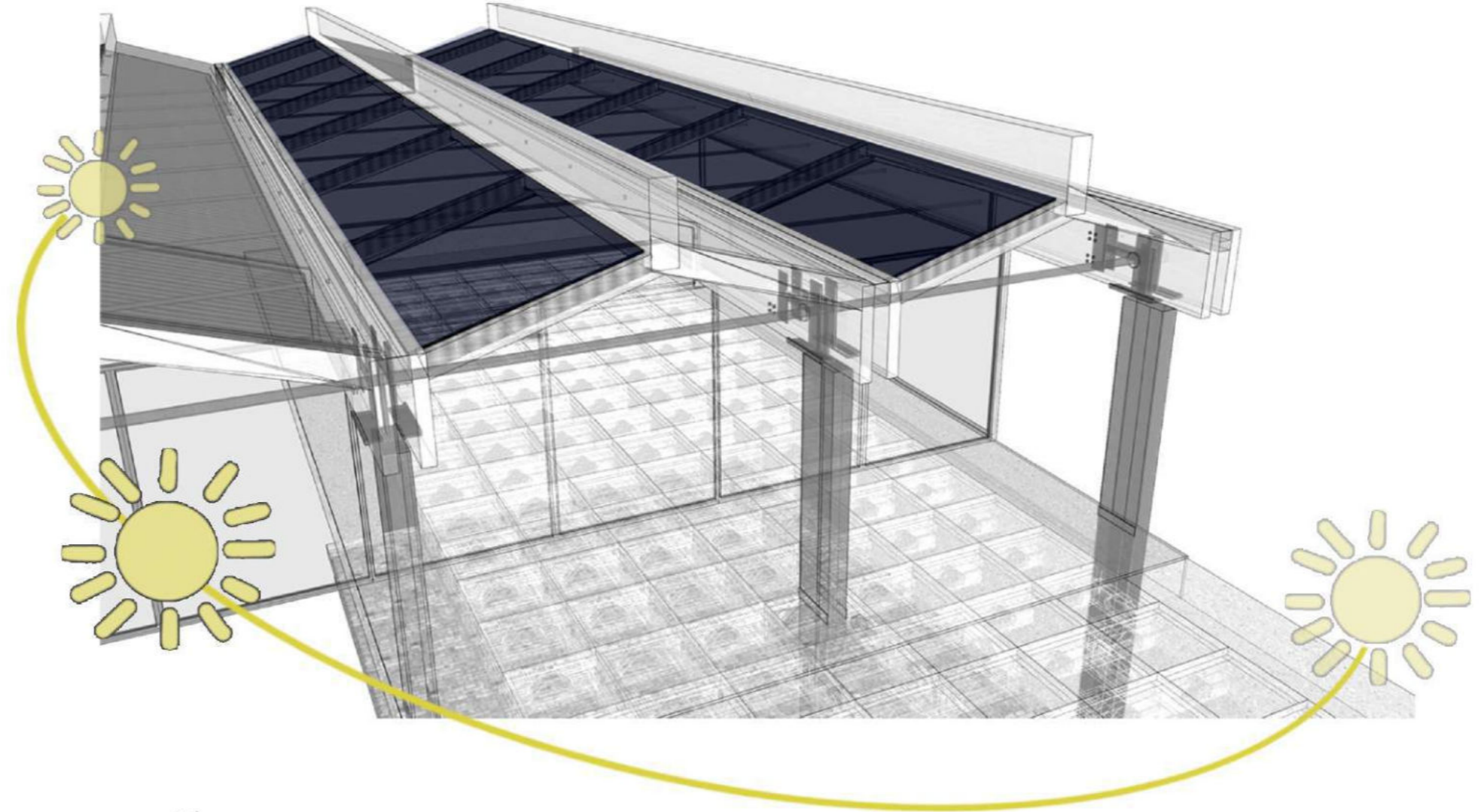


RECOLECCIÓN Y UTILIZACIÓN DE ENERGÍA

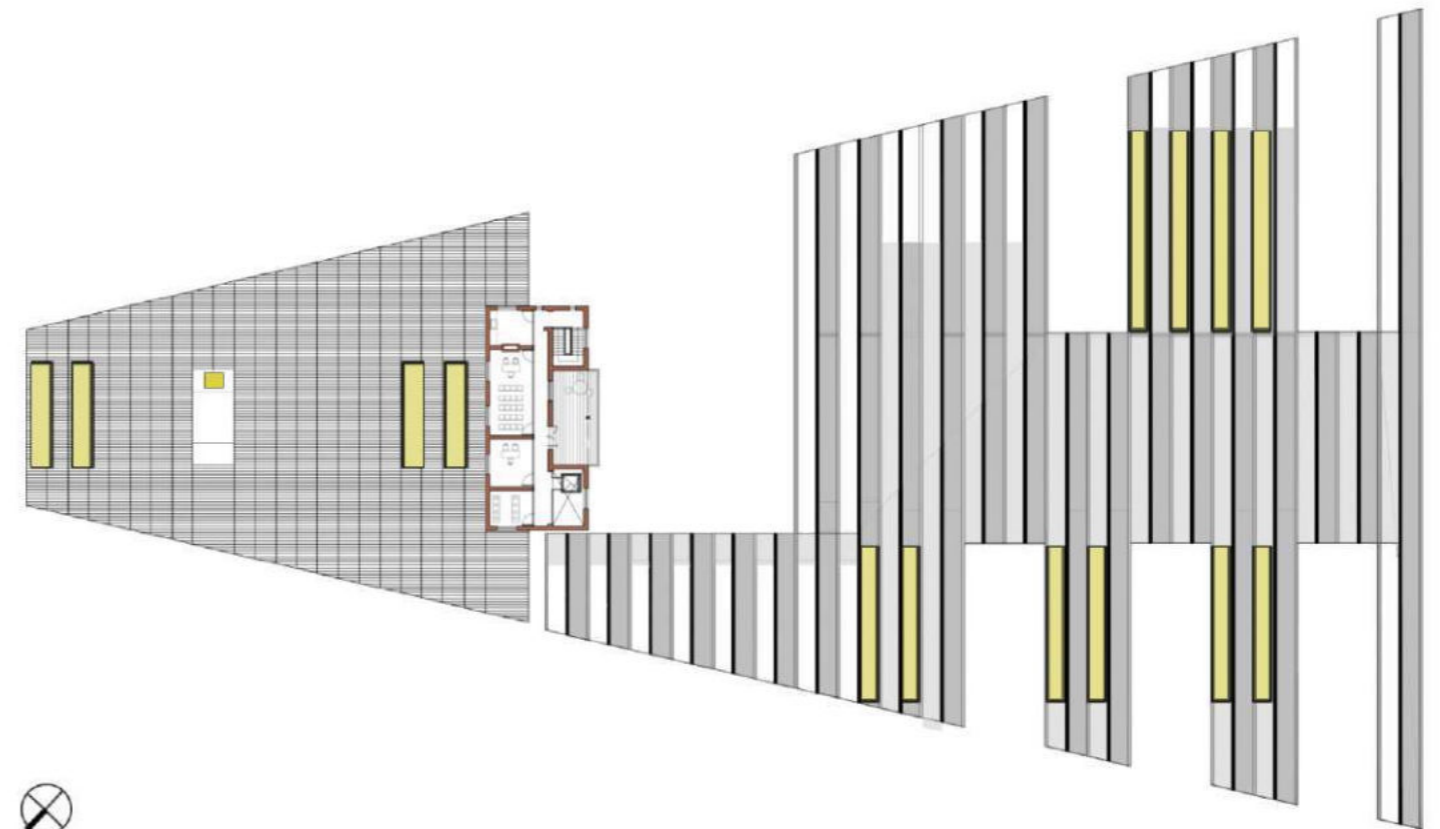
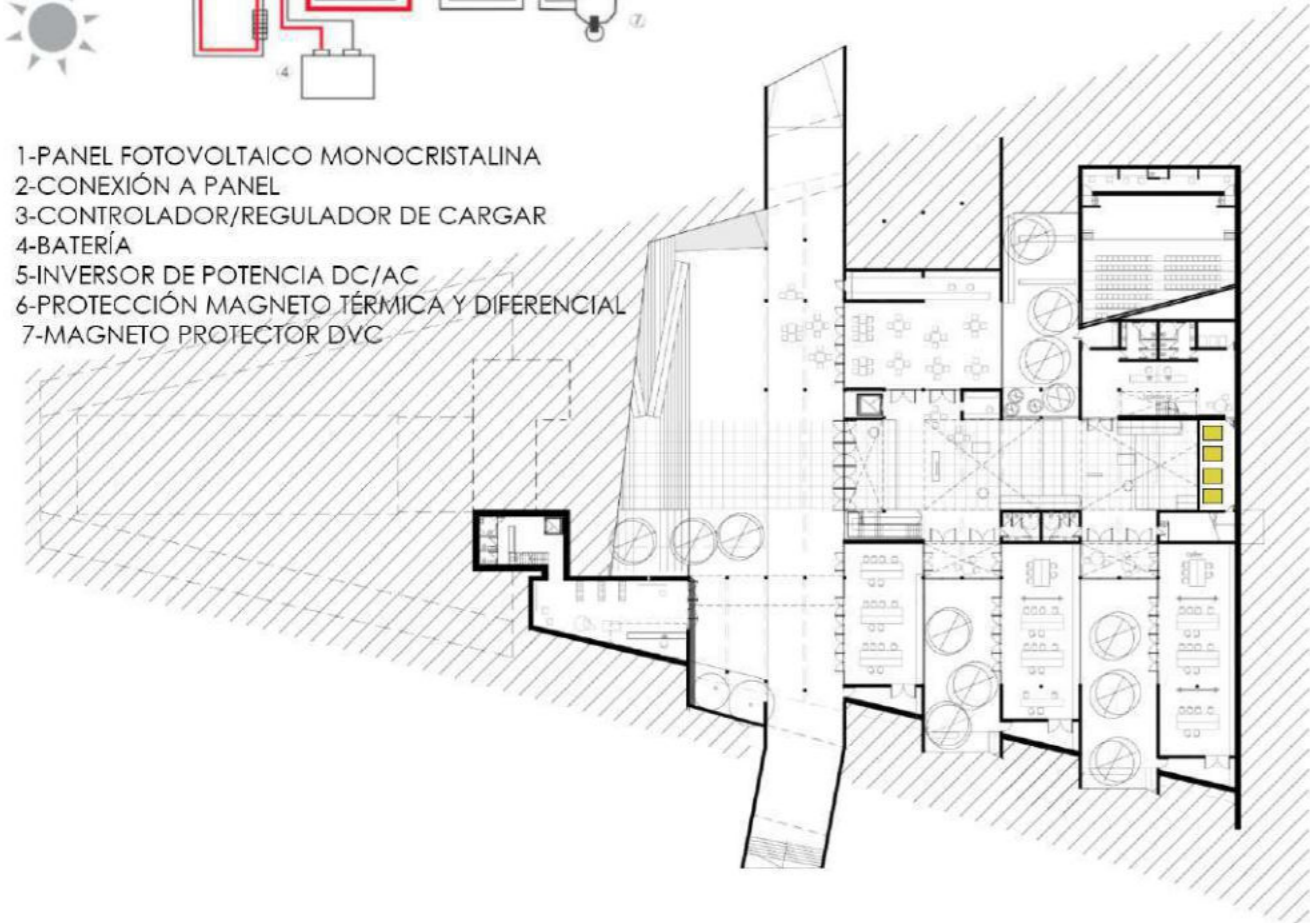
SOLAR A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PANELES FOTOVOLTAICOS MONOCROMÁTICOS UBICADOS EN MÓDULOS DE LA NUEVA CUBIERTA. LO CUAL PRETENDE UN EQUILIBRO ENERGÉTICO ENTRE LO CONSUMIDO Y LO GENERADO.

LA ENERGÍA RECOLECTADA POR LOS PANELES ES TRANSFORMADA EN ENERGÍA ELÉCTRICA Y ES UTILIZADA PARA ABASTECER EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN DEL EDIFICIO.

SE UTILIZA UN SISTEMA QUE NO SE CONECTA DIRECTAMENTE A LA RED ELÉCTRICA (INDIRECTO), SI NO QUE UNA VEZ TRANSFORMADA LA ENERGÍA SOLAR EN ELÉCTRICA SE CONECTA A LOS CIRCUITOS DE ILUMINACIÓN, CUANDO LA ENERGÍA SOLAR NO ES NECESARIA PARA ABASTECER EL CIRCUITO; LA ENERGÍA DE LA RED ENTRA EN JUEGO PARA MANTENER EN FUNCIONAMIENTO EL CIRCUITO. LAS BATERIAS DE ALMACENAMIENTO SE UBICARÁN DE BAJO DEL CORREDOR DE EXPOSICIONES, Y SOBRE ADICIÓN DE CUBIERTA -EN RELACION AL PATIO- SOBRE PRE-EXISTENCIA.



- 1-PANEL FOTOVOLTAICO MONOCRISTALINA
- 2-CONEXIÓN A PANEL
- 3-CONTROLADOR/REGULADOR DE CARGAR
- 4-BATERÍA
- 5-INVERSOR DE POTENCIA DC/AC
- 6-PROTECCIÓN MAGNETO TÉRMICA Y DIFERENCIAL
- 7-MAGNETO PROTECTOR DVC



RECOLECCIÓN DE AGUAS PLUVIALES.

ALMACENAMIENTO Y USO DE LA MISMA PARA RIEGO DE VEGETACIÓN Y LIMPIEZA DEL CONJUNTO.



CUBIERTA

DISPOSICIÓN DE LAS TRANSPARENTES SEGÚN FUNCIÓN Y NECESIDAD DE INCIDENCIA DE LUZ. SUS EXTREMOS SE PROLONGAN AL EXTERIOR CONFORMANDO ALEROS Y SE ABREN PERMITIENDO LA VERTICALIDAD DE LA VEGETACIÓN. SISTEMA DE VENTILACIÓN CONSTANTE, PERMITIENDO LA LIBERACIÓN DE AIRE CALIENTE.



APROVECHAMIENTO DE ENERGÍA SOLAR.

SISTEMA DE PANELES FOTOVOLTAICOS SOBRE CUBIERTA, EN SENTIDOS NORTE PARA MEJOR CAPTACIÓN SOLAR.



VENTILACIÓN CRUZADA.

TODAS LAS FUNCIONES CUENTAN CON VENTILACIÓN CRUZADA, GENERADA A PARTIR DE UBICACIÓN DE PATIOS DE EXPANSIÓN.



CONSERVACIÓN DE VEGETACIÓN EXISTENTE.

DISPOSICIÓN EN PEINE CONSERVANDO VEGETACIÓN EXISTENTE, ACTUANDO COMO BARRERA SONORA Y FILTRO SOLAR. INCORPORANDO NUEVA VEGETACIÓN AUTÓCTONA, EN ESPACIOS DE ESPARCIMIENTO Y CIRCUITOS PEATONALES.



TRATAMIENTO DE EFLUENTES

SE PROPONE UN SISTEMA DE TRATAMIENTO, TERRENO DE INFILTRACIÓN O LECHO NITRIFICANTE, COMO SUSTITUCIÓN DEL POZO ABSORBENTE; ELIMINANDO O DISMINUYENDO LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS.



LA GESTIÓN URBANA ES EL CONJUNTO DE PROCESOS DIRIGIDOS A ARTICULAR RECURSOS HUMANOS, FINANCIEROS, TÉCNICOS, POLÍTICOS, NATURALES; QUE PERMITEN PRODUCIR CIUDAD Y SATISFACER LAS NECESIDADES DE SU POBLACIÓN.

TANTO LA ETAPABILIDAD COMO LA GESTIÓN SON IDEADAS A PARTIR DEL PROYECTO, TENIENDO EN CUENTA EL ESTADO DE LA EDIFICACIÓN, Y EL PROGRAMA; SIN OLVIDAR QUE ESTE PROYECTO CONFORMA UN COMPONENTE CLAVE EN LA POLÍTICA DE DESCENTRALIZACIÓN PLANTEADA PARA LA CIUDAD Y DESARROLLO DEL SECTOR.

ETAPABILIDAD

DEFINIR EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE UNA OBRA NOS PERMITE DEFINIR, COORDINAR Y DETERMINAR EL ORDEN EN QUE DEBEN REALIZARSE LAS ACTIVIDADES CON EL FIN DE LOGRAR LA MÁS EFICIENTE Y ECONÓMICA UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DISPONIBLES. SE PLANTEA LA INTERVENCIÓN EN 3 ETAPAS.

ETAPA 1 - PREEXISTENCIA

LA ETAPA 1 CONTEMPLA LA DEMOLICIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS, PUESTA EN VALOR DE LAS PREEXISTENCIAS, REACONDICIONAMIENTO DE FACHADAS INTERIORES Y EXTERIORES, Y CUBIERTAS. ADECUACIÓN TÉCNICA DEL EDIFICIO PREEXISTENTE. INCORPORACIÓN DE TRANSPARENCIAS EN CUBIERTA E INCORPORACIÓN DE DISPOSITIVO DE INTERVENCIÓN.

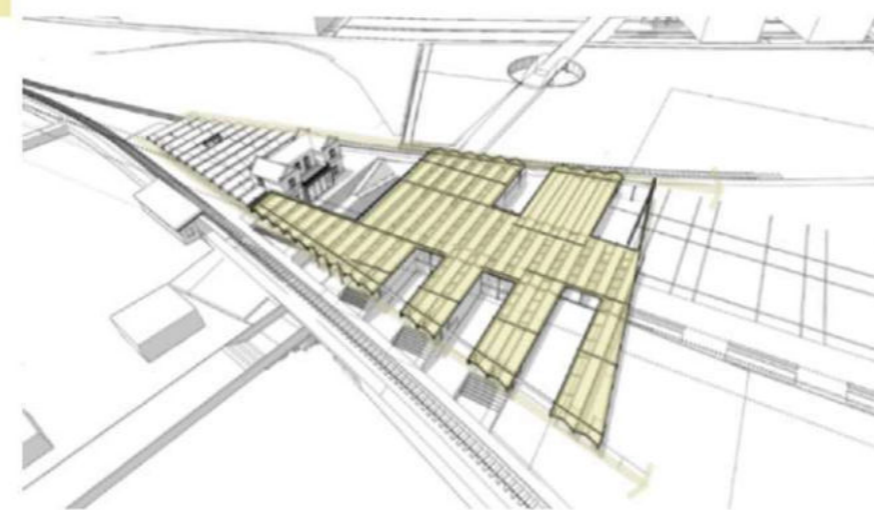
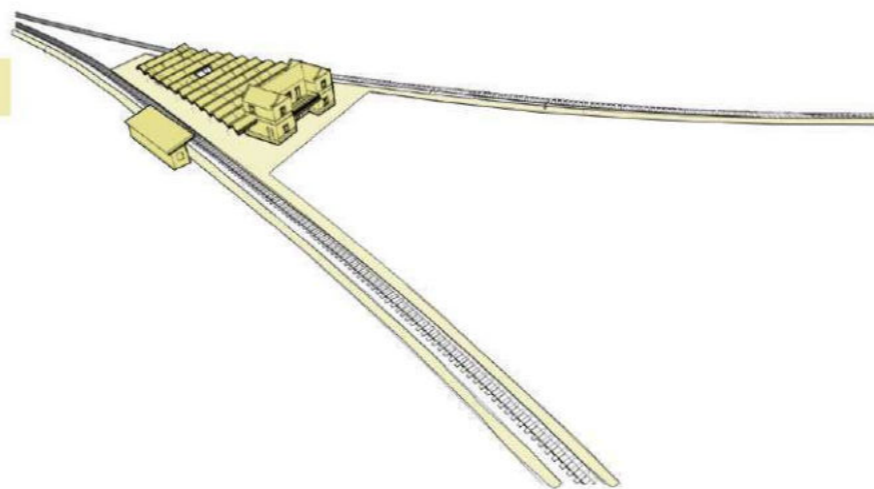
ESTA PRIMERA FASE, NOS PERMITIRÁ PONER EN FUNCIONAMIENTO, AUNQUE SEA EN PARTE, EL EDIFICIO PREEXISTENTE, Y LAS OFICINAS ADMINISTRATIVAS PLANTEADAS EN EL.

ETAPA 2 - NUEVO EDIFICIO

COMO SEGUNDA ETAPA, SE REALIZARAN LAS EXCAVACIONES Y PREPARACIONES DEL TERRENO. SOBRE PREEXISTENCIA POR MEDIO DE PALA, PARA PROTECCIÓN DE FUNDACIONES EXISTENTES. ESTRUCTURA DE HORMIGÓN ARMADO, IN SITU: FUNDACIONES, ENTREPISOS. MONTAJE DE ELEMENTOS ESTRUCTURALES METÁLICOS, MONTAJE DE VIGAS LAMINADAS, CONSTRUCCIÓN DE MUROS DE LADRILLO. INSTALACIONES Y AISLACIONES, CERRAMIENTOS Y REVESTIMIENTOS TERMINACIONES.

ETAPA 3 - PARQUIZACIÓN

TIENE EN CUENTA LA TOTALIDAD DEL PARQUE Y LA RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL EDIFICIO, INCORPORANDO SOLADOS Y SENDEROS A TRAVÉS DEL PARQUE, MOBILIARIO URBANO, Y FORESTACIÓN.



GESTIÓN

EL PROYECTO DEL CENTRO DE DESARROLLO CULTURAL EMPALME LOBOS, SE LLEVARA A CAVO A TRAVÉS DE ACTORES DE CARÁCTER PÚBLICO.

EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, DEBIDO A LOS DAÑOS PRODUCIDOS EN DICHA ESTACIÓN, HA HABIDO UN TRABAJO ACTIVO POR PARTE DEL MUNICIPIO, SOLICITANDO QUE SE LE CEDA EL DOMINIO DEL INMUEBLE FERROVIARIO. EN EL AÑO 2018, ES CUANDO, POR LA AABE, AGENCIA DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES DEL ESTADO, SE LE TRANSFIERE DICHO DOMINIO NACIONAL AL MUNICIPIO, A LA ADIF (ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA).

EL PROYECTO, A PARTIR DEL PROGRAMA DE APOYO AL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL Y COMUNAL, SERA FINANCIADO POR MEDIO DEL GOBIERNO NACIONAL.

EL MUNICIPIO, DEBERÁ LLEVAR ADELANTE LA RESTAURACIÓN DEL EDIFICIO PREEXISTENTE, Y GESTIONARA LA LICITACION PUBLICA

FINALIZADO EL PROYECTO, SE REALIZARAN CONCESIONES Y ALQUILER, A EFECTOS DEL MANTENIMIENTO DEL EDIFICIO.



ESCUELA DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA



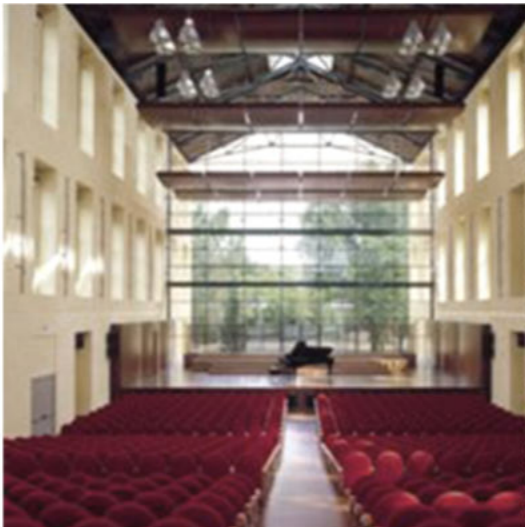
ESTACIÓN DE SERVICIO, AH Asociados



PABELLÓN PARA EL MUSEO DE ARTE KIMBELL, Renzo Piano



AUDITORIO PAGANI, Renzo Piano



BIBLIOGRAFIA

- PLAN DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO REGIONAL Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO LOCAL PARA EL PARTIDO DE LOBOS.
- PLAN URBANO ROSARIO 2007 - 2017
- CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL
- LUZ Y SOMBRA CONSTRUYENDO ESPACIO, VANESSA LOYA PIÑEIRA

SITIO WEB

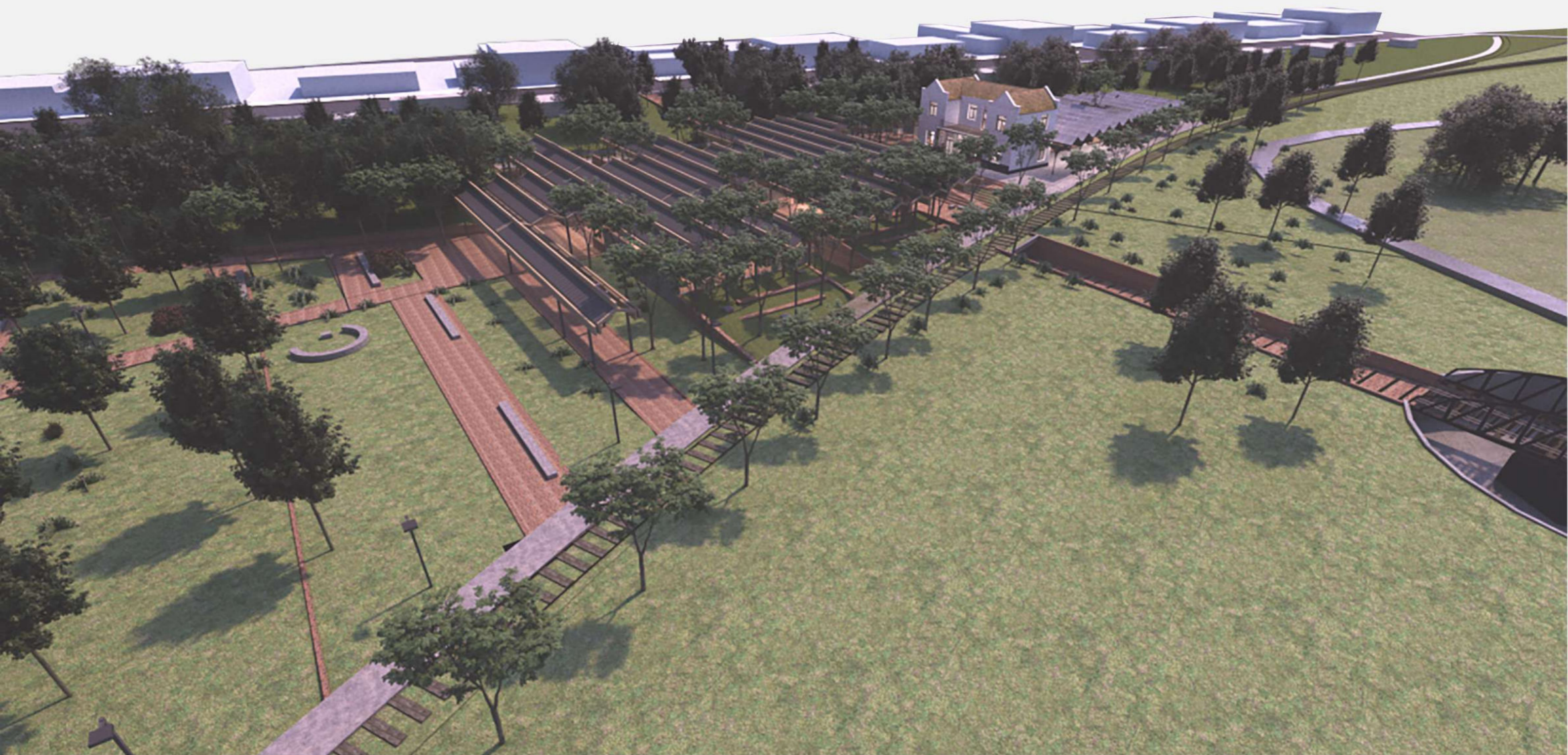
- [HTTP://WWW.MUSEOPAGODELOSLOBOS.COM.AR/P/CARTOTECA-ONLINE](http://www.museopagodeloslobos.com.ar/p/cartoteca-online)
- [HTTPS://WWW.ROSARIO.GOB.AR](https://www.rosario.gob.ar)
- [HTTP://WWW.ELALBUMDELOBOS.COM.AR](http://www.elalbumdelobos.com.ar)



CIERRE

CINCO ESQUINAS

Nuevo centro cívico para el desarrollo



AGRADECIMIENTOS

- Universidad Nacional de La Plata, pública y gratuita, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Cuerpo docente del TVA N° 3. Gandolfi-Ottavianelli-Gentile.
- En especial a Arqta. Ana Ottavianelli , Arq. Alejandro Denis y grupo de asesores.
- Familia y Amigos con quienes recorrí este proceso de crecimiento y formación personal y profesional.

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA