

ARQUITECTURA Y TRANSPORTE | **TERMINAL DE OMNIBUS CAÑUELAS**
AGUSTÍN LÓPEZ CATERVI | 33475/8



Proyecto Final de Carrera | **PFC** | Alumno: **LÓPEZ CATERVI**, Agustín | Número de legajo: **33475/8**

Tema: Arquitectura y Transporte: Terminal de Omnibus de Cañuelas

Universidad Nacional de La Plata | Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Taller Vertical de Arquitectura N°12 | **SÁNCHEZ - LILLI - COSTA**

Coordinación PFC | Karina **CORTINA**

Docentes | Jorge **SÁNCHEZ** - Pablo **LILLI** - Carlos **COSTA** - Karina **CORTINA** - Carlos **JONES** - Daniel **BRETÓN** - Leonel **ANTONINI**

Unidad Integradora | Carlos **JONES** (Área Comunicación), Pablo **LILLI** (Área Historia de la Arquitectura)

Fecha de Defensa: **13/10/2022**

Licencia Creative Commons

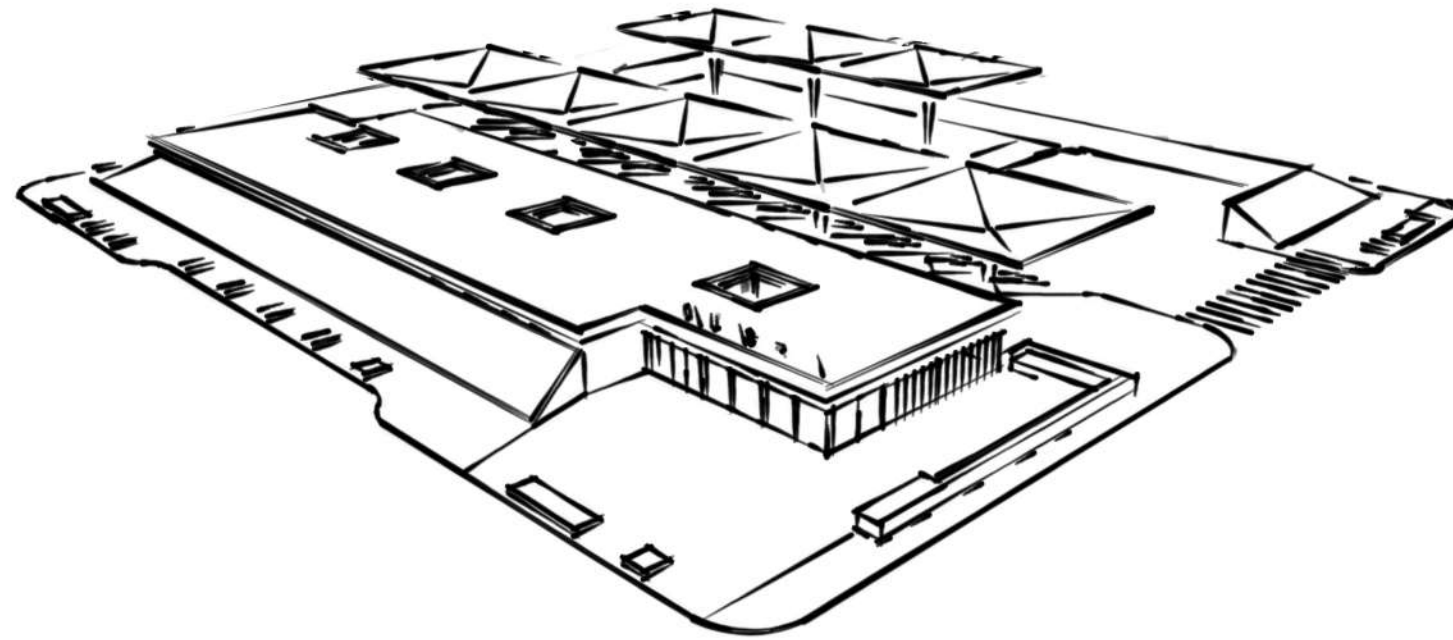


FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

PRÓLOGO



ARQUITECTURA Y TRANSPORTE: TERMINAL DE OMNIBUS DE CAÑUELAS

El Proyecto Final de Carrera (**PFC**) que desarrollaremos a continuación constituye el resultado de años de aprendizaje durante toda la carrera de Arquitectura en la FAU de la Universidad Nacional de La Plata, en el Taller Vertical de Arquitectura número 12 SÁNCHEZ - LILLI - COSTA.

Este PFC articula las ideas y su materialización: la búsqueda será, en rigor, la capacidad de sintetizar el problema de la arquitectura y entender sus complejidades.

En este caso, se presentó desarrollar un proyecto que tiene que ver con dar una respuesta precisa a una necesidad de la ciudad donde me crié, que arrastra desde hace décadas, pero que actualmente esa necesidad se ha transformado gradualmente en una urgencia urbana.

INDICE

ÍNDICE

TEMA

Introducción al tema

CONTEXTO HISTORICO

Estado de la cuestión en Argentina

Background historico

Referentes proyectuales

SITIO

Contexto Historico Cañuelas

Sitio - Escala Local

PROBLEMÁTICA

Justificación conceptual de la problemática

M.A.G. (Mercado Agro Ganadero)

IDEA Y PROGRAMA

Idea

Programa

PLANOS

Implantacion

Plantas

Cortes

Fachadas

DETALLES TÉCNICOS

Detalles técnicos del edificio

IMAGENES DEL EDIFICIO

Reders y cortes perspectivados



TEMA



INTRODUCCIÓN AL TEMA

El tema a desarrollar es Arquitectura y Transporte, y el edificio proyectado es una Terminal de Omnibus de Corta, media y y larga distancia para la ciudad de Cañuelas. Se trata de un tema muy antiguo en la arquitectura y en el mundo del diseño, ya que como todos sabemos, las ciudades en el mundo van creciendo conforme pasa el tiempo, y en muchas de estas ciudades, quizá sobretodo en los países en desarrollo, no se tiene una planificación adecuada que incluya al transporte, por eso vemos bastos ejemplos de conflictos urbanos en relación a este tema.

El transporte (y sus conflictos) avanza a paso agigantado en Latinoamérica y puntualmente en nuestro país.

Cada vez vemos más vehículos (livianos y pesados) en las calles y las rutas de Argentina, cada vez vemos con más frecuencia siniestros viales que ocurren como consecuencia de la no planificación y la no inclusión de la problemática del transporte en los actuales tiempos que corren.

Los "No" Lugares

Marc Auge hace una síntesis teórica sobre los no lugares, donde habla de espacios sin identidad, espacios efímeros, donde solo las personas o usuarios lo ocupan por un tiempo finito. Menciona también los cambios de escala en alusión a la magnitud de las ciudades y el impacto en este caso puntual de los medios de transporte y es un claro ejemplo de lo que estamos hablando.

La arquitectura y el transporte deben ir de la mano, pensando espacios para albergar el funcionamiento de edificios destinados al transporte, pero también se debe incluir al potencial usuario, y se debe pensar la estrategia de por ejemplo, la locación del edificio, que haga que su funcionamiento e impacto, sea el correcto.

En este sentido, la idea es pensar un edificio integral, que de la posibilidad de dar identidad, de dar el funcionamiento correcto al usuario, de brindar confort, servicio a la comunidad, servicio al comerciante y por sobre todas las cosas, conectar a la ciudad de Cañuelas de manera satisfactoria con la región.

Teniendo en cuenta que desde la cuestión programática, el proyecto constará de todos los equipamientos necesarios para dar respuesta a una propuesta de Estación Terminal, el eje del trabajo estará puesto en la tecnología empleada para llevarlo a cabo.

El edificio expresará mediante a través del hormigón esa idea de edificio funcional con un alto sentido de pertenencia.

CONTEXTO HISTÓRICO

CONTEXTO HISTÓRICO

Explicar, o intentar explicar como se fueron dando los acontecimientos relacionados al transporte en la Republica Argentina, es difícil y sencillo a la vez. Es decir, es difícil comprender la cantidad de cosas que pasaron en el tiempo y a su vez, es sencillo de explicar ya que todos los hechos que impactaron y degeneraron el transporte en nuestro país fueron dándose de forma cronológicamente ordenada.

Durante finales del 1800 y principios de 1900, el transporte argentino era un transporte ordenado, basado en vías de conexión urbana en las grandes ciudades, y de rutas conectoras de otros polos urbanos.

Además, había dos factores o medios de transporte en realidad que eran una pieza fundamental para el orden del tránsito y sobretodo para el desarrollo económico integral, que fueron el tranvía y el tren respectivamente.

El tranvía en Buenos Aires cumplía una función determinante ya que descomprimía a los demás sistemas de transporte público como el Bus o el Subte.

El tren por otro lado, se ocupaba de diseminar vías y vías de ferrocarril durante su estatización en la década de 1940-1950, para que cada vez haya más localidades interconectadas por el ferrocarril, no solo para traslado de pasajeros sino también para traslado de mercaderías al interior.

Lamentablemente, la inestabilidad política de nuestro país, tuvo un impacto profundo en lo que a transporte se refiere. Durante las décadas posteriores a 1970, se fueron sucediendo acontecimientos que privaron el desarrollo pujante del transporte, allí se fueron cerrando ramales de tren, miles de km de vías que estaban conectadas se transformaron en un cementerio de vías férreas y destinando a miles de pueblos al abandono y la desconexión.

Paralelamente desapareció el tranvía en Buenos Aires y a partir de estos hechos, el transporte único prácticamente pasó a ser el colectivo, que pasó a ocupar las rutas de manera exponencial para transporte de pasajeros, y en lo que a mercadería se refiere, el tren de carga continuó pero nació también la proliferación (sobretodo en la década de 1990 cuando tuvo su pleno auge como consecuencia de las privatizaciones masivas de los trenes argentinos del entonces presidente de la república) del camión de carga, que llenó las rutas argentinas de tránsito pesado, haciendo de esta un caos vehicular con miles de accidentes fatales de tránsito al año. En fin, durante principios de siglo XX, Argentina supo tener un sistema ordenado e integral de tránsito, que sufrió fuertes golpes históricos que incidieron en su realidad actual.

Creemos que aun es posible diseñar un país integral como en sus épocas de apogeo, previendo nuevas arterias de tránsito, pensando en más oportunidades para el ciudadano y otorgando mayores beneficios de un sistema de transporte cada vez más masivo.



PRIMEROS COLECTIVOS ARGENTINOS



COLECTIVOS URBANOS DE 1950



COLECTIVOS URBANOS DE 1950



UN CLÁSICO BUS PORTEÑO DE LA DÉCADA DE 1970



TRADICIONAL CARROCERÍA DE MICRO DE LARGA DISTANCIA QUE ESTUVO PRESENTE DURANTE LAS DÉCADAS DE 1970 Y 1980.



ACTUALES COLECTIVOS DE DOBLE PISO, TÍPICOS DEL NUEVO SIGLO..

ESTADO DE LA CUESTION EN LA **REPÚBLICA ARGENTINA**



REDES VIALES

El estado de la cuestion transporte en nuestro pais esta basicamente basado en una extensa red de rutas y autopistas, las cuales son transitadas principalmente por vehiculos livianos privados (Autos, camionetas), Camiones de carga y Omnibus de mediana y larga distancia. En total existen en Argentina alrededor de 40000 kilometros de rutas y autopistas.



VEHICULOS

Aproximadamente mas de 8.500.000 de vehiculos forman parte del parque automotor de nuestro pais. De los cuales 5.300.000 son automoviles, 1.300.000 vehiculos livianos, 420.000 son de carga y mas de 60.000 son destinados a transporte de pasajeros.

TREN

El tren y sus redes de conexion fueron un factor distintivo de nuestro pais desde su estatizacion en la decada del 50, hasta la oleada de privatizaciones en la decada de 1990. Luego de este hecho, la importancia del tren ya sea de carga como de pasajeros, ha ido perdiendo importancia sobretodo en el interior del pais, con el cierre definitivo de centenares de estaciones ferroviarias, transformando pueblos pujantes en poblados fantasma. Esto es de vital importancia, ya que al morir el tren en gran parte del pais, el vehiculo que lo reemplazo ya sea para transportar mercaderia como pasajeros, paso a ser el camion y el colectivo, respectivamente. Impactando en el estado de las rutas del interior de Argentina.



AVION

El transporte aereo fue uno de los puntos que mas crecio, ya que los vuelos estan siendo cada vez mas usados. Al tener aerolinea de bandera, se han incrementado en los ultimos años el uso de avion para transporte de pasajeros hacia distintos puntos del pais. Se vio potenciado esto ademas por la llegada al pais de aerolineas low cost que fomentaron el uso de este medio de transporte.



FLUVIAL

En el caso del transporte fluvial esta mayoritariamente utilizado para el transporte de mercaderia, cuyos puertos mas destacados del pais son los puertos de Bahia Blanca, Mar del Plata, Buenos Aires y Rosario.

SITIO

SITIO | CIUDAD DE CAÑUELAS



La ciudad de Cañuelas, es una pequeña localidad ubicada al sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Es uno de los poblados más antiguos de la provincia y de la república, ya que este año alcanza su bicentenario desde su fundación. Es considerada la capital provincial del Dulce de leche y cuna de los mejores tambos del país siendo de las primeras de la historia en la producción láctea. Además, tiene en el campo y en la industria aceitera uno de los motores que la hacen una ciudad pujante con uno de los molinos aceiteros más importantes de Argentina y la región.



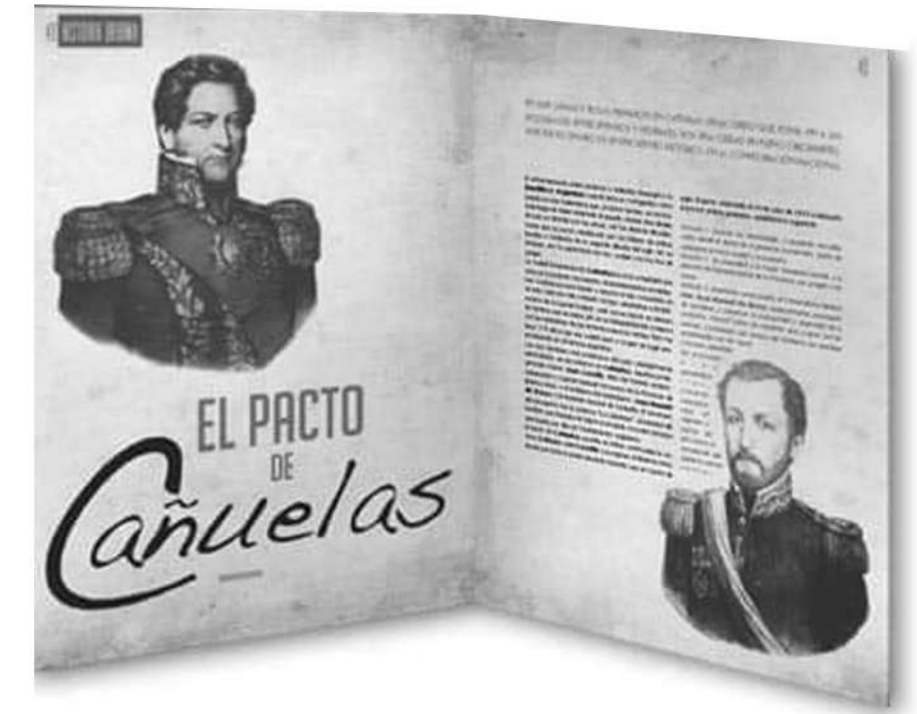
SITIO | CIUDAD DE CAÑUELAS



LA MARTONA
no inventó la leche...
pero produce la mejor,
y con ella elabora
productos inimitables...

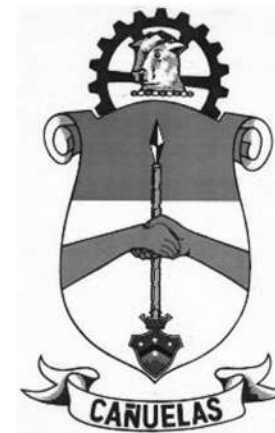
los mejores productos
derivados de la
mejor leche!
...es "la pura Martona!"

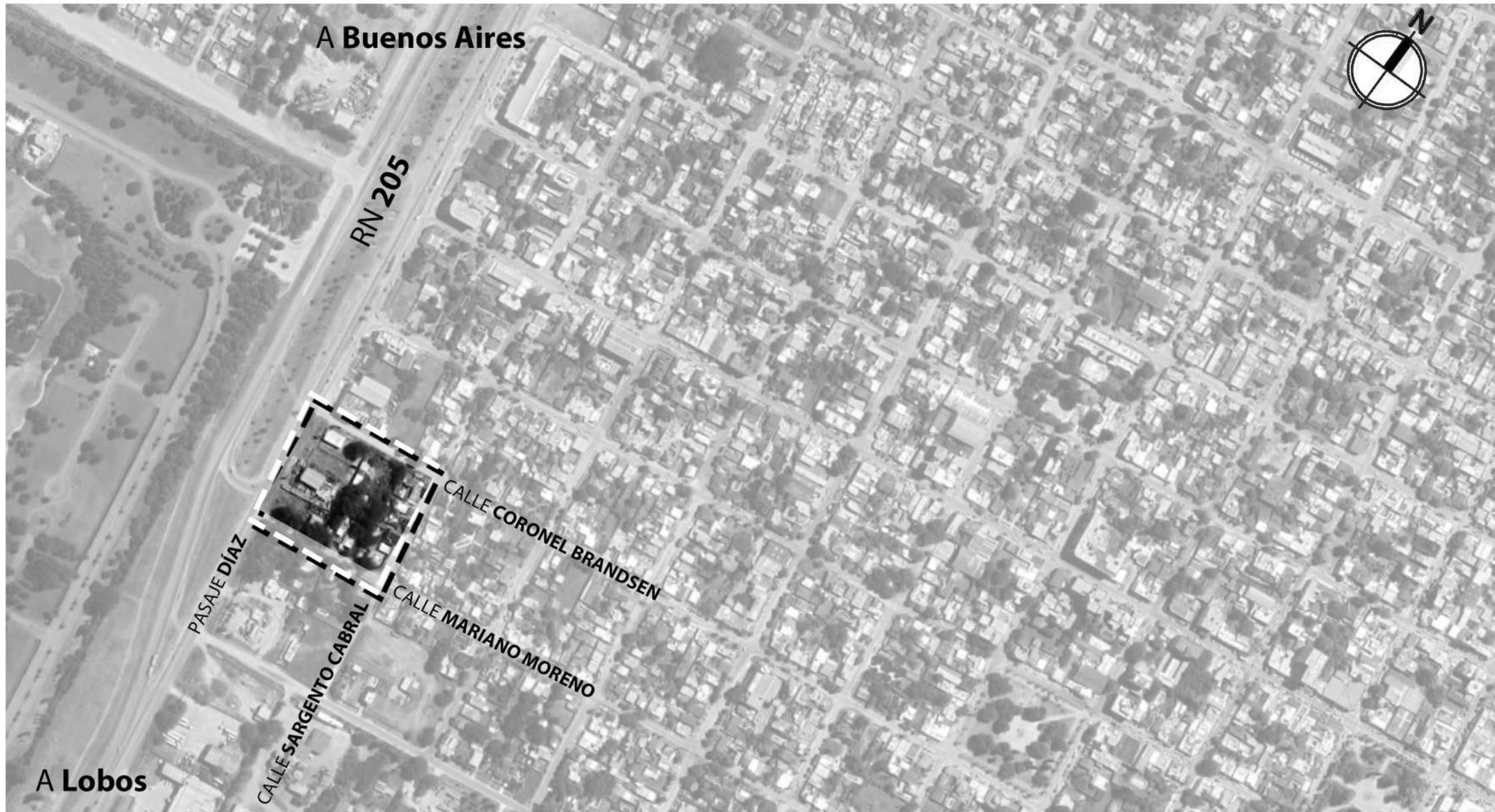
Para nosotros lo tradicional es estar a la vanguardia



PACTO DE CAÑUELAS

Cañuelas es una de las ciudades más antiguas de la provincia de Buenos Aires. Y con ello, arrastra décadas de historia. Fue allí donde se firmó el pacto de Cañuelas en el año 1829 entre Lavalle y Juan Manuel de Rosas, uno de los tratados más importantes de la época colonial. Además, durante muchas décadas funcionó la industria láctea "La Martona" que fue pionera en los procesos lácteos que posteriormente derivaron en todas las empresas que actualmente conocemos en nuestro país. Cañuelas a lo largo de sus años de vida fue generando un concepto de industria láctea y tambera que la posicionaron en el país como la capital del dulce de leche. Arquitectónicamente cumple con el estereotipo urbanístico de ciudad bonaerense de finales de siglo XVIII, que con el paso de los ciclos históricos se ha ido aggiornando. Sin dudas es una ciudad pujante y con un perfil industrial muy apegado desde sus inicios hasta estos días, y por ello este pfc está orientado en ese sentido.





CONTEXTO TERRITORIAL

ESCALA LOCAL

En esta imagen, podemos ver la ubicación exacta del lote.

Este se encuentra ubicado sobre la calle Pasaje Díaz (que es la colectora de la Ruta Nacional Numero 205), entre las calles Coronel Brandsen y Mariano Moreno en los laterales y la calle Sargento Cabral en el contrafrente.

Las medidas de este terreno rectangular es de 70 metros de largo por 85 metros de ancho.

Es un terreno cuyo 50% de ocupación es libre, ya que se encuentra sobre el margen que da hacia la ruta una estación de servicio de la empresa Rhasa, que presenta un estado total de abandono.

La otra mitad de la manzana la componen residencias estacionales ya que estamos en el comienzo de la ciudad, las casas más modernas se encuentran sobre el otro borde de la ciudad, que da hacia la ruta nacional numero 3.

Es una ubicación estratégica que responde a la necesidad urbana de una terminal, sin generar caos vehicular en el interior del casco cañuelense.

IMAGENES DEL TERRENO



Ubicacion del **TERRENO**



PROBLEMÁTICA

PROBLEMATIZACIÓN

TRANSITO:

UNA CIUDAD QUE CRECIO SIN CONTROL. LA NECESIDAD DE UNA TERMINAL DE OMNIBUS

El gran problema que acarrea en la gran mayoría de las ciudades del país es el tránsito. Cada vez hay más autos en la Argentina y las calles, cuyas características físicas responden a un contexto que hoy ya no alcanzan a cubrir, se transforman en determinados horarios en embudos que acaban siendo caos de tránsito cada día.

Esto por supuesto también ocurre en la localidad bonaerense de Cañuelas, donde el tráfico ha ido creciendo por distintos motivos.

Primero, en términos de tránsito, ya no es el pueblo de la década del 50, del 60 o incluso de los 80. Desde la creación de la autopista Ezeiza-Cañuelas (que une el aeropuerto internacional con la Ciudad de Buenos Aires) a principios de la década del 2000, el tráfico en la región ha ido acrecentándose considerablemente. Además de esta arteria de tránsito tan importante, se han mejorado las rutas 3 y la autovía 6 provincial.

Decimos que ya no es un pueblo además porque la población de Cañuelas también creció, por lo tanto las calles internas del pueblo han quedado pequeñas para el flujo de vehículos que tiene a diario, ocasionando semanalmente no solo caos vehicular sino accidentes tanto en el casco céntrico, complicando la rutina de los vecinos, sino también las salidas y entradas desde las rutas hacia el centro, y es allí donde se producen los principales focos de conflicto, ya que los vehículos de gran porte como camiones y sobre todo los omnibuses de media y larga distancia que se dirigen a transportar pasajeros hacia el centro de Cañuelas (que no posee un edificio que concentre estas actividades y obliga a los choferes de larga distancia a parar en la ruta, o dependiendo de la empresa prestataria del servicio, a ingresar al centro de la ciudad.. se ven obligados a realizar una tarea que complica el trabajo del chofer porque tiene que realizar varias maniobras para moverse y genera conflicto con los automovilistas locales.

Tragedia en el centro: un motociclista murió al embestir contra un camión

Se habría resbalado por la humedad del pavimento impactando contra el paragolpes del transporte.



Varios heridos por dos choques casi simultáneos en Ruta 205

Ocurrieron a la altura de la calle Echeverría y del resplandor involucrados tres automotores y una moto Yamaha. F

20.06.2018 | 02:52 | INFORMACIÓN GENERAL

13 veces compartida

Caos en el acceso a la Autopista Ezeiza - Cañuelas

Debido a las obras en la rotonda y el puente de Ruta 6, en algunos momentos las demoras pueden llegar a ser de hasta 15 minutos. No existe ningún tipo de control vehicular. Se recomienda utilizar las rutas de Alejandro Petión o Vicente Casares.





PROBLEMATIZACIÓN

LLEGADA DEL MERCADO AGROGANADERO: UNA OPORTUNIDAD PARA LA REGION

Ganadería El mercado de Liniers se traslada a Cañuelas

La firma del acuerdo entre el intendente Arrieta y representantes de los consignatarios abre el camino polo agroindustrial.

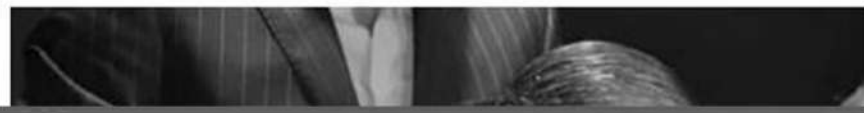
AGROPECUARIO



01/08/2019 NUEVO ESPACIO

Preven el traslado del Mercado de Liniers a Cañuelas para abril

El financiamiento del proyecto se dará por la participación de los accionistas del Mercado, el Banco Ciudad y el Banco Provincia.



GACETA



Lunes 25 de noviembre de 2019, 12:18hs. | Buenos Aires

LOS TEMAS DEL DIA TIFFANY LAS FICHAS DEL PAPA POLICIA BONAERENSE CRISIS EN CHILE ELECCIONES EN HONG KONG SUBA DE TARIFA DE GAS ELECCIONES



12 de junio de 2018



Archivo

CAMPO. HACIENDA

El Mercado de Liniers se traslada finalmente a Cañuelas



El traslado del mercado de Liniers a Cañuelas avanza y preven que la nueva localización estaría operativa "a partir de abril del año próximo", indicó el subgerente general de banca mayorista del Banco Ciudad, Claudio Saffirio, entidad que financia el 25% del proyecto.

ÚLTIMOS VIDEOS > VER MÁS



infocampo.com.ar

Adelantan que la apertura del MAG será para marzo

El Mercado Agroganadero de Cañuelas inauguraría el tercer mes del año. En febrero, repetirán un nuevo remate prueba con la entrada de hacienda.

08.01.2022



El hecho mas significativo que representa una problematizacion del proyecto y que cambiará la vida urbana de la ciudad de Cañuelas es, sin dudas, el traslado del Mercado Agro Ganadero de hacienda, que originalmente se ubicó en el Barrio de Liniers en la Ciudad Autonoma de Buenos Aires, y que desde este año funcionara en la ciudad de Cañuelas.

El nuevo predio se encuentra ubicado sobre la Ruta provincial 6, a pocos kilometros del acceso a Cañuelas y muy proximo a las intersecciones con las rutas 205 y 3.

Lo que se busco con este nuevo predio en esta nueva ubicacion fueron dos cosas: por un lado, descomprimir las arterias de CABA mas importantes eliminando los vehiculos de pequeño y gran porte que se dirigian hacia alli para transportar a todas las personas que alli compraban o vendian animales y/o productos relacionados con el campo argentino.

Y por otro, ubicarlo en algun sitio no muy alejado de la capital, es por eso que se penso en algun punto estrategico que se encuentre relativamente cercano a donde operaba pero con facil llegada, evitando aglomeraciones de personas y por lo tanto de vehiculos.

Y alli la ciudad de Cañuelas ganó la pulseada, y desde hace un tiempo se continuan los trabajos para su apertura.

Esto tendra un impacto sin precedentes en el pueblo ya que cuando el MAG funcione normalmente, miles y miles de personas viajara a Cañuelas y por lo tanto muchas empresas prestatarias de servicios de viajes de larga distancia comenzaran a funcionar en la zona, haciendo de la terminal de omnibus, una necesidad de caracter urgente.



REFERENTES

REFERENTES PROYECTUALES

FÉLIX CANDELA (1910-1997)

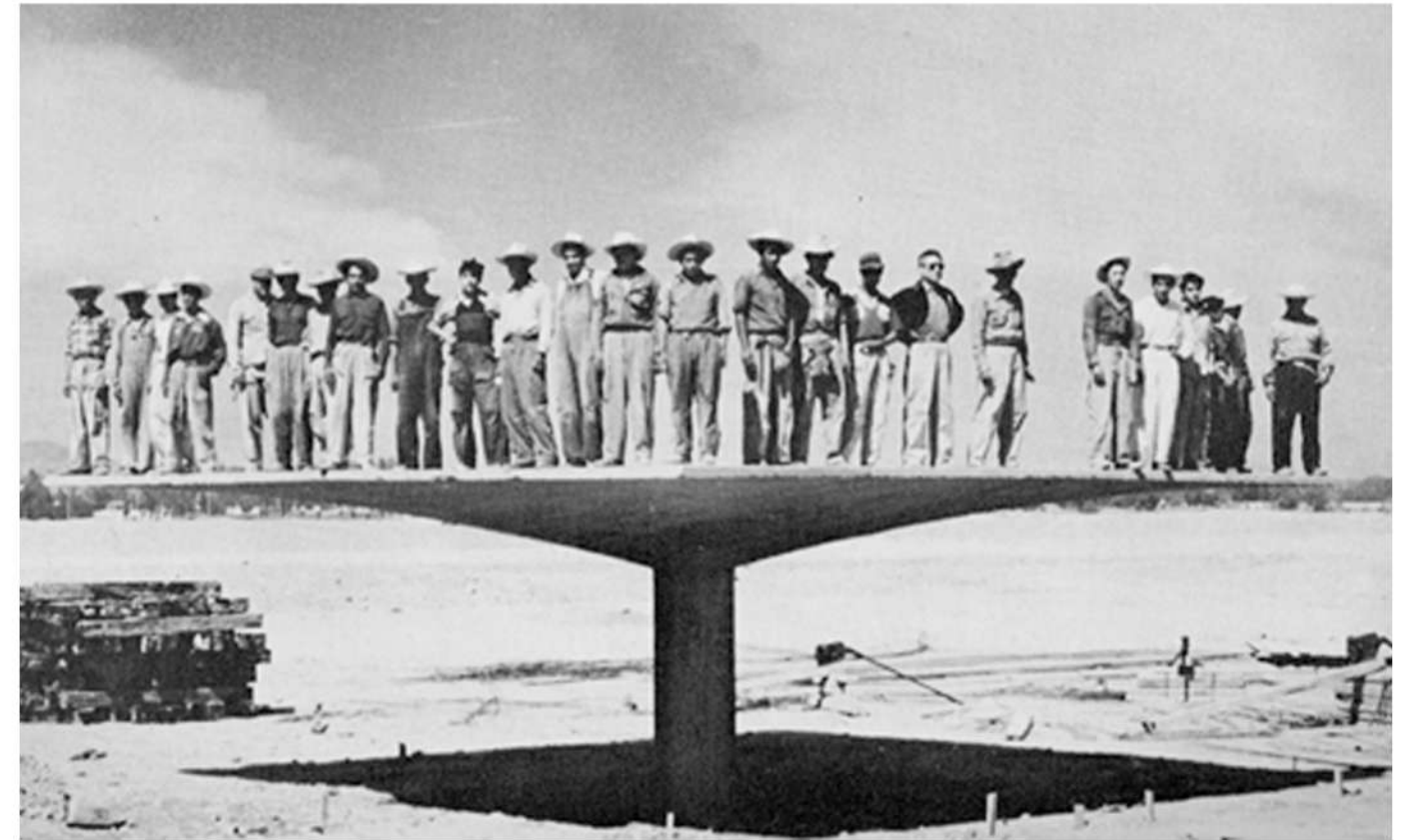
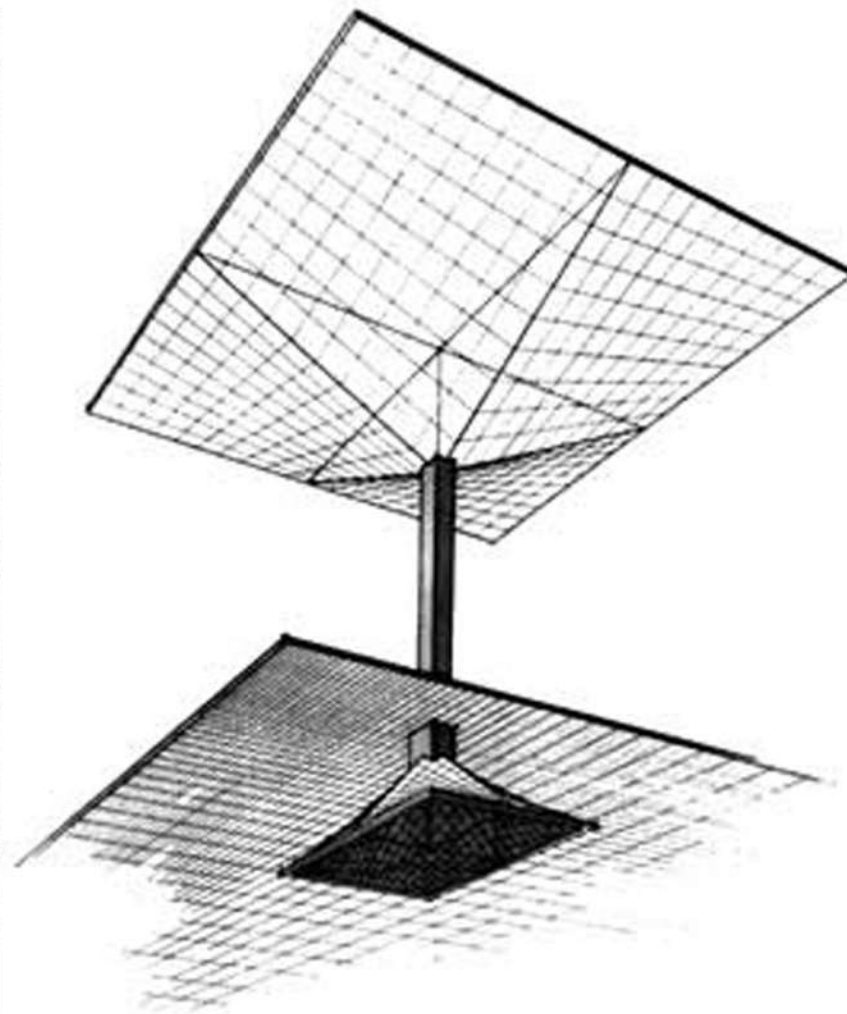
El panorama de la arquitectura mundial para las décadas del 50 y 60 se vieron revolucionados por las cubiertas de hormigón del Arq. Félix Candela.

Conquistó la esbeltez de la forma, cuando el hormigón apenas se estaba desarrollando, encontró la forma geométrica adecuada para optimizar no solo la belleza de sus cascarones sino también y a la vez un funcionamiento estructural óptimo.

El recurso de la doble curvatura que resiste por forma y fundamentalmente el paraboloides hiperbólico, superficie reglada que permitió hormigonarse sobre un encofrado simple de madera.

Entre sus obras más destacadas, para este PFC se eligió como fuentes de referencia de estudio el Mercado de Coyoacán del año 1955 en México.

El paraguas se convirtió en la imagen característica de las cubiertas de Candela para edificios con tipología de fábricas o almacenes. El arquitecto usó variables como el cambio de tamaño de los hiperpar, las inclinaciones, los desfases en las alturas de coronación para poder jugar con la luz, entre otros recursos



REFERENTES PROYECTUALES

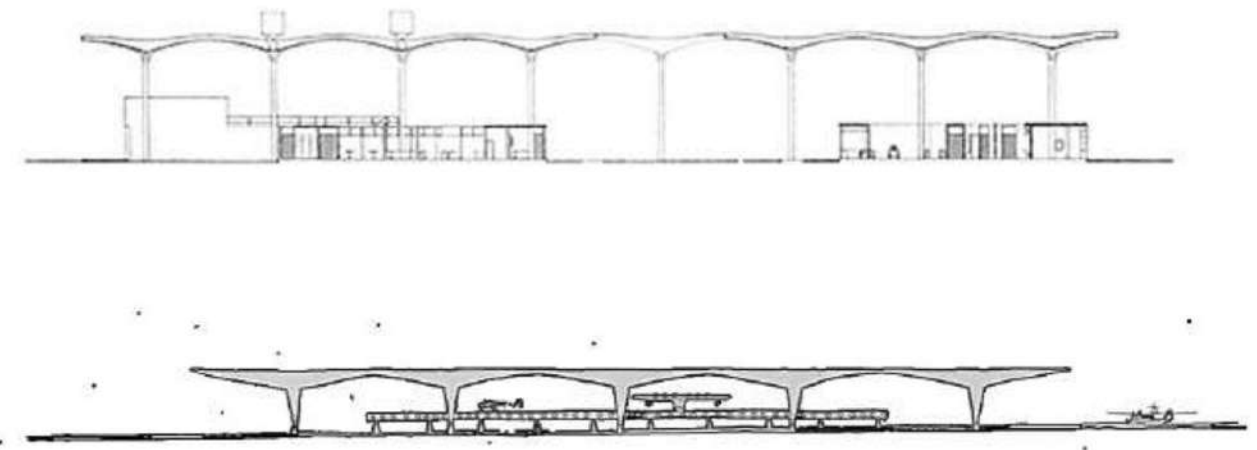
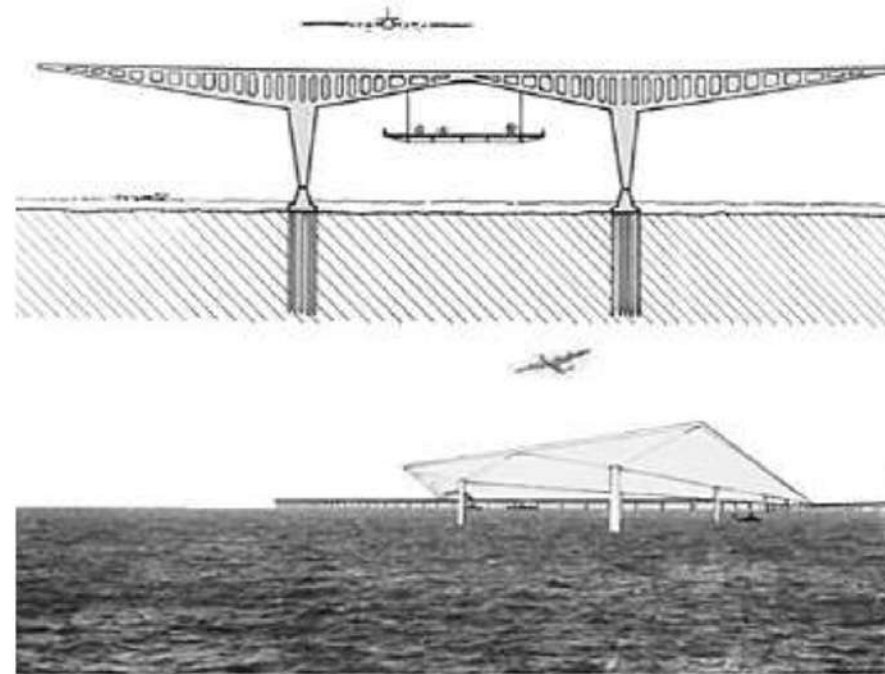
AMANCIO WILLIAMS (1913-1989)

Amancio fue un arquitecto que se caracterizó siempre por realizar proyectos que eran resultado de un profundo y exhaustivo análisis e investigación donde se interpretaban y entendían las problemáticas, sus dificultades y de forma meticulosa realizaba un proceso por el cual el diseño, la ciencia y la tecnología eran aplicadas de manera integral, hasta incluso tecnologías que aun no se habían inventado. En rigor, se llegaba a una propuesta final totalmente vanguardista para la época, innovadora y con un claro enfoque humanista.

Entre sus proyectos más destacados, que utilizamos como referentes proyectuales en este trabajo final de carrera se encuentran por un lado, los tres hospitales en Corrientes, pensados y proyectados entre 1948 y 1953, que si bien no llegaron nunca a materializarse, sus propuestas constituían una clara respuesta al problema de forma original. La utilización de una sobrecubierta independiente como elemento de control del clima fue un recurso enlazado a la construcción de una bóveda con las consideraciones regionales. El doble techo o techo alto constituye un sistema propio en sí mismo, que puede convivir con otros sistemas. Amancio pudo resolver el proyecto aplicando esta lógica sin conflictos.

Por otro lado, tenemos el Aeropuerto de Buenos Aires del año 1945. Aquí lo que se buscó fue la buena forma, donde función y tecnología sintetizan el conocimiento de una propuesta idónea.

También fue revolucionario para la época ya que en este contexto, la ciudad de Buenos Aires se realizaban construcciones que no respondían al ideal de movimiento moderno.

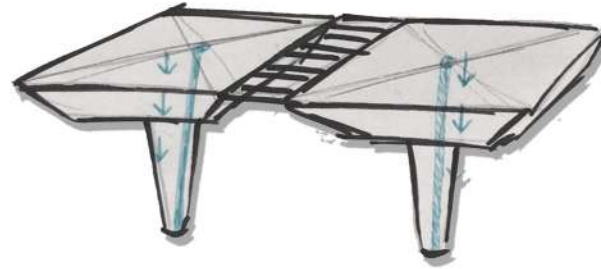


PROGRAMA

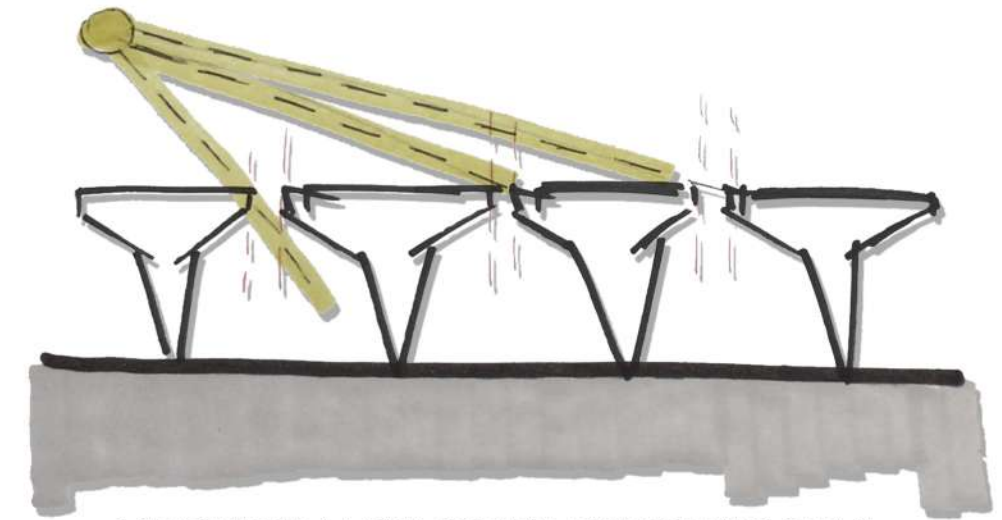
IDEA DE PROYECTO | BOCETOS PRELIMINARES



SITUACION EN CORTE DEL EDIFICIO

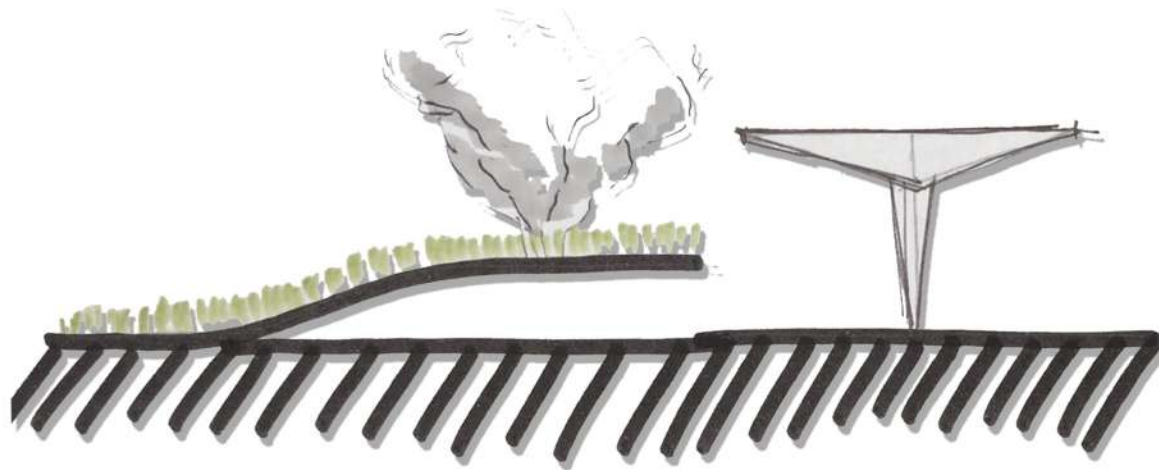


DESAGUE PLUVIAL INTERNO
EN LOS PARAGUAS

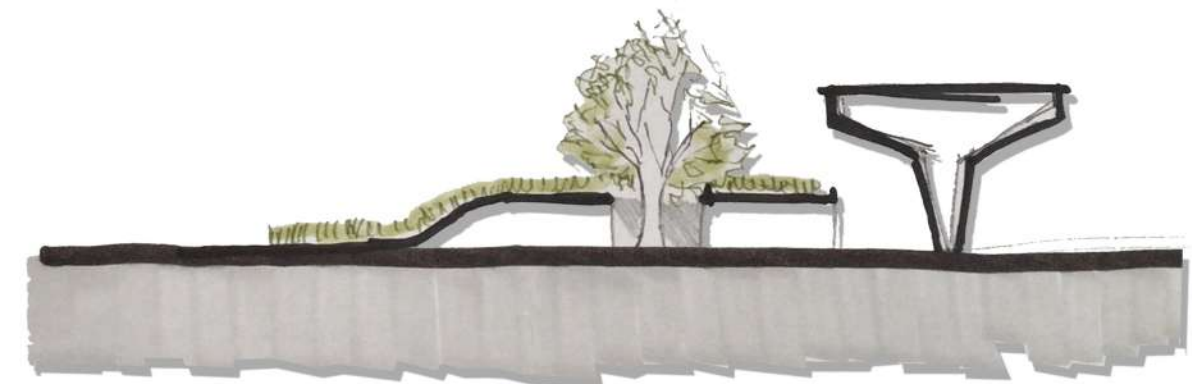


ACCION DE LA LUZ NATURAL EN LOS PARAGUAS

Aquí podemos observar algunos bocetos preliminares del proyecto donde, en contrapartida con lo que mencionamos anteriormente sobre los No lugares, desde este PFC se intentara revertir esa idea y repensar la noción de "lugar" y que la arquitectura esta directamente asociada a este. Constantemente se establecen relaciones de identidad y pertenencia. Se establecen cuestiones que tienen que ver con la sensibilidad desde lo topográfico, y se hace hincapie desde el lenguaje en que el edificio tenga un valor desde lo espacial, trabajando fuertemente los espacios verdes la cuestion ecologica. La tecnica es la que debe ser el instrumento para materializar una idea y a través de su relacion con el lugar cualifica el espacio y que a su vez, a traves de elementos geometricos de hormigon, me permitieron habitarlo.



SITUACION EN CORTE DEL EDIFICIO



GERMEN DEL EDIFICIO



PROGRAMA

SECTOR MANTENIMIENTO

- Playa de maniobras ---
- Estacionamiento de unidades ---
- Taller gomeria ---
- Taller Lavadero de unidades ---
- Taller Mecanico --- 350 m2
- Subtotal Talleres --- 350 m2
- Sala de descanso de choferes --- 80 m2
- Sala de maquinas --- 100 m2
- Deposito --- 100 m2
- Baño de choferes y operarios de mantenimiento --- 80 m2

PÚBLICO

- Informes ---
- Hall acceso --- 200 m2
- Boleterias (10) --- 200 m2
- Despacho de equipajes --- 150 m2
- Deposito --- 100 m2
- Sector de espera publico --- 500 m2
- Sector espera VIP --- 250 m2
- Bar/Confiteria --- 300 m2
- Locales comerciales (9) --- 300 m2

ENCOMIENDAS

- Oficina Previaje ---
- Oficina de reclamos rapidos ---
- Oficina de turismo Municipalidad de Cañuelas ---
- Subtotal Encomiendas --- 150 m2

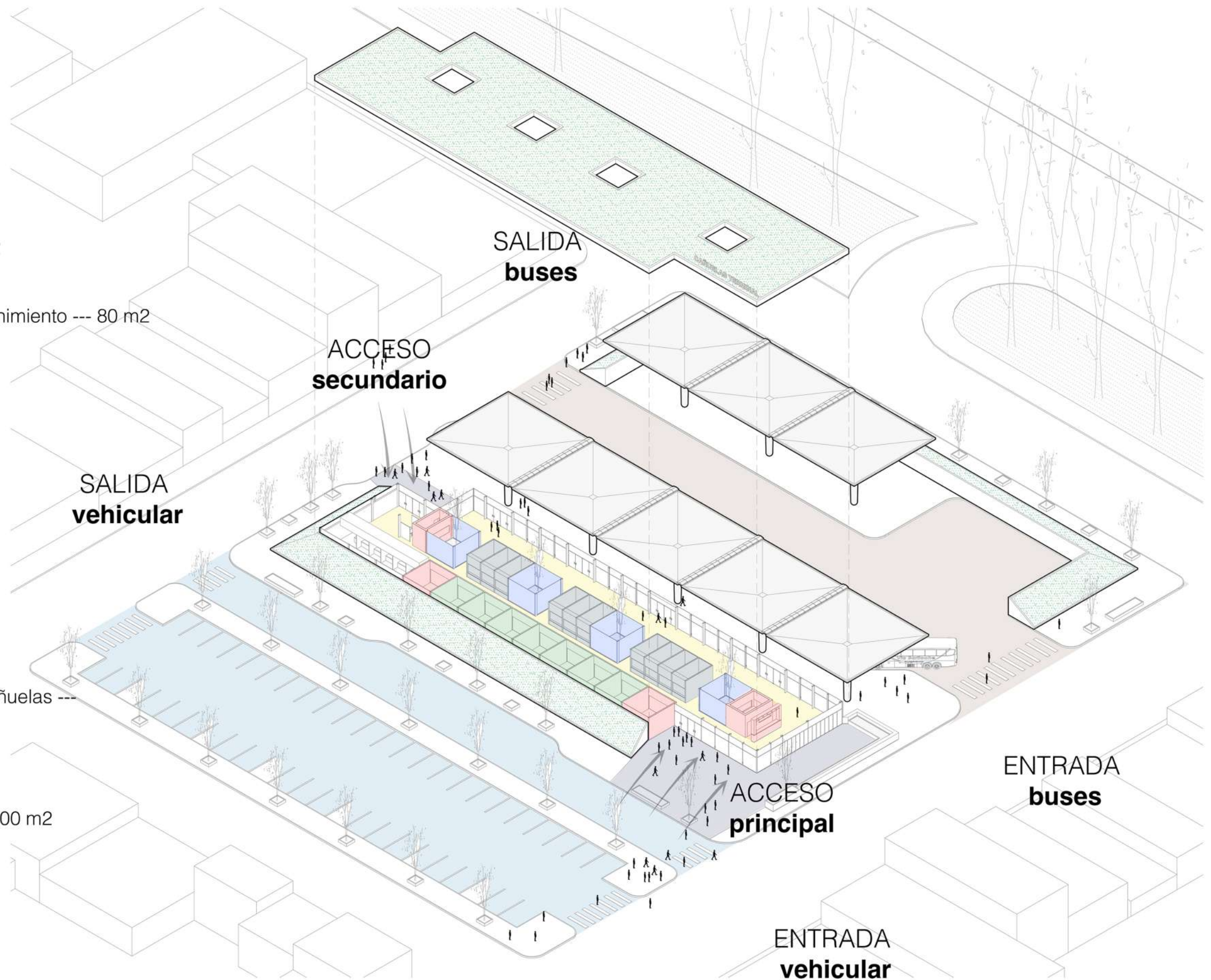
ADMINISTRACION

- Atencion al cliente ---
- Oficinas administrativas del edificio --- 200 m2
- Sala de reuniones privadas --- 80 m2
- Despachos administrativos (2) --- 80 m2
- Sala de espera --- 50 m2

ACCESO A UNIDADES

- Darsenas de acceso a unidades (10) ---
- 20% Circulaciones

TOTAL.: 3070 m2



● Estacionamiento
● Acceso vehicular de paso
● Parada de taxis

● Acceso Peatonal Principal
● Acceso peatonal secundario
● Acceso encomiendas

● Locales comerciales
● Boleterias

● Servicios
● Circulacion interna

● Patios
● Darsenas de omnibus

PROYECTO



Pasaje Díaz (Colectora RN 205)

Calle Coronel Brandsen

Calle Mariano Moreno

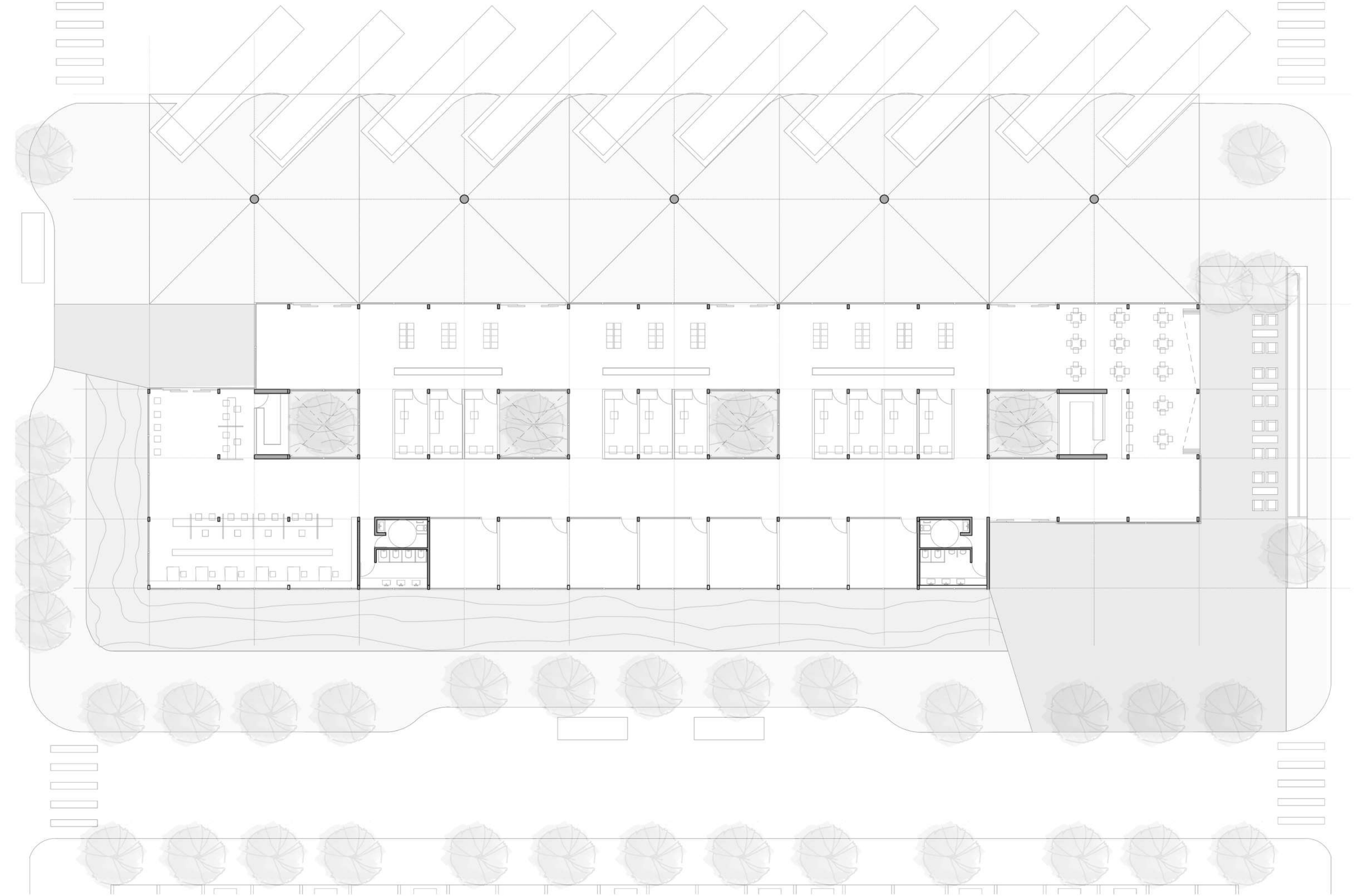
Calle Sargento Cabral

Calle Olavarria













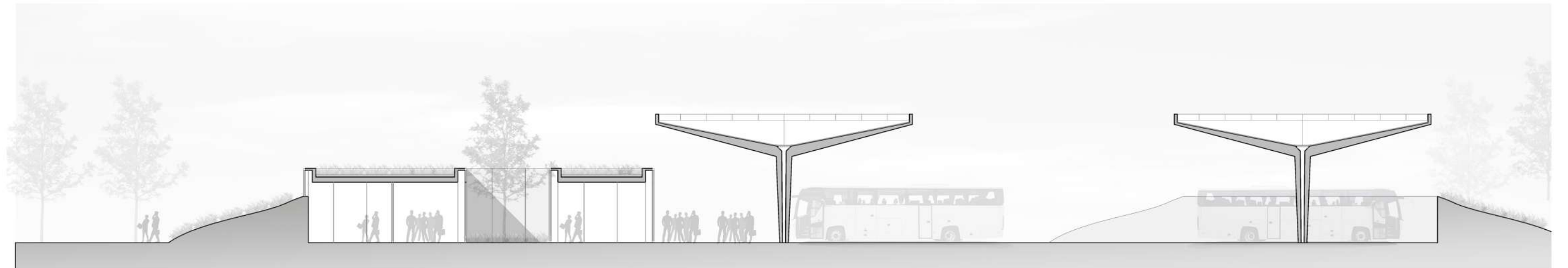
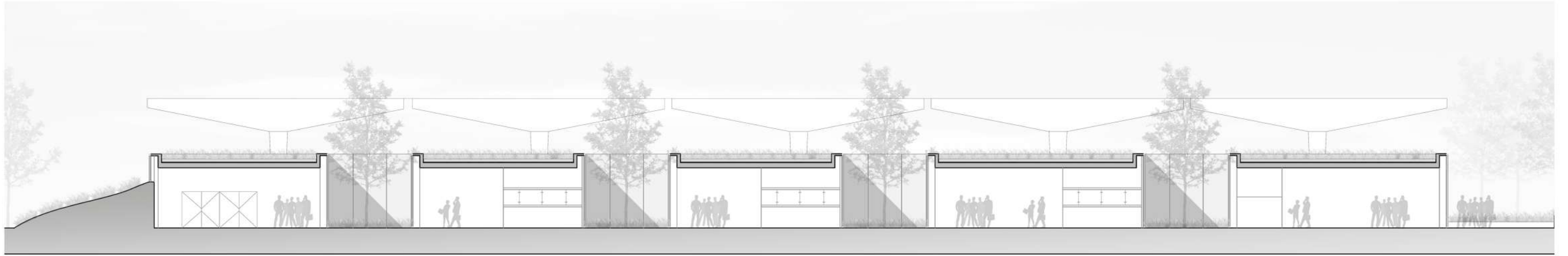


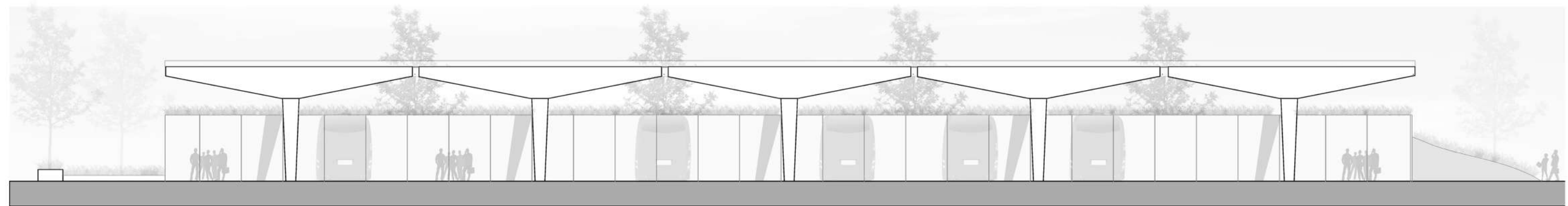
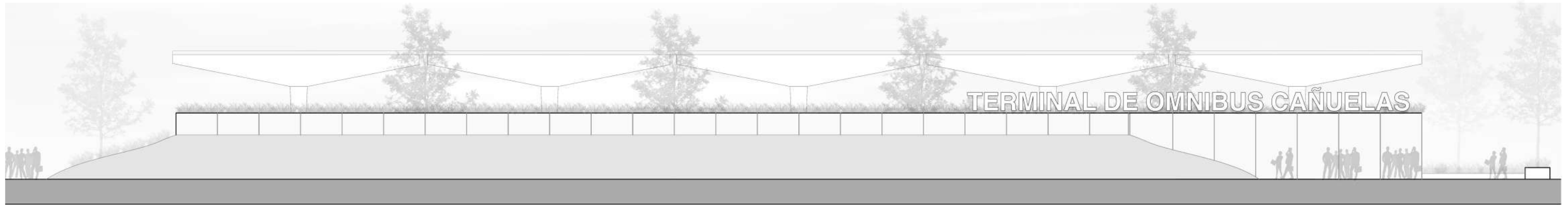


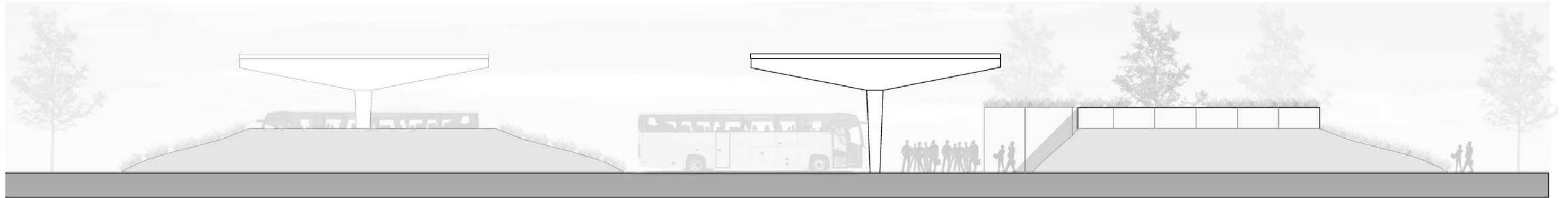
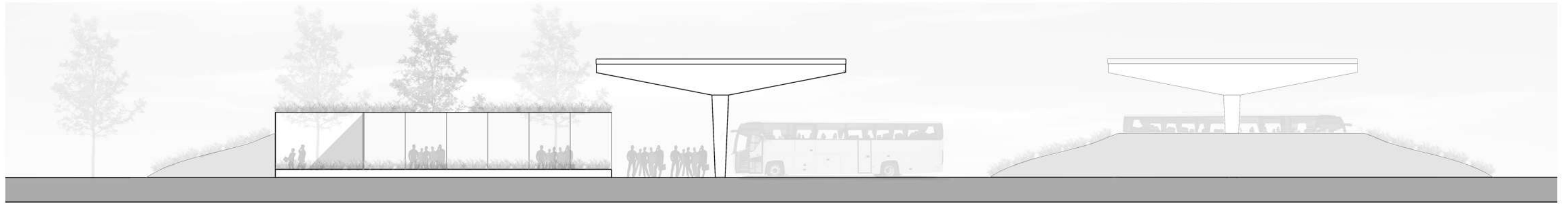








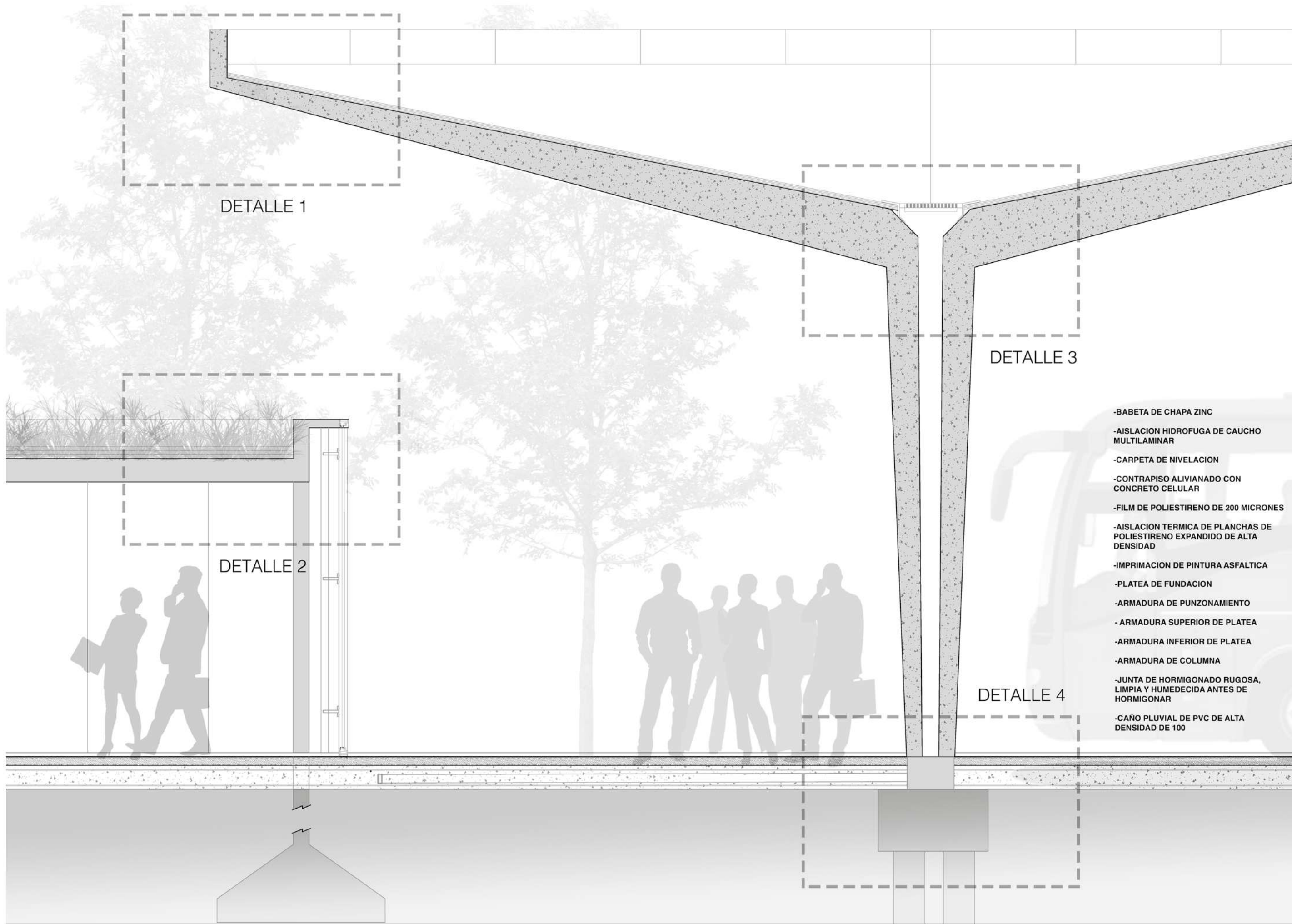












DETALLE 1

DETALLE 2

DETALLE 3

DETALLE 4

- BABETA DE CHAPA ZINC
- AISLACION HIDROFUGA DE CAUCHO MULTILAMINAR
- CARPETA DE NIVELACION
- CONTRAPISO ALIVIANADO CON CONCRETO CELULAR
- FILM DE POLIESTIRENO DE 200 MICRONES
- AISLACION TERMICA DE PLANCHAS DE POLIESTIRENO EXPANDIDO DE ALTA DENSIDAD
- IMPRIMACION DE PINTURA ASFALTICA
- PLATEA DE FUNDACION
- ARMADURA DE PUNZONAMIENTO
- ARMADURA SUPERIOR DE PLATEA
- ARMADURA INFERIOR DE PLATEA
- ARMADURA DE COLUMNA
- JUNTA DE HORMIGONADO RUGOSA, LIMPIA Y HUMEDECIDA ANTES DE HORMIGONAR
- CAÑO PLUVIAL DE PVC DE ALTA DENSIDAD DE 100

CORTE PERSPECTIVADO



Estructura paraguas de hormigon

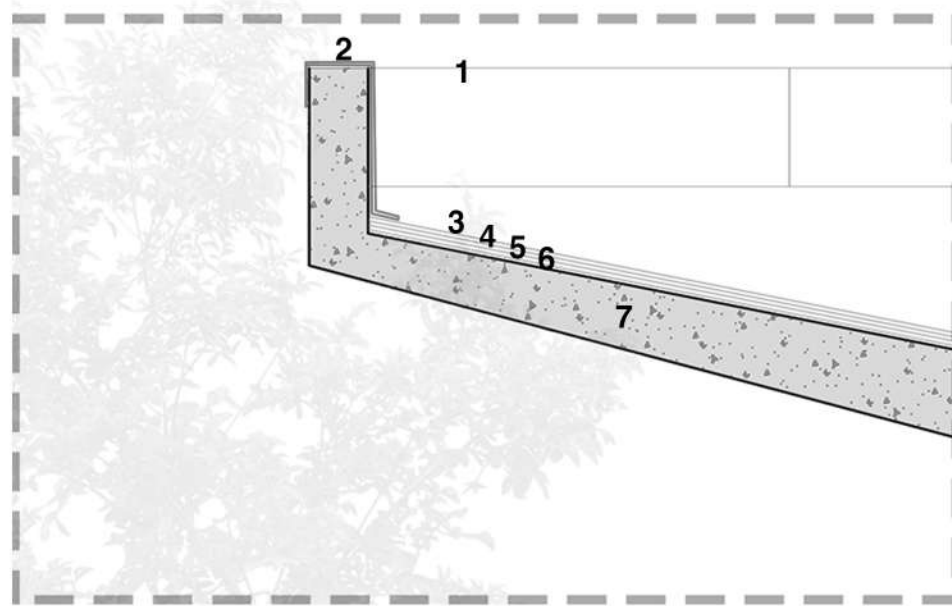
Losas con terraza verde

Carpinteria de frente
Sistema cortina roller

Bases aisladas de 1,20 m x 1,20 m
Fundaciones de hormigon armado

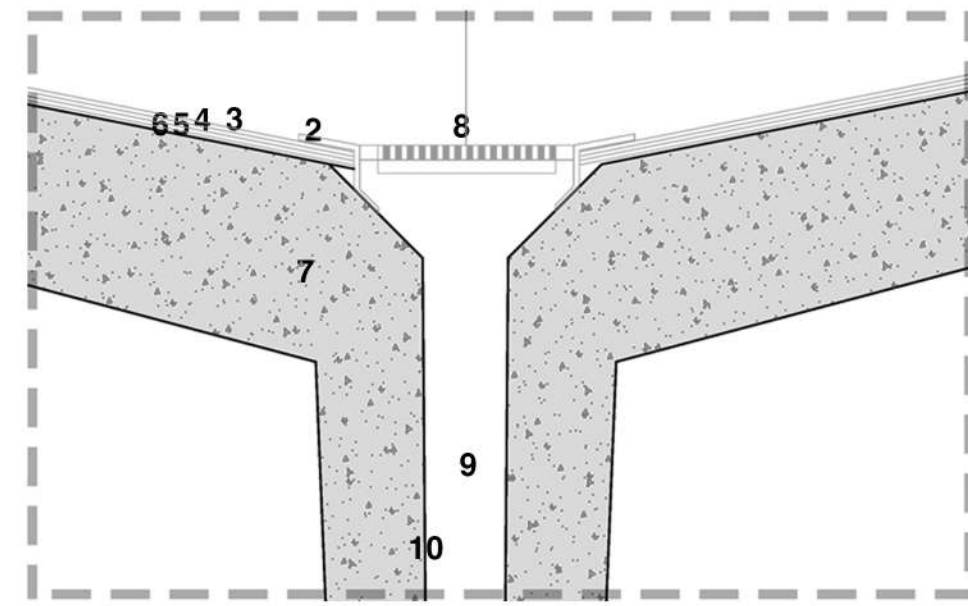
Dado de hormigon
4 pilotines de 40cm de diametro
Fundaciones de hormigon armado

DETALLE 1



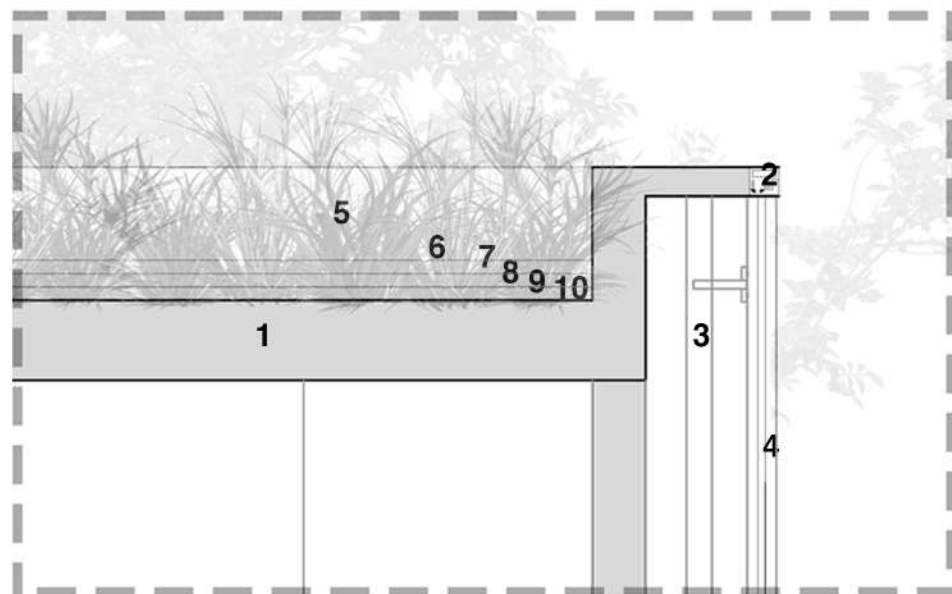
1-Ventiluz, cubierta de vidrio sobre estructura. 2-Babeta de chapa zinc. 3-Aislacion Hidrofuga. 4-Contrapiso alivianado. 5-Film de poliestileno de 200 micrones. 6- Aislacion termica. 7- Estructura paraguas de hormigón

DETALLE 3



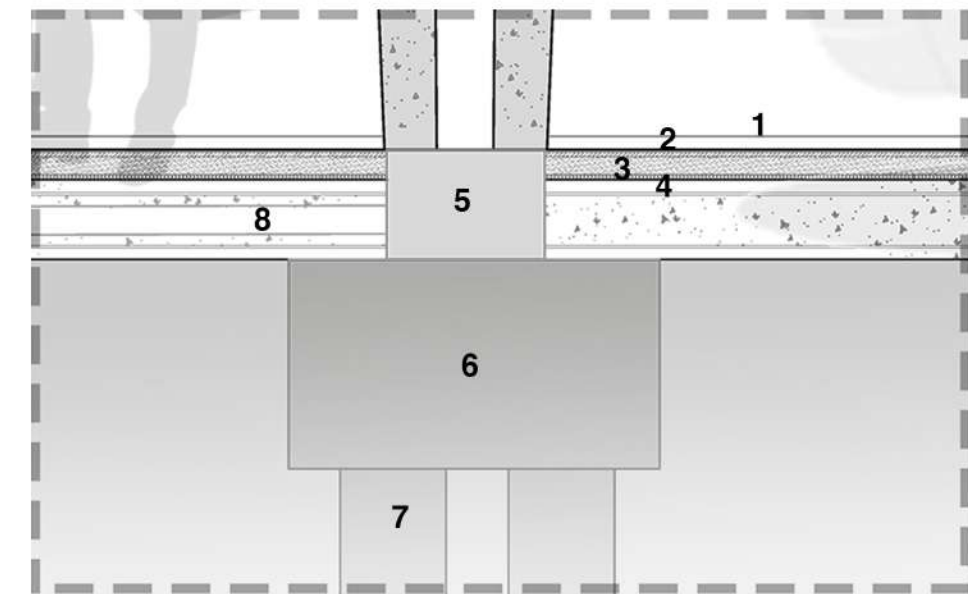
1-Ventiluz, cubierta de vidrio sobre estructura. 2-Babeta de chapa zinc. 3-Aislacion Hidrofuga. 4-Contrapiso alivianado. 5-Film de poliestileno de 200 micrones. 6- Aislacion termica. 7- Estructura paraguas de hormigón. 8-Rejilla. 9-Desague pluvial. 10- Aislacion hidrofuga

DETALLE 2



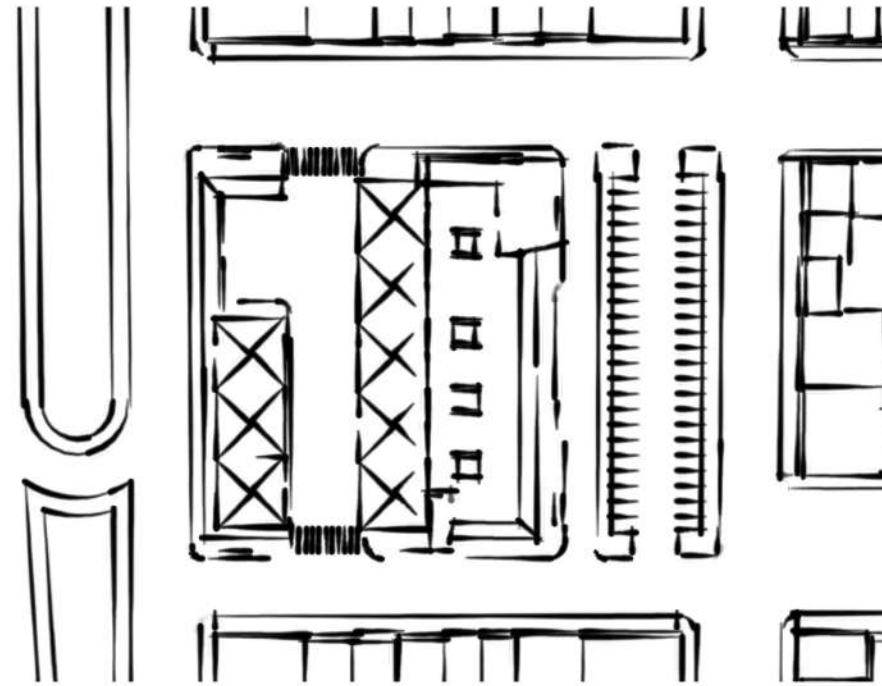
1- Losa de Hormigon armado. 2-Soporte carpinteria PVC. 3-Estructura spider para carpinterias. 4-carpinteria DVH 5-Vegetación. 6-Sustrato de suelo organico. 7-Capa intermedia. 8-Manto Antiraíz. 9- Emulsión. 10-Base para vegetacion

DETALLE 4



1-Piso de cemento alizado. 2-Carpeta de nivelacion. 3-contrapiso alivianado. 4-contrapiso en bruto. 5-Viga de hormigon armado apoyadas sobre terreno natural. 6-Dado de hormigon armado soporte de pilotines. 7-Pilotines de H A. 8- Caño PVC desague

REFLEXIONES FINALES



Como cierre del trabajo, podemos afirmar nuevamente que este proyecto sintetiza todos los aportes disciplinarios que me otorgó la carrera a lo largo de los años, brindando un edificio de carácter sustentable, con calidad espacial y que resuelve las demandas que la ciudad de Cañuelas requiere.

Quiero agradecer en primer lugar a los docentes de todas las materias de esta carrera por brindarme cada uno desde su lugar un poco de su conocimiento y aportar su granito de arena para formarme como profesional.

A la Universidad Nacional de La Plata, y su educación pública y gratuita.

Por otro lado a mis amigos, a los de la facultad y los de afuera, por estar siempre y acompañarme en este proceso.

Por ultimo y muy especialmente a mi familia, sin ellos nada de esto hubiera sido posible.