



# ÍNDICE TEMÁTICO



03

## TEMÁTICA

- 03.PROLOGO
- 04.INTRODUCCIÓN

06

## SITIO

- 06.DIAGNOSTICO
  - Problematicas
  - Tema
  - Usuario
- 09.LINEAMIENTOS
  - Región
  - Sector
  - Ciudad
  - Masterplan

24

## IDEA

- 13.PROUESTA
  - Propuestas por escala:  
Macro,Ciudad,Barrial
  - Programa,Actividad.

Imagen  
REALISMO

83

## Sistema

- 16. COMPOSICION
  - Memoria proyectual
  - Implatación
  - Plantas,cortes y vistas.
- 20. ARMADO
  - Materialidad
  - Estructura
  - Organizacion
- 28.INSTALACIONES
  - Eficiencia energetica
  - climatización
  - Emergencia
  - suministros

132

## REFERENTES

- 32. OBRAS
  - Impiricos
  - Teoricos
  - Fundamentos

133

## FINAL

- Agradecimiento

**AUTORA:**  
**OBREQUE MÉNDEZ ANTONELA DENISE**

Nº Legajo:37122/1

Tema: MOVILIDAD

Lugar: "Ex talleres de Gambier"

**PROYECTO FINAL DE CARRERA:**  
**Taller Vertical N°8 Pagani - Etulain**

Profesor de consulta:

**Arqa. Regina, Grandi**

**Arq. Hernan Quiroga**

**UNIDAD INTEGRADORA:**

Comunicacion:

**Arqa. Silvia PORTIANSKY**

Estructuras:

**Ing. Angel, MAYDANA**

Procesos constructvos:

**Arq. Juan, MAREZI**

Instalaciones:

**Arq. Mario, CALISTO AGUILAR**

**COHORTE 2021**

Modalidad: Virtual 2021 /Presencial 2023

**FECHA DE DEFENSA: 08/04/2024**



Licencia Creative Commons

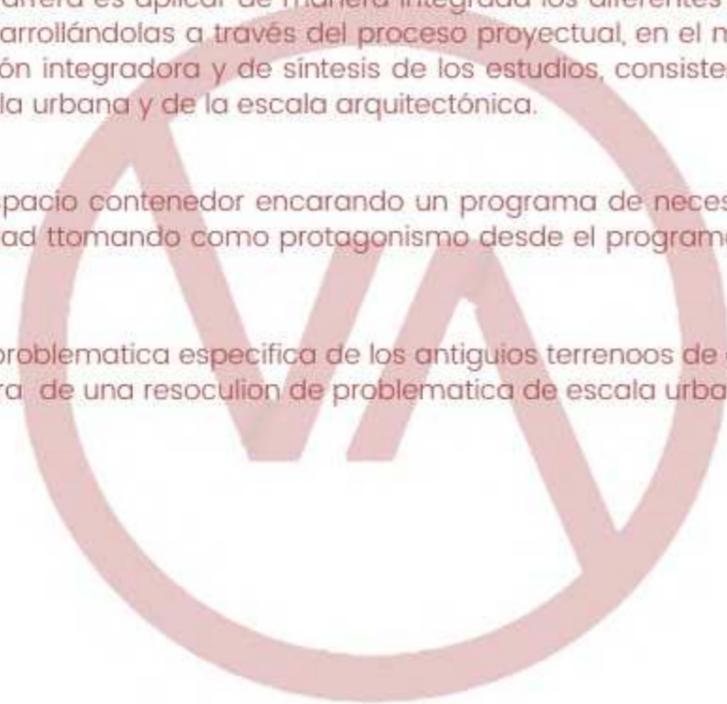


## PRÓLOGO

El objetivo general del Trabajo Final de Carrera es aplicar de manera integrada los diferentes conocimientos de la carrera en el desarrollo de un proyecto, argumentando las ideas y desarrollándolas a través del proceso proyectual, en el marco de un pensamiento integral del problema de la arquitectura. Configura una elaboración integradora y de síntesis de los estudios, consistente en la realización de un proyecto que incluye la resolución de la problemática de la escala urbana y de la escala arquitectónica.

Comprende el espacio público como espacio contenedor encarando un programa de necesidades donde su principal objetivo generar calidad espacial en búsqueda de la permeabilidad tomando como protagonismo desde el programa, desde la materialidad elegida del sector teniendo en cuenta trabajo final de carrera,

TFC sustento al desafío de abordar una problemática específica de los antiguos terrenos de gambier configurando una elaboración integradora de una resolución de problemática de escala urbana a escala arquitectónica 0



## TEMATICA





## OBSERVATORIO DE MOVILIDAD



## MOVILIDAD

El Observatorio de Movilidad Urbana del Gran La Plata es un espacio de construcción y visibilización de datos e información, realización y evaluación y desarrollo de propuestas de movilidad a nivel local. Es parte del Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC) de la FAU.

### CREACIÓN:

La creación de un Observatorio de Movilidad en La Plata, Argentina, es fundamental para comprender y abordar los desafíos de movilidad urbana en la ciudad. Este observatorio servirá como un centro de investigación y análisis de datos relacionados con el transporte público, la infraestructura vial y los patrones de movilidad de la población.



### OBJETIVO GENERAL:

Proponen la elaboración de un mapa interactivo que muestre la infraestructura de transporte existente, incluyendo autobuses, trenes y ciclovías, así como los puntos críticos de congestión. Este diseño gráfico permitirá una comprensión visual clara de la situación actual y facilitará la identificación de áreas de mejora.



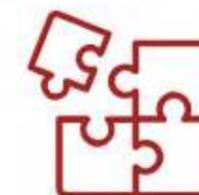
### OBJETIVO PARTICULAR:

Establecen un plan detallado para la creación y puesta en marcha del Observatorio de Movilidad, que incluye la selección de personal especializado, la adquisición de tecnología de recolección de datos y la colaboración con instituciones gubernamentales y académicas locales.



### LINEAMIENTO:

Proponen un sistema de evaluación periódica que permita monitorear el desempeño del sistema de transporte y la efectividad de las políticas implementadas. Esta evaluación se basará en indicadores clave, como el tiempo de viaje promedio, la accesibilidad al transporte público y los niveles de contaminación atmosférica. Los resultados obtenidos se utilizarán para ajustar las estrategias de movilidad urbana y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.





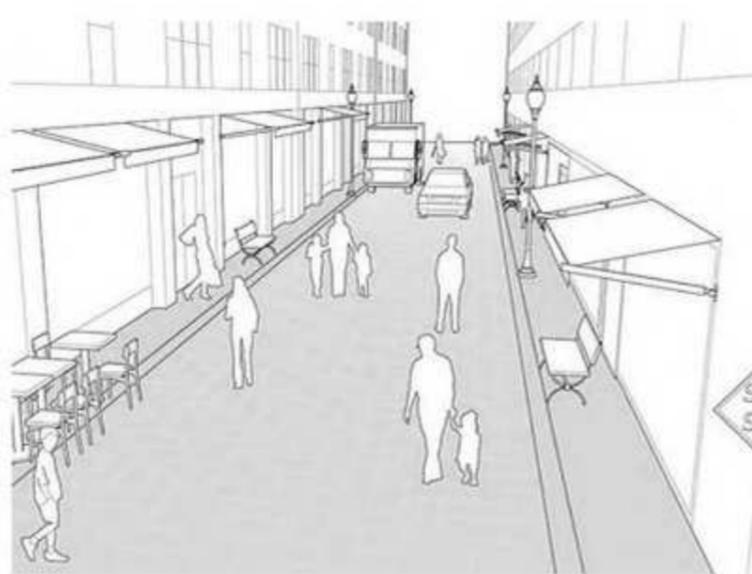
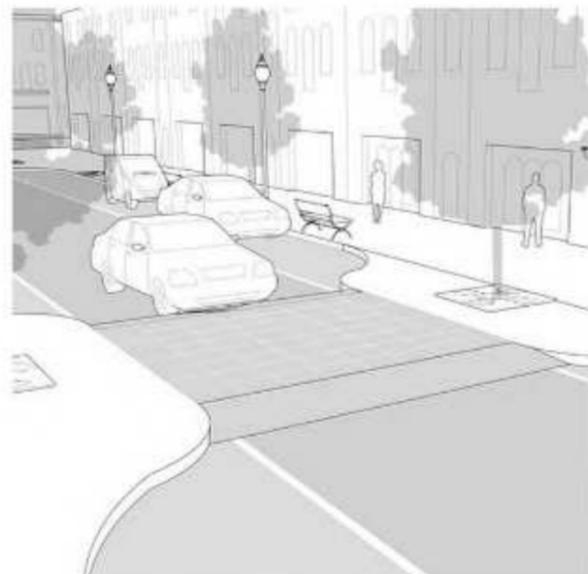
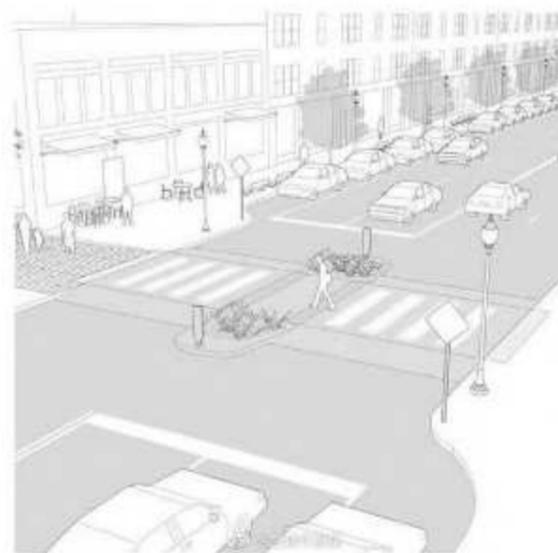
## INTRODUCCIÓN

### • TEMATICA

El tema que se desarrollará a lo largo de este Proyecto, se centrará principalmente en la variable "MOVILIDAD", ya que la idea principal es plantear nuevos focos urbanos que se integren a los centros existentes que propicien de nuevo equipamiento y servicios, a partir de vacíos urbanos existentes dentro de la ciudad.

Al revitalizar las zonas en desuso de la ciudad, se pretende descentralizar el centro, creando una zona peatonal, descongestionando las calles de vehículos privados, incluyendo también el mejoramiento y renovación de los modos de moverse por la ciudad, obteniendo de esta manera una ciudad sin fragmentación conectando en su totalidad.

Siendo la movilidad un conjunto de desplazamientos que se realizan en la ciudad que se realiza a través de redes de conexión que brinda la CIUDAD.



### • CIUDAD

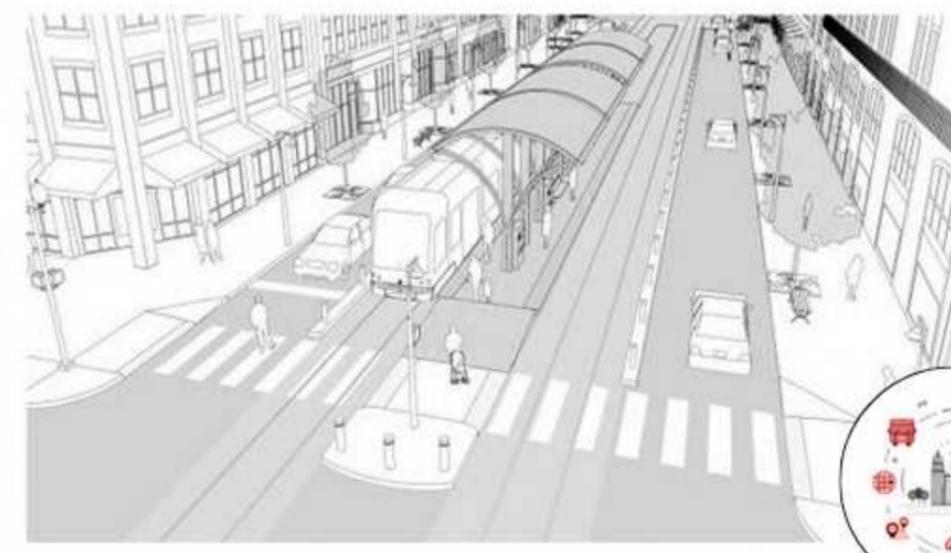
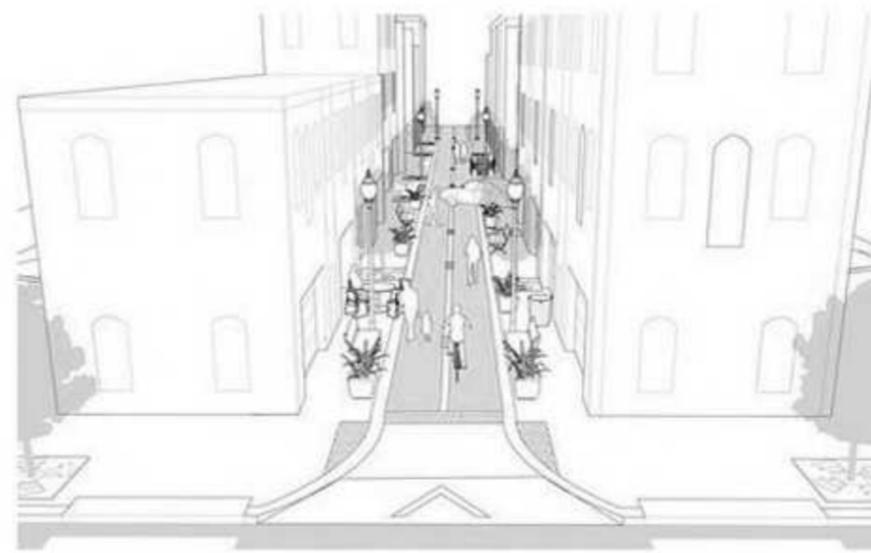
La Movilidad es una arteria principal al hablar de ciudades, ya que es la encargada de generar el movimiento sin ella no existiría la comunicación física entre redes de conexión de planeamiento espacial por recorridos se puede ser motorizado o no motorizado

Es necesario que la calidad de transporte sea el adecuado para el uso de personas

La distribución de las actividades debe estar ordenadas / estratégicas para evitar congestión de multitudes en sectores especificados

Las redes de transportes son indispensables para la comunicación

por eso deben ser correctamente planificadas y deben ser de gran alcance tanto regional como local para evitar que haya sectores desconectados



📍 SITIO





## CONTEXTO

### INSERCIÓN URBANA

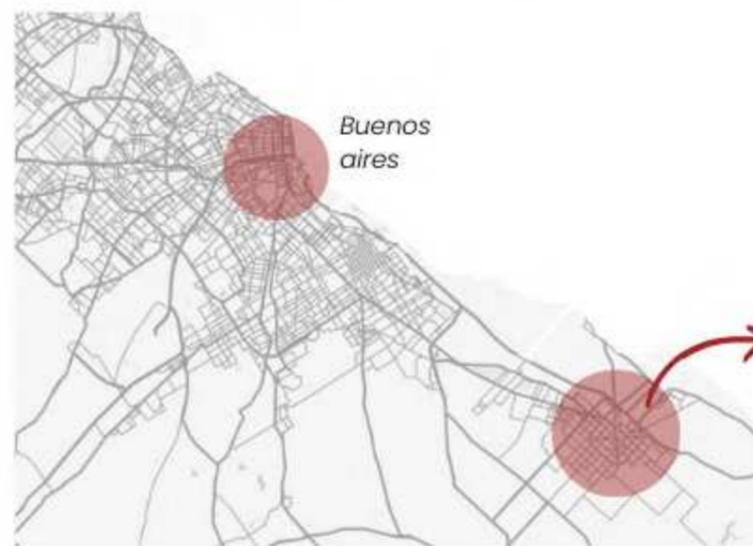
La ciudad de La Plata se caracteriza por tener un acelerado proceso de urbanización, generando un crecimiento de áreas residenciales en la periferia urbanizadas sin equipamiento o servicios al alcance de la población, ya que todas las funciones fundamentales (administrativas, comercio, educación y culturales) se encuentran concentradas en el centro de la ciudad sobre su eje fundacional dentro del casco de La Plata, generando un problema de exclusión en la zona de la periferia, dando como resultado una ciudad fragmentada.

Expansión espontánea: Apropiación de terreno no aptos.

Identificación de los actores y de los grupos que intervienen activamente en el territorio.

año 2010-actualidad: 225.000 personas

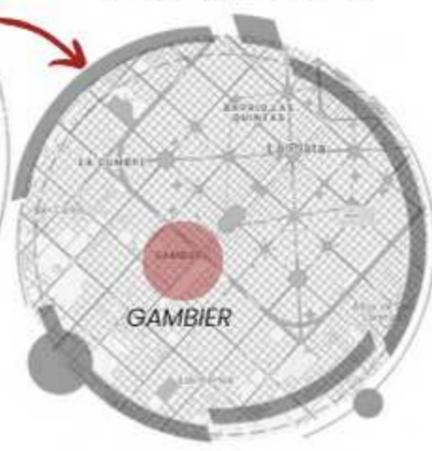
#### REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES



#### MICRO REGION: GRAN LA PLATA



#### ZONA OESTE



### CIUDAD

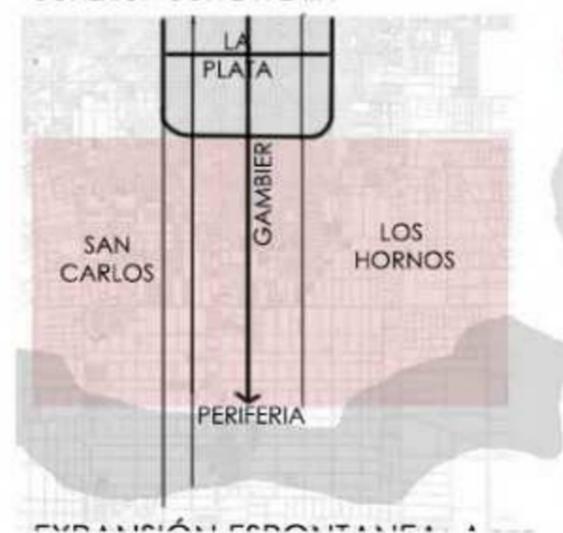
Como arquitecta, analizo el desarrollo urbano de La Plata, Buenos Aires, Argentina, en los últimos años, centrándome en proyectos de infraestructura, renovación urbana y planificación estratégica. Este enfoque teórico proporciona una comprensión profunda de las políticas y decisiones que han influido en la evolución de la ciudad en tiempos recientes.

Comparo el desarrollo urbano de La Plata en los últimos años con el de otras ciudades similares en Argentina o a nivel internacional. Este análisis comparativo permite identificar tendencias, desafíos y oportunidades únicas que pueden guiar futuras intervenciones urbanas en La Plata.

Finalmente el actual contexto de pandemia ofrece una oportunidad de cambio en el modelo de ciudad. En este sentido, desde el Observatorio señalan que la amenaza de contagios puede ayudar a impulsar un proceso de descentralización de actividades para tener una distribución de equipamientos, comercios, servicios, más equitativa entre el centro histórico y las localidades periurbanas y periféricas que componen nuestra ciudad.



#### CONEXIÓN CON LA PLATA



#### TIPOS DE ACTIVIDADES





## MARCO HISTORICO

### MULTI ESCALARDAD

Como arquitecto, es crucial explorar el marco histórico de La Plata, Buenos Aires, Argentina, para contextualizar su desarrollo urbano. Este análisis teórico abarca desde su fundación en 1882 como capital de la provincia de Buenos Aires, diseñada siguiendo el plan de la famosa "Ciudad Jardín", hasta su crecimiento durante el siglo XX como centro cultural, educativo y administrativo. Se examinan hitos históricos como la influencia de la inmigración europea, la importancia del movimiento modernista en su arquitectura y las transformaciones socioeconómicas que moldearon su paisaje urbano a lo largo del tiempo. Este enfoque teórico proporciona una base sólida para comprender la identidad y la evolución de La Plata como ciudad.

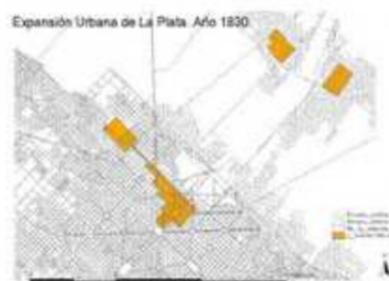
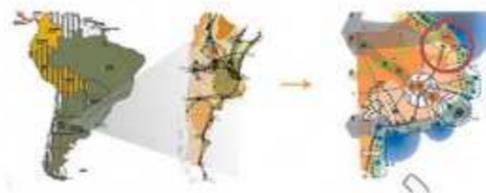


Figura 9. Expansión Urbana de La Plata en el Año 1867.

Figura 10. Expansión Urbana de La Plata en el Año 1892.

Figura 11. Expansión Urbana de La Plata en el Año 1910.



### MULTI ESCALARDAD

los instrumentos se piensan en todas las escalas e integrando los escenarios

### ACTORES

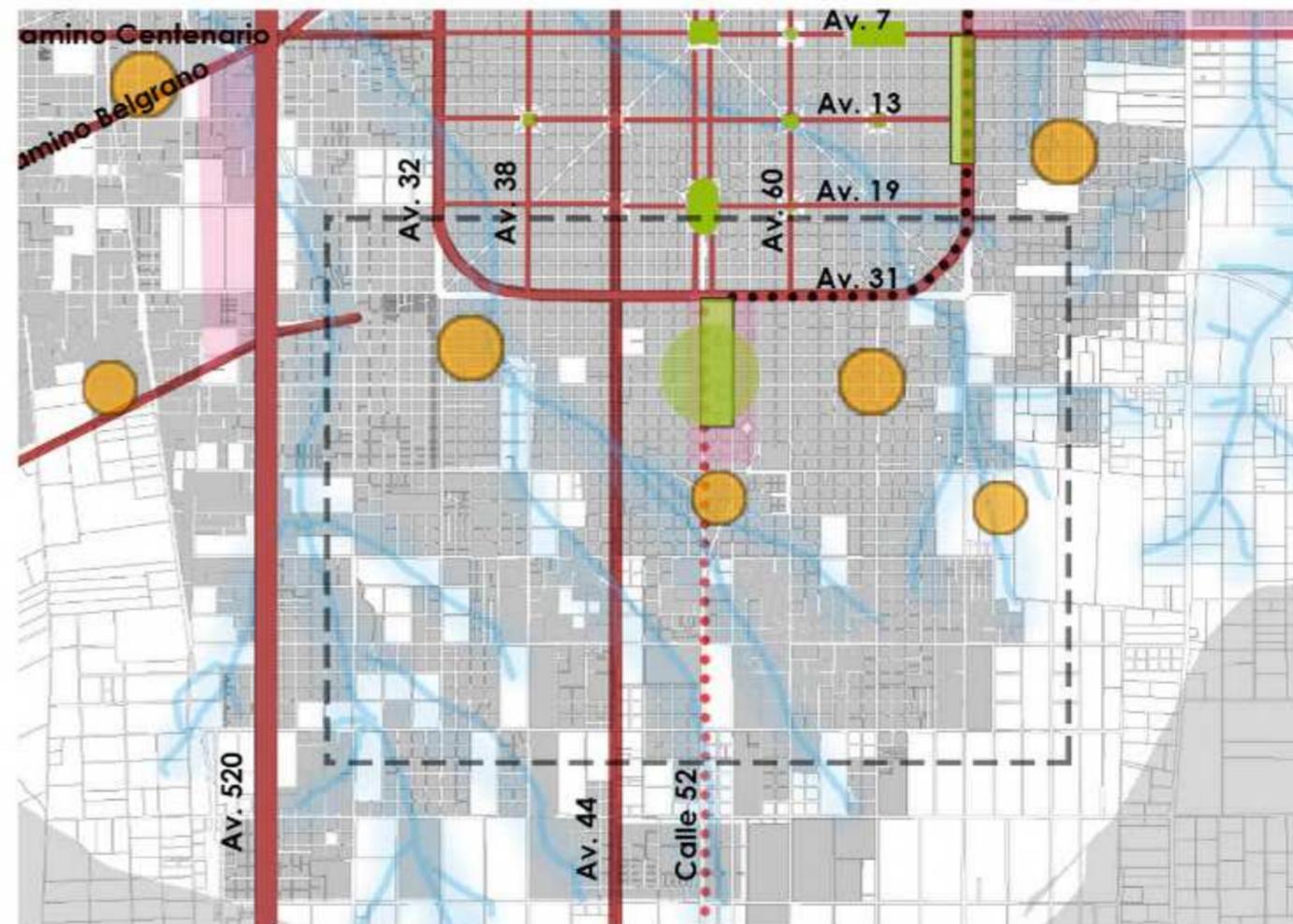
ACTORES SOCIALES: Poblacion en su mayoría joven y dinamienca. Horticultores: misma gente del lugar.

ACTORES ECONOMICOS: Asociacion de productores hortícolas de La Plata.

Organizaciones de productores hortícolas del cinturón verde

Productores y empresarios de >pYMes

comerciantes locales.



### CONCLUSIÓN

Si siguen por este camino, de una ciudad no planificada y difusa, se va a seguir generando una ciudad de desigualdades de oportunidades, económicas y sociales, creando así una baja calidad de vida.

Provocando contaminación e inundaciones por apropiarse de lugares no habitables.

 **DIAGNOSTICO** 





ANALISIS

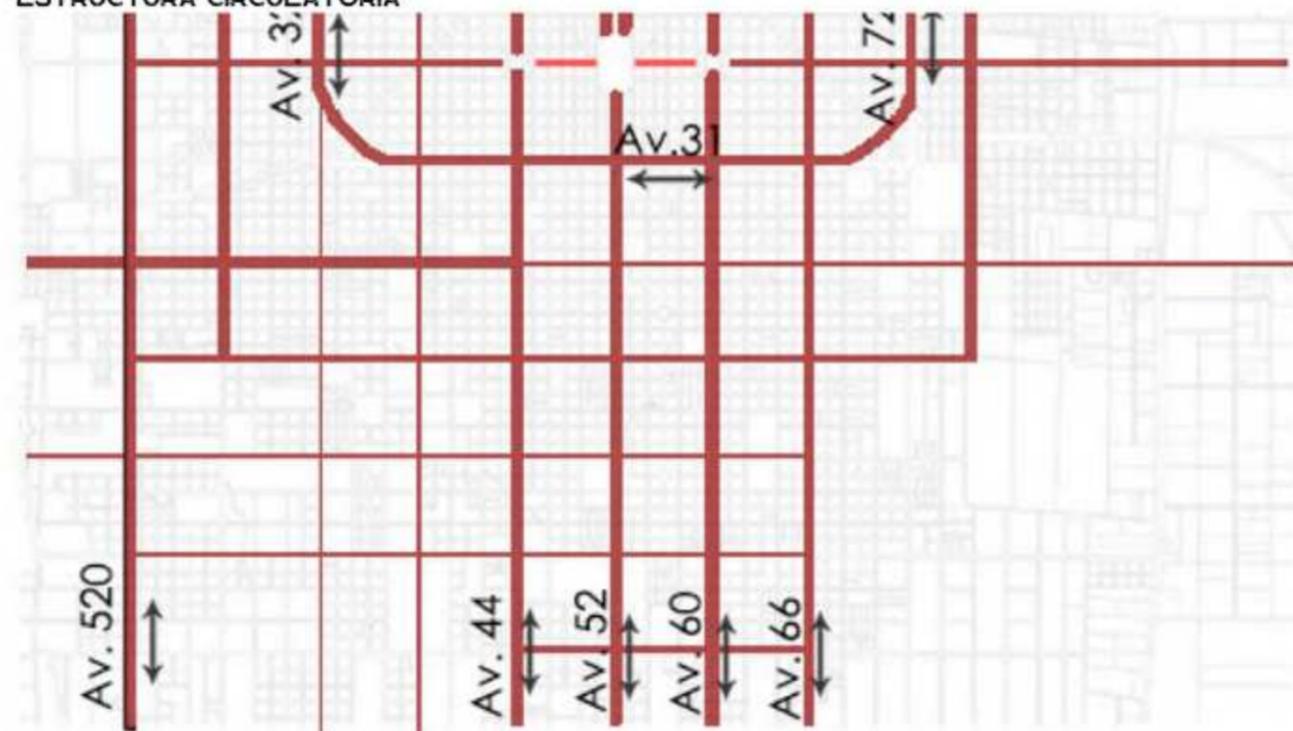
**ESTRUCTURA CIRCULATORIA:** La red vial se mantiene de la misma concepción de la estructura vial dentro del casco, una avenida cada 6 cuadras pero esta no presentan ninguna jerarquía ni calidad correspondiente por lo cual se observa que el sector tiene un gran déficit de infraestructura urbana, además el transporte público se encuentra colapsado, debido a la poca frecuencia y escasos recorridos. Esto se debe al gran crecimiento espontáneo que sufrió el sector.

**AMBIENTAL:** El sector no cuenta con los espacios verdes públicos suficientes y las pocas plazas que se encuentran en el sector no cuentan con el equipamiento suficiente, debido que no es una zona pensada para la apropiación residencial, siendo que los espacios públicos más cercanos son las plazas que se encuentran dentro del casco de La Plata.

En el presente estos son un gran factor de riesgo de inundaciones frente a lluvias extremas, dado que en el sector es atravesados por los algunos arroyos (El Gato, Perez y Regimiento) además de su condición de basural, al poco mantenimiento a la falta de obras hidráulicas.

DIAGNOSTICO

ESTRUCTURA CIRCULATORIA



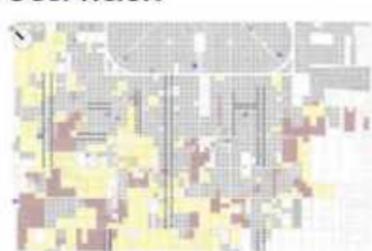
AMBIENTAL- ESP. VERDES



AMBIENTAL- CURSOS DE AGUA

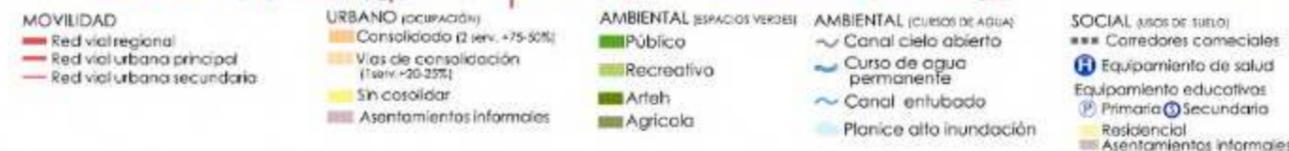
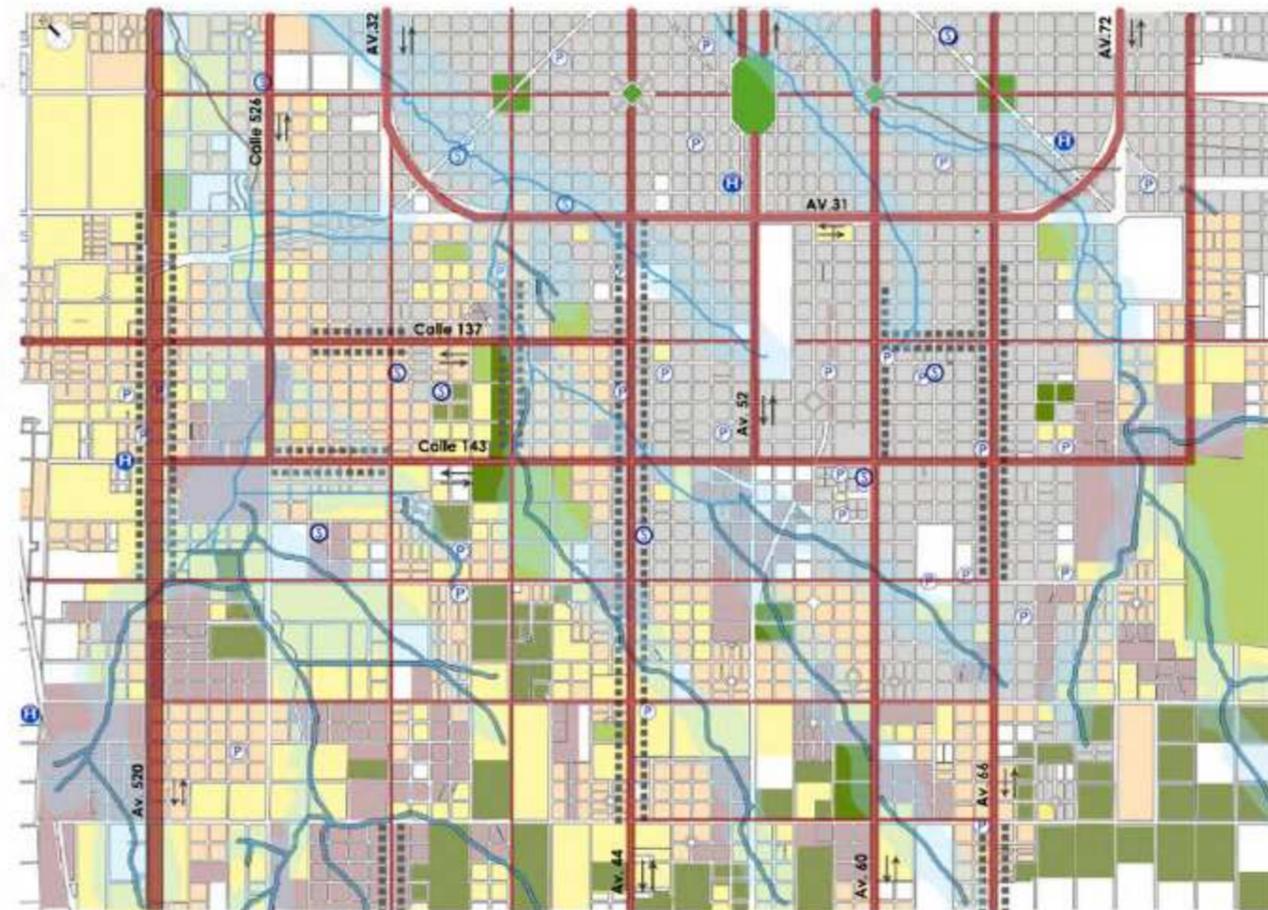


OCUPACION



**OCUPACION:** Se caracteriza este sector por ser una zona "periurbana, de transición urbano/ rural, en los últimos tiempos este sector sufrió un gran crecimiento urbano tanto formal como informal que se vincula a la actividad productiva como demanda de suelo y necesidad de vivienda. De esta manera entra en conflicto lo urbano y lo rural siendo que dicha expansión se apropia más del suelo de manera espontánea y difusa.

La cobertura de servicios básicos y equipamientos son insuficientes. El servicio de mayor alcance es el eléctrico y el de mejor es el agua y cloacas. Esta carencia de servicios se da que la zona ha crecido considerablemente pero no al ritmo de los servicios urbanos, por lo tanto, la población del sector se encuentra con gran déficit de infraestructura urbana, acceso a un hábitat digno, servicios básicos y servicios sociales (salud, transporte y educación entre otros).

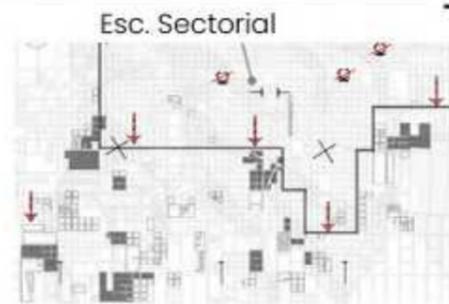
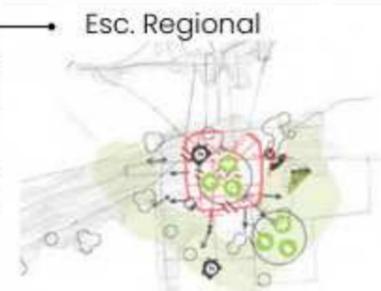




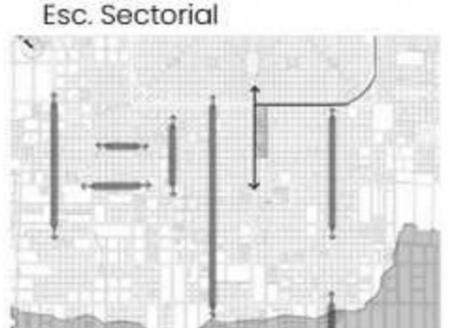
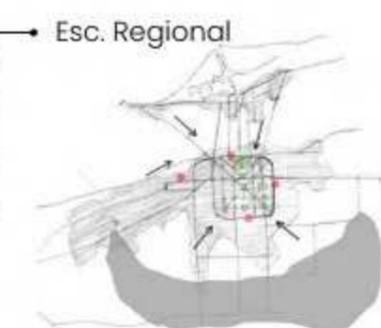
## VALORACION

### PROBLEMÁTICA

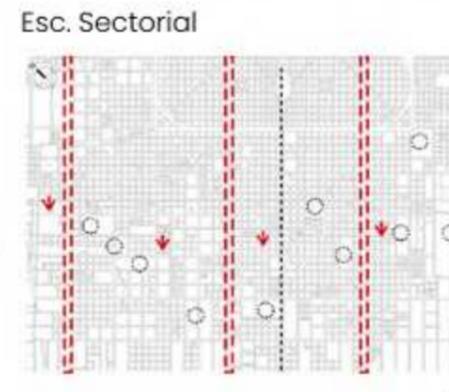
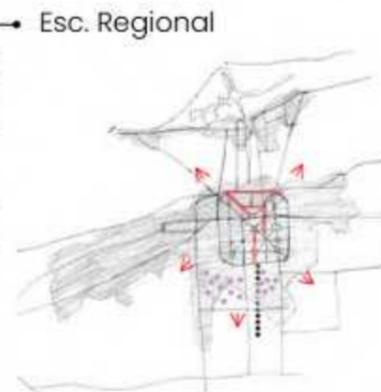
**CONFLICTO:**  
Cremiento periférico extremadamente desordenado expulsándolo fuera del casco.  
El crecimiento desordenado repercute en la falta de seguridad, ausencia de transporte multimodal e infraestructura vial deficiente.



**POTENCIABILIDADES:**  
Tiene un gran potencial por los espacios verdes públicos y la fácil accesibilidad, además consta vacíos urbanos favorables. Zona OESTE en crecimiento y buena ubicación geográfica que favorece la producción local.



**TENDENCIAS:**  
Debido a falta de vivienda una de las tendencias más desfavorables es la apropiación sobre arroyos de los asentamientos informales. ZONA OESTE nuevos corredores comerciales ayudan a potenciar la zona y favorece al mercado y producción local.



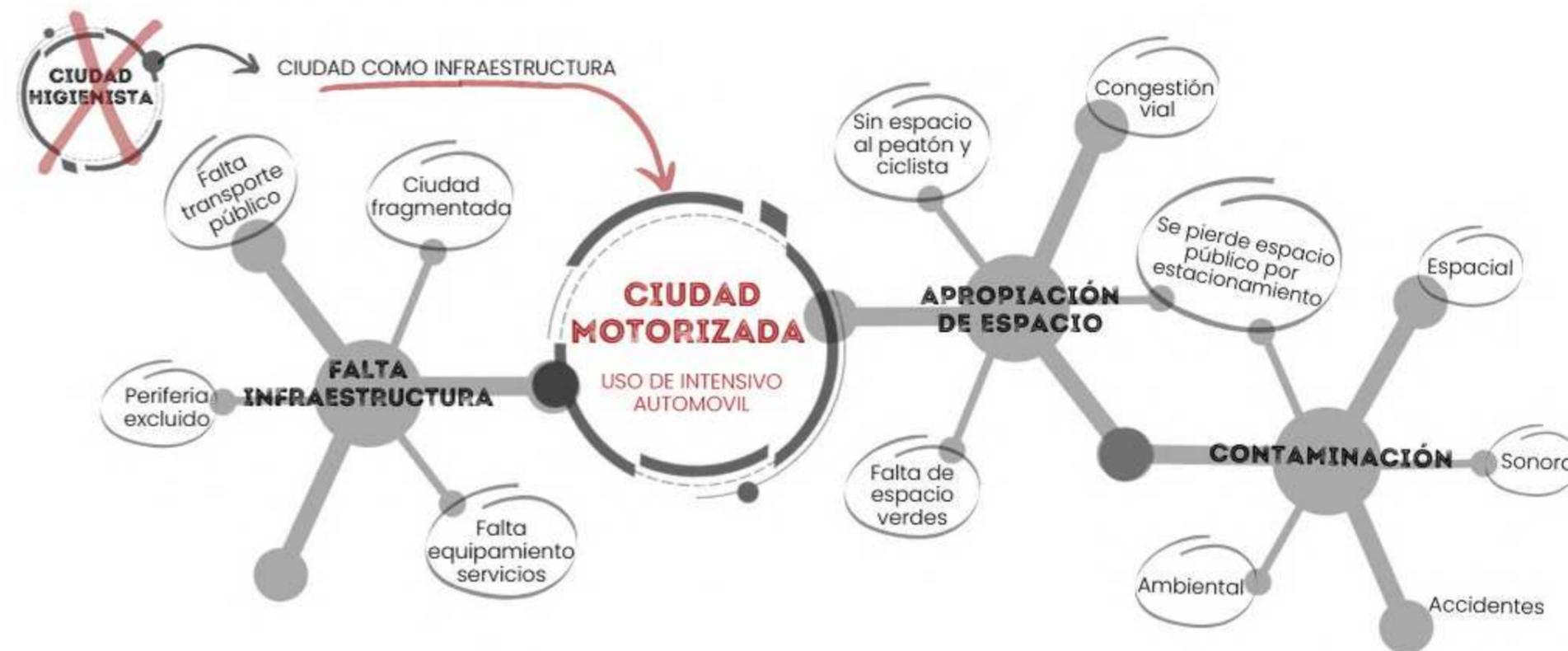
#### DEBILIDADES:

- EXPANSION ESPONTEANEA FUERA DEL CASCO
- Asentamientos informales sobre arroyos
- Dependencia del casco urbano
- Nuevo trazado del ferrocarril
- Pocos transporte público
- GAMBIER como barrera entre dos barrios

#### OPORTUNIDADES:

- Buen acceso
- Vacíos urbanos espacios verdes
- Area productiva
- Rehabilitación del tren
- Nuevo acceso por av.52
- Polo de desarrollo local
- parque oeste parque agrario nuevo trazado del ferrocarril

### SITUACION ACTUAL





## VALORACION

### PROBLEMATICA

» Uso intensivo y desmedido del automóvil particular, generando un congestionamiento vial y alto consumo del espacio 90%.

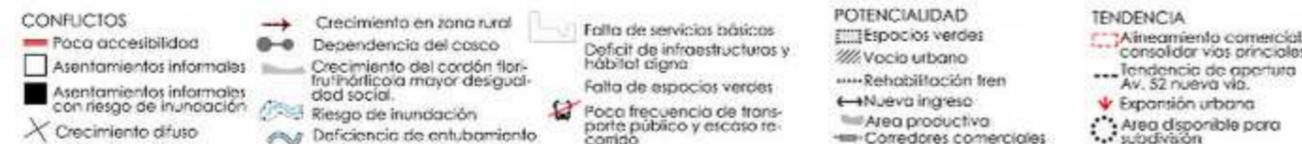
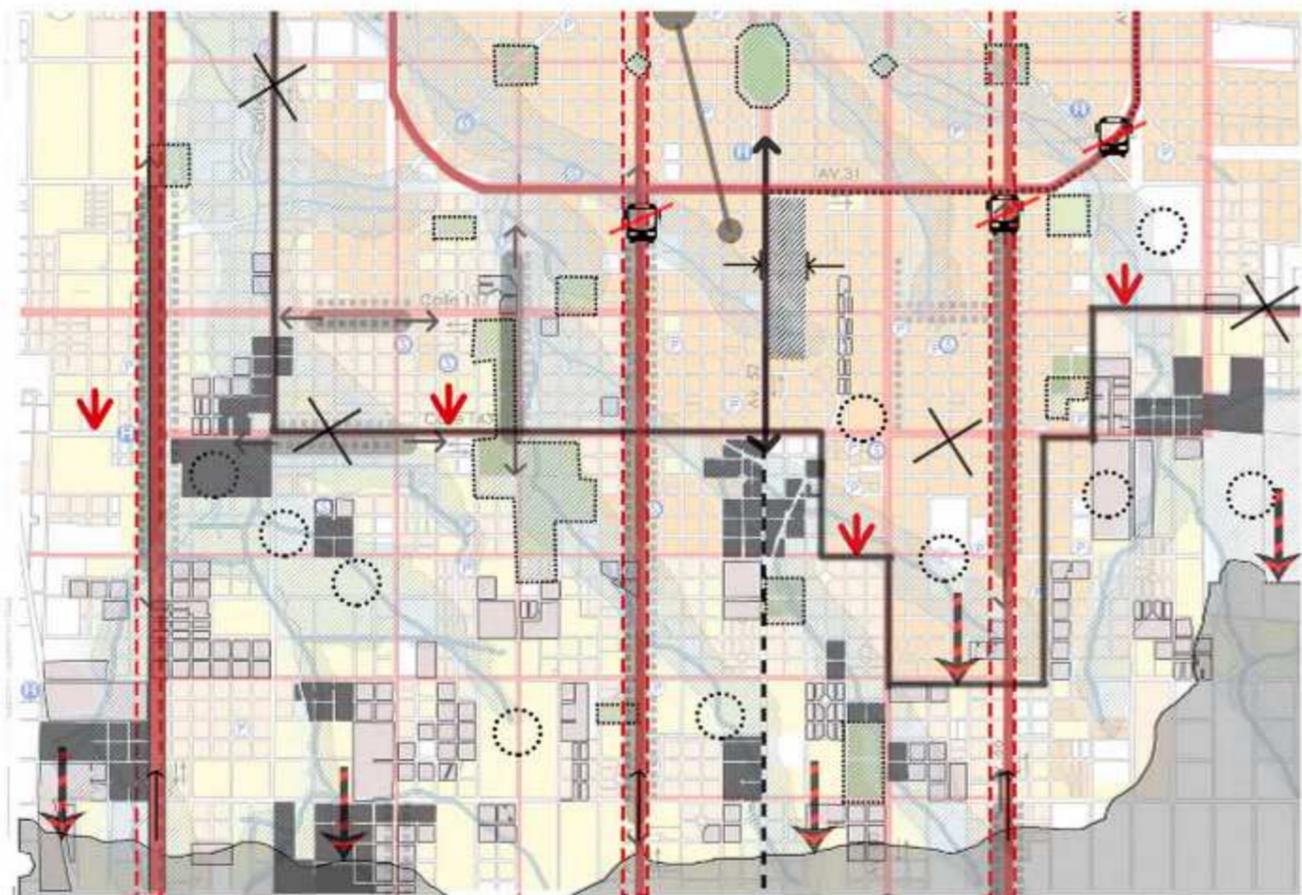
» Contaminación ambiental, sonora y visual.

» Desarrollo de la ciudad (administrativo, comercial y cultural) dentro del casco, dejando la periferia aislada generando conflictos en usos e infraestructura.

» Falta de infraestructura de transporte que satisfaga necesidad de movilidad.

» Grandes vacíos urbanos en desuso generan degradación y fragmentación

» Falta de equipamiento y servicios en los barrios de la periferia que se encuentran excluidos.



## LINEAMIENTOS

### CONCLUSIÓN

#### MOVILIDAD:

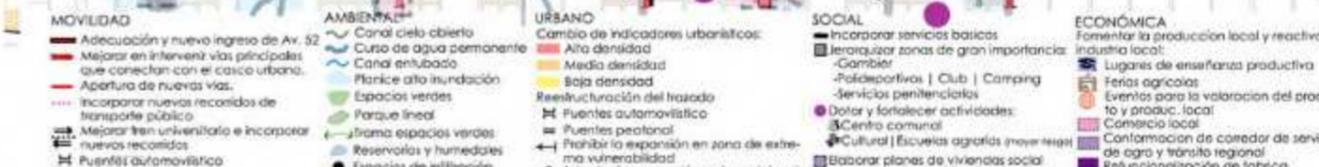
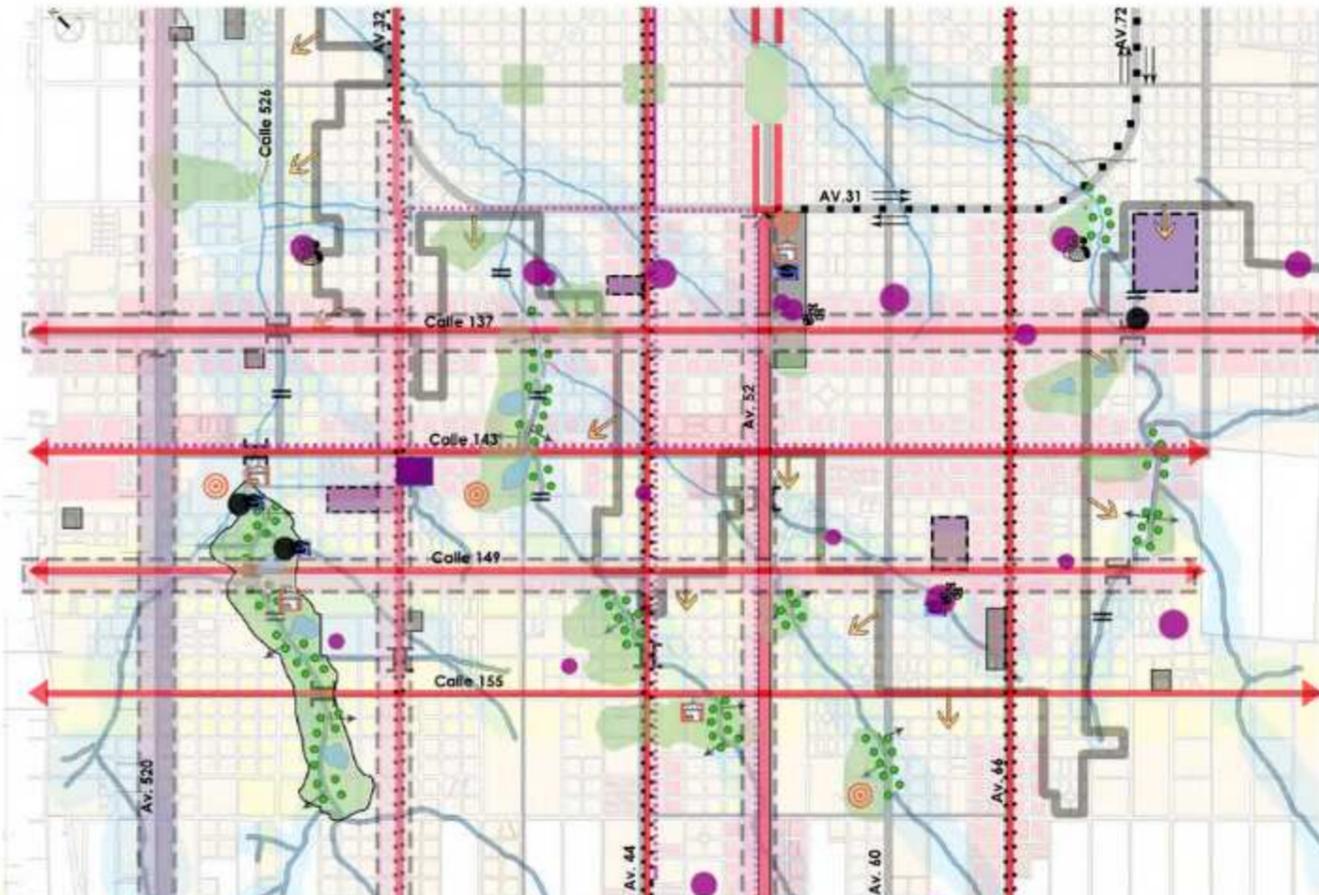
- Adecuar la estructura circulatoria para asimilar la ejecución futura del nuevo acceso a La Plata desde RP 36 por Av. 52.
- Mejorar los recorridos del transporte público existentes, incorporar nuevos.
- Intervenir y mejorar las principales vías de circulación que conectan a las delegaciones del sector con el Casco urbano, la autopista y las principales rutas

#### URBANO:

- Cambiar indicadores urbanísticos (FOT, FOS y densidades) que ayuden a la densificación de zonas del sector y que eviten la ciudad difusa.
- Trabajar en la implementación de la Ley de Acceso Justo al Hábitat.
- Promocionar intervenciones con vivienda de media y alta densidad en áreas de bajo riesgo.
- Reestructurar los trazados y la subdivisión del suelo que limitan con los arroyos.
- Prohibir la expansión urbana en áreas de extrema vulnerabilidad ambiental.

#### AMBIENTAL:

- Proveer espacios verdes, aprovechando los vacíos urbanos generado un sistema de espacio públicos de menor tamaño.
- Generar una trama de espacios verdes asociados a los cursos de agua, a fin de ampliar las superficies permeables, incorporar espacios de infiltración y conservar cauces y humedales.
- Generar parques, reservorios y equipamientos en áreas de riesgo alto y muy alto que estén adaptados a dichas condiciones de riesgo.





# OBJETIVOS





 **PROPUESTA**





## MICRO REGIÓN | GLP

# PROPUESTA MACROREGION

### MOVILIDAD

»Intervenir y mejorar las vías principales de circulación que conectan el sector con el casco urbanos, autopistas y arterias principales  
 »Adecuar las estructura circulatoria existente y crear un sistemas en red eficaz y sencillo.

### AMBIENTAL

»Proveer espacios verdes, aprovechando los vacíos urbanos generando un sistemas de espacios públicos.

### SOCIAL

»Eliminar la fragmentación  
 »Prohibir la expansión urbana en áreas de extrema vulnerabilidad ambiental.



Energía renovable  
 Contenedor social  
 Eficacia y competitividad

## MOVILIDAD SOSTENIBLE

REVITALIZACIÓN  
 Equipamiento

SOSTENIBLE  
 Recreación

HISTORIA

CONEXIÓN

ADAPTABLE

INTEGRACIÓN

IDENTIDAD

Potencial paisajístico

EQUIDAD

Red vial estructurante



## CIUDAD

# LINEAMIENTOS

### MOVILIDAD

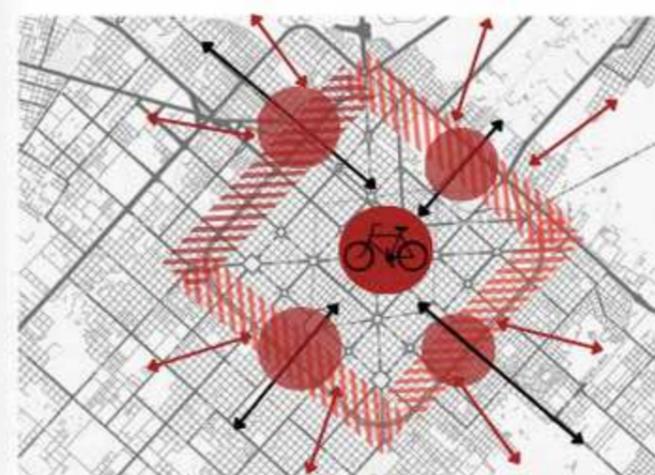
»Integración y articulación de las áreas fragmentadas por medio de vías circulatorias.  
 »Reestructuración del sistema de movimiento, mejoramiento del espacio urbano e incrementar de la bicicleta dentro del casco como único sistema de transporte

### AMBIENTAL

»Generar una trama de espacios verdes asociados a los cursos de agua, para ampliar las superficies permeables, incorporar espacios de de infiltración, conservación de causas y humedales  
 »Generar parques, reservorios y equipamientos en áreas de riesgo que estén adaptados a las condiciones

### SOCIAL

»Programa de ordenamiento territorial cambiando indicadores urbanísticos que ayuden a densificar zonas del sector evitando ciudad difusa.  
 »Promocionar intervenciones con viviendas de media y alta densidad en áreas de riesgo.



# LINEAMIENTOS

## SECTOR OESTE | GAMBIER

### MOVILIDAD

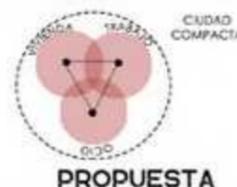
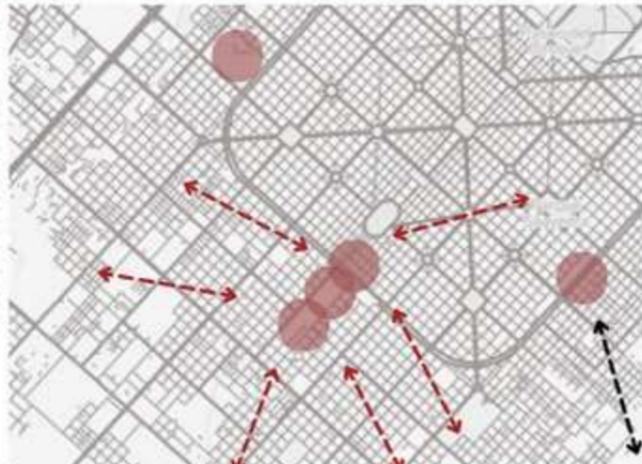
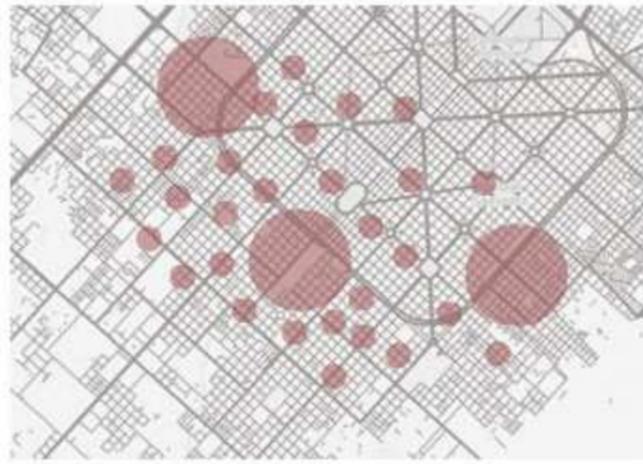
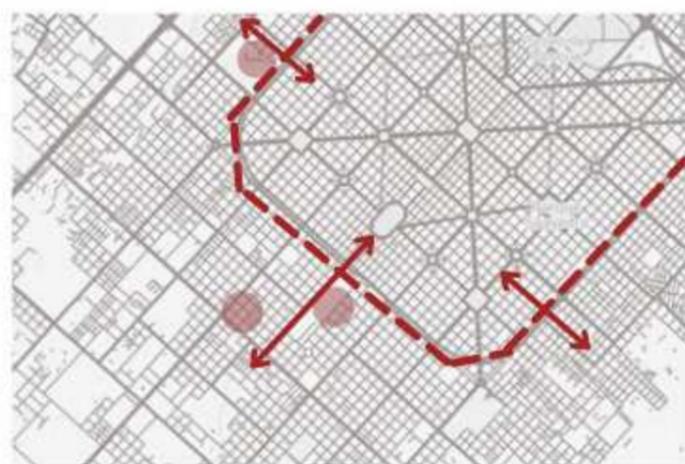
- » Mejorar e incorporar recorridos y nuevos modos de transportes público.
- » Mejorar la conectividad peatonal mediante la creación de nuevas vías y recorrido, incorporando bicisendas a todo el sistema de la ciudad.

### AMBIENTAL

- » Desarrollar el predio como el principal espacio publico recreativo del sector, incorporando diversas actividades.
- » Optimizar la calidad paisajística y ambiental del sector.

### SOCIAL

- » Fortalecer a las actividades culturales, sociales y recreativas en el sector.
- » Dotar el sector con nuevas actividades, con participación vecinal.
- » Nutrir el sector inyectando a nivel comercial/económico, actividades que funciones día y noche.



- MOVILIDAD**
  - Adecuar la estructura circulatoria para asimilar la ejecución futura del nuevo acceso a La Plata desde RP 16 por Av. 52.
  - Apertura de avenida 137 y calle 134.
  - Mejorar las recorridos del transporte público existentes, incorporar nuevos incluyendo la extensión del servicio del Tran Univeritario) y aumentar frecuencias.
- URBANO**
  - Cambiar indicadores urbanísticos (FOT, FDS y densidades) que ayuden a la densificación de zonas del sector y que eviten la ciudad difusa.
  - Trabajar en la implementación de la ley de Acceso Justo al Hábitat.
  - Participación intervenciones con vivienda de media y alta densidad en áreas de bajo riesgo.
  - Crear planes de viviendas.
- AMBIENTAL**
  - Proveer espacios verdes, aprovechando los vacíos urbanos.
  - Generar una trama de espacios verdes asociadas a las curvas de agua.
  - Generar parques, reservorios y equipamientos en áreas de riesgo.
  - Brindar los basurales priorizando aquellos que ocupan áreas con riesgo de inundación.
  - Integración y unificación de la zona por medio de la masa arborea.
- ECONÓMICO**
  - Poner en valor de centros comerciales y fomento de las actividades comerciales, educativas, sociales y culturales para generar mayor dinámica intra y extra barrio.
  - Fomentar y apoyar el comercio local por medio de incentivos y premios a los productores y artesanos locales.
- SOCIAL**
  - Abastecer al sector de servicios básicos y de equipamiento social.
  - Jerarquizar zonas de importancia a escala barrio como el Polideportivo Los Hornos, los ex talleres Gambier, etc.
  - Dotar y fortalecer a las actividades culturales y sociales de delegaciones del sector.
  - Elaborar planes de vivienda social para relocalizar asentamientos que habitan en áreas de riesgo.

# ESCENARIO DESEADO

Al analizar el territorio pudimos detectar como problemática principal un crecimiento Periférico extremadamente desordenado, escasos de equipamiento y una débil infraestructura, generando así una ciudad difusa y desequilibrada. Es por ello que el PELP 2030 dentro de su análisis propone un lineamiento de una ciudad compacta multicéntrica para darle respuesta al conflicto anteriormente dicho. Basándonos en el plan mencionado y tomando como partido uno de los vacíos urbanos expuesto "el polo de desarrollo Ex talleres ferroviario de Gambier" - (zona oeste), proponemos actividades a escala regional que además de tener un impacto mediato repercuta a una escala más macro obteniendo así una conexión continua con otras localidades, planteando una nueva centralidad administrativa y socioeconómica independiente del casco urbano de La Plata.



# PLAN DE MOVILIDAD INTEGRAL



## ESCENARIO DESEADO



### VACIO URBANOS COMO NUEVA CENTRALIDAD

Las condiciones de accesibilidad en esta area oeste son deficientes, no permite la llegada de servicios de transporte publico por falta de estructura vial apropiada. Por esto proponemos nuevas conexiones entre la plata y zona oeste, estableciones nuevos recorridos de transporte publicos.

#### GAMBIER

#### RED DE NODOS DE TRANSFERENCIA

La plata (casco urbano)

DISMINUIR el uso de automovil

Incorporar bicisendas:

- Diag: 73 y 74
- Av. 1 - Av.7 - Av.13 - Av.19 - Av.25
- Av 52 y Av.44
- Anillo del casco (122, av.7, av.31 y Av32)

Extensión de tren universitario anillo del casco.

Dentro del casco uso reducido del ecobus y colectivo universitario  
ncorporar bicisendas



## MASTER PLAN

### ANILLO DE MOVILIDAD

#### 1 : TOLOSA

##### BS AS:

- »Tren roca
- »Colectivo -129 -193

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### VILLA ELISA:

- »Tren roca
- »Colectivo -129 -193 -338 -273

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### ARTURO SEGUÍ:

- »Colectivo -338(directo) -129 -193 -273

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

#### 4: GAMBIER

##### ABASTO OL MOS:

- »Colectivo -215 -Oeste

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### BRANDSEND:

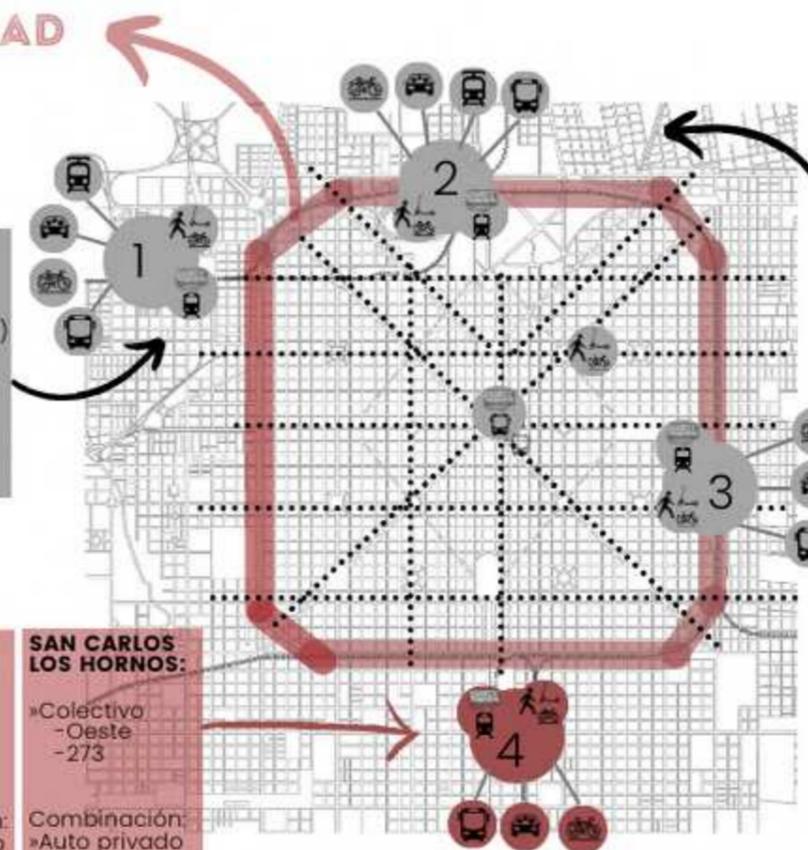
- »Colectivo -Oeste -290 -225

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### SAN CARLOS LOS HORNOS:

- »Colectivo -Oeste -273

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta



#### 2 : LA PLATA CAGAS

##### BS AS:

- »Tren roca
- »Colectivo -Costera -129 -195

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### BERISSO:

- »Colectivo -214 -202

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### ENSENADA PUNTA LARA

- »Colectivo -275(directo) -202 -202 y 307

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

#### 3 : MERIDIANO V

##### VILLA ELVIRA AEROPUERTO:

- »Colectivo -338 -oeste 14 -Oeste 16 -273

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

##### ALTOS DE SAN LORENZO:

- »Colectivo -273 -oeste 62

- Combinación:  
»Auto privado  
»Bicicleta

## ESCENARIO DESEADO

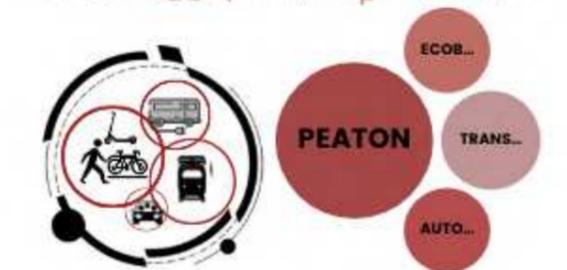
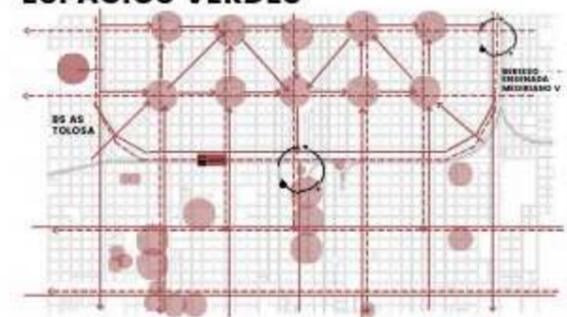


### LINEAMIENTOS

#### PROPUESTA URBANA | ESPACIOS VERDES

El sistema en red propuesto para el espacios de recreación, se emplea sobre las calles ortogonales con transportes de bajos consumo que trabajen conjuntamente, dentro de la ciudad como el colectivo ECOBUS y bicicletas. Estas se encargan de coser las plazas y parque con vinculación directa al sistema de nodos/tranvía.

#### ESPACIOS VERDES

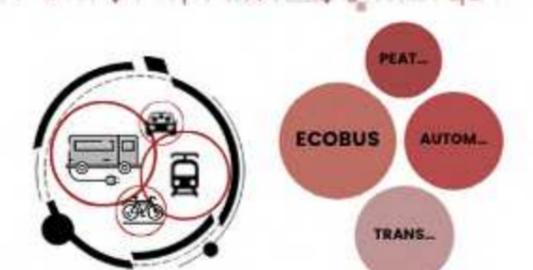
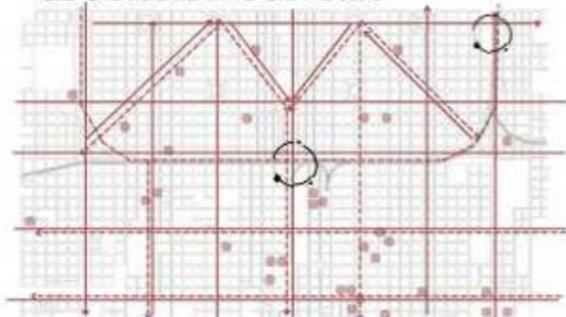


- PEATÓN 50% (PASIVO)
- AUTOMOVIL 15%
- TRANSPORTE TRADICIONAL 20%
- ECOBUS 15% (PASIVO/ACTIVO)

#### PROPUESTA URBANA | EDUCACIÓN CULTURA

Circuito de educación conectado directamente con el sector del bosque UNLP (tranvía), se implementa una combinación del transporte de bicicletas, colectivo ECOBUS (reducido) y tranvía, se permite el uso del auto privado controlado.

#### EDUCACION CULTURA

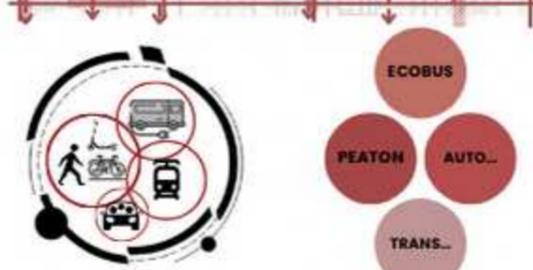
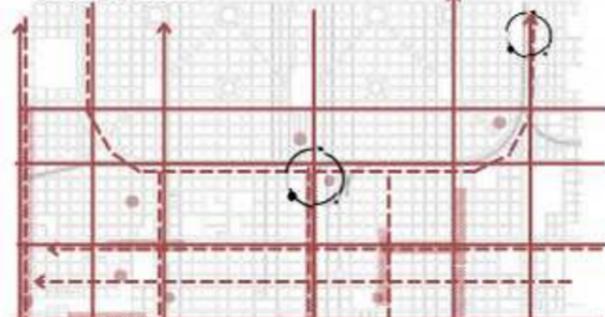


- PEATÓN 15% (PASIVO)
- AUTOMOVIL 25%
- TRANSPORTE TRADICIONAL 25%
- ECOBUS 35% (PASIVO/ACTIVO)

#### PROPUESTA URBANA | SERVICIOS

Jerarquía en el colectivo urbano, estudiando el tipo de usuario, la utilización de auto controlado incorporación de bicisendas. Objetivo principal conectar los corredores comerciales, edificios de salud y administrativos para mayor eficiencia en el transporte publico.

#### SERVICIOS

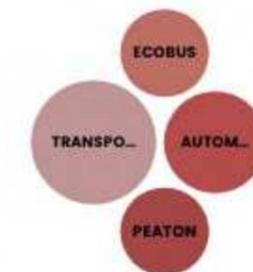
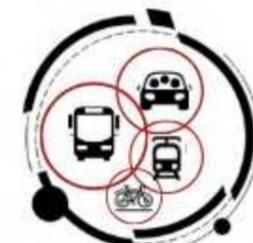
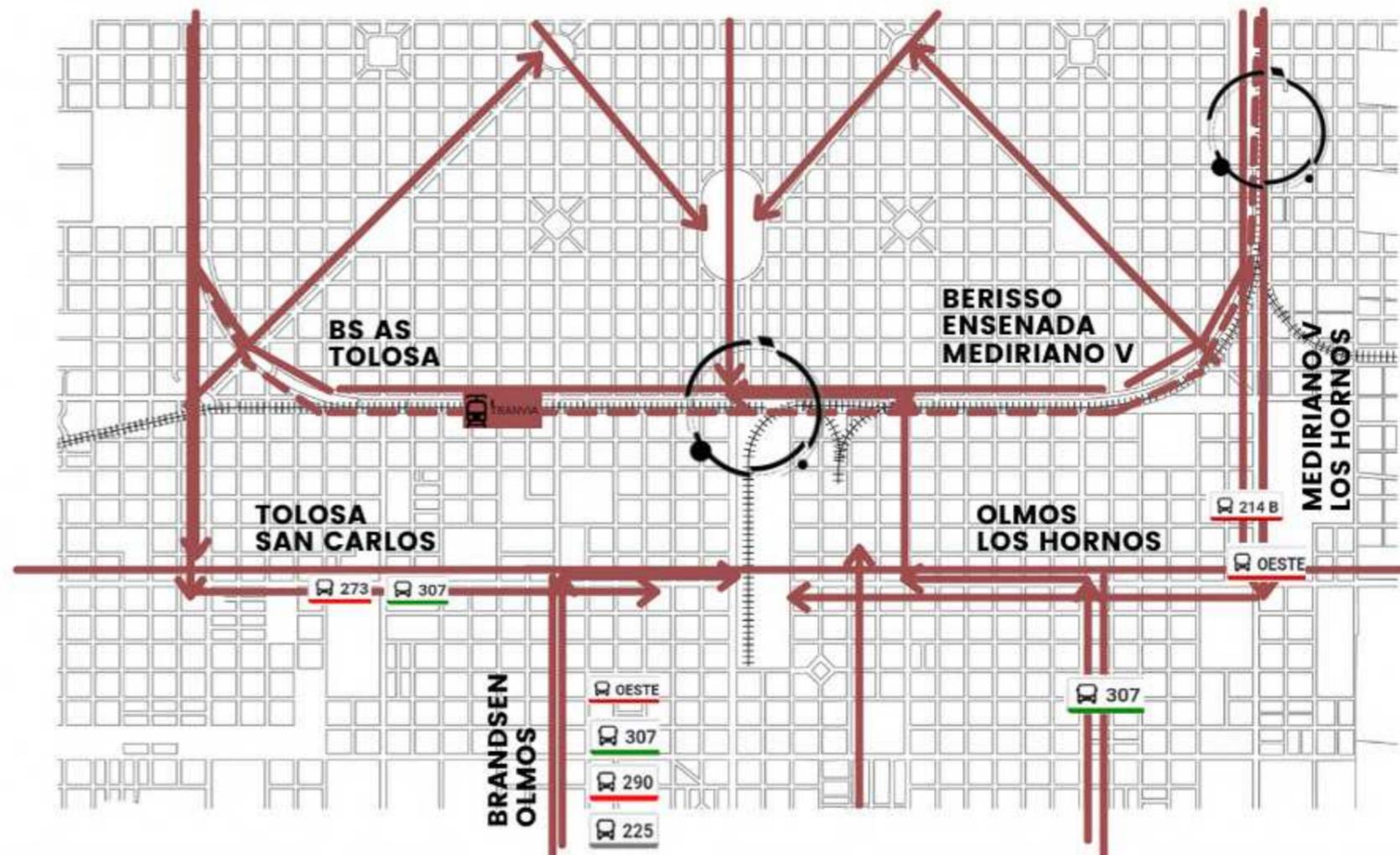


- PEATÓN 25% (PASIVO)
- AUTOMOVIL 25%
- TRANSPORTE TRADICIONAL 25%
- ECOBUS 25% (PASIVO /ACTIVO)

## MASTER PLAN ACCESOS

#### PROPUESTA URBANA | MOVILIDAD ACCESO

Conexión micro región (ciudades aledañas) jerarquía en colectivos de medias distancia e urbano y auto privado. Se plantea una conexión directo en los puntos estratégicos por un tranvía (Anillo del casco de la plata). Conexión interna y externa con bicisendas, la jerarquía la tiene el vehículo privado.



- PEATÓN 15% (PASIVO)
- AUTOMOVIL 20%
- TRANSPORTE TRADICIONAL 30%
- ECOBUS 15% (PASIVO / ACTIVO)



GAMBIER ACTUAL

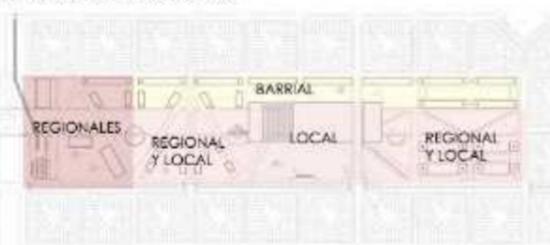


1-GAMBIER (ZONA DESUSO/ 2- GALPONES(PRE EXISTENCIA)/3-VIAS DEL TREN / 4- RAMPA VERDE/ 5- ZONA EN DESUSO / 6 - DESNIVEL TERRENO NATURAL +3

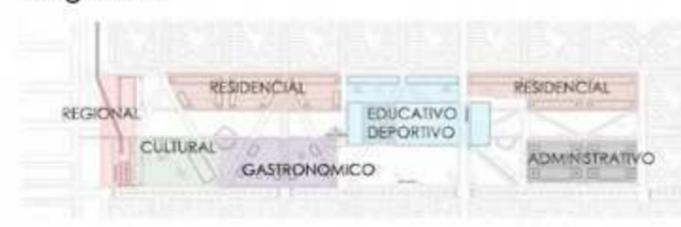
COMPOSICIÓN DEL PROYECTO

NUEVA CENTRALIDAD GAMBIER

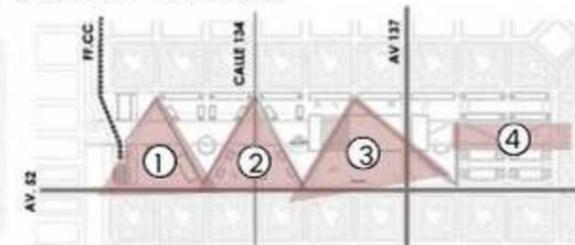
Escala de actividades



Programa



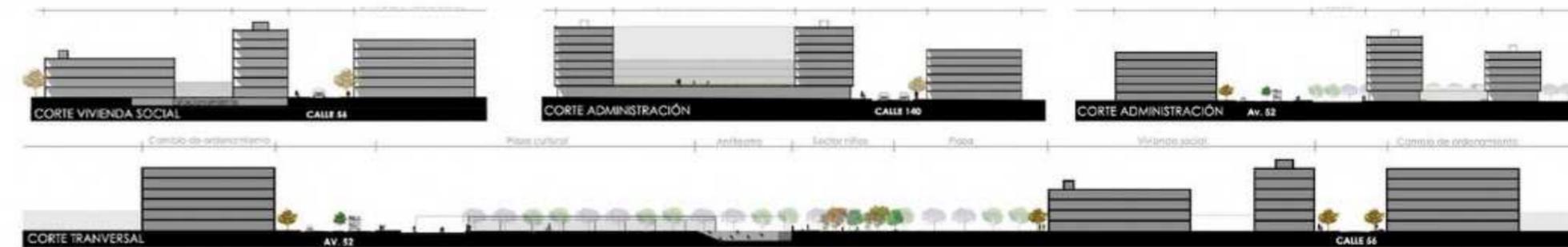
Sistemas de plazas



PROPUESTA URBANA



1-CENTRO DE SALUD PROVINCIAL MEDIA COMPLICIDAD/2-CENTRO DE INTERCAMBIO MODAL/3-MUSEO FERROVIARIO/4-CENTRO CULTURAL MUNICIPAL/5-ANFITEATRO/6-SECTOR CULTURAL GATRONOMICO/7-RESIDENCIA DE VENTA INMOBILIARIA/8-CENTRO DE EDUCACION TECNOLOGICA Y AMBIENTAL/ 9-POLIDEPORTIVO PROVINCIAL/10-COOPERATIVA DE RECICLAJE Y CENTROL PRODUCTIVO/11-ESCUELA DE ARTES Y OFICIO /12-ESCUELA DE ARTE Y OFICIO MUINCIPAL/13-COMISION VECINAL Y CLUB BARRIAÑ/ 14- VIVIENDA SOCIALES Y PRODUCTIVAS/15-ADMINISTRACION PROVINCIAL Y LOCAL - COMERCIO / 16-READECUACION DE NORMATIVA

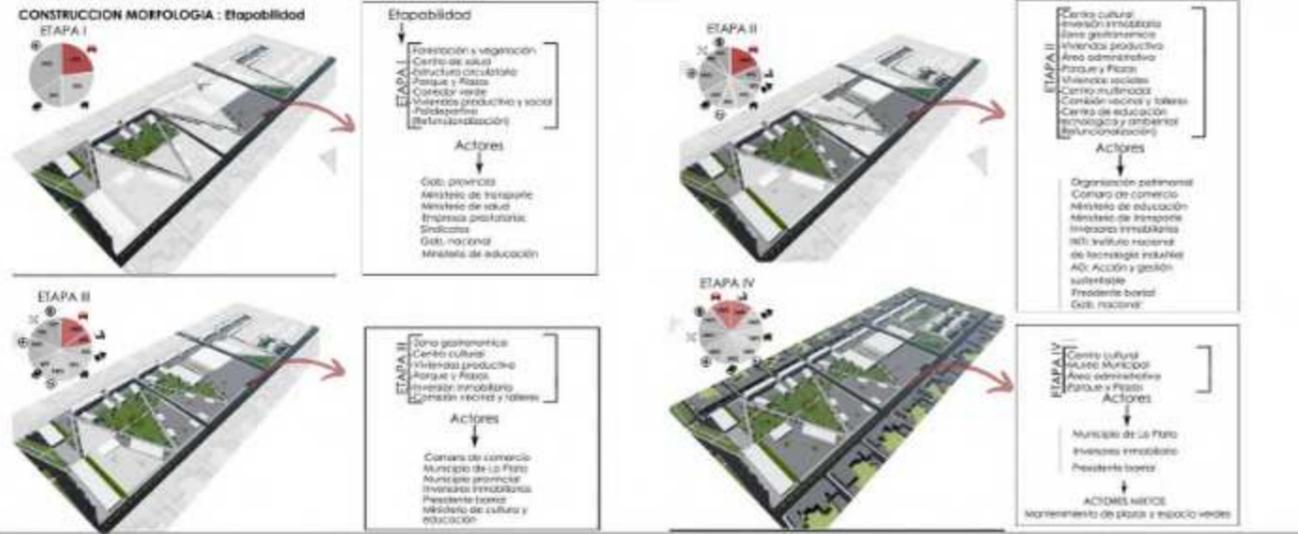


# PLAN DE MOVILIDAD INTEGRAL

## PROGRAMA



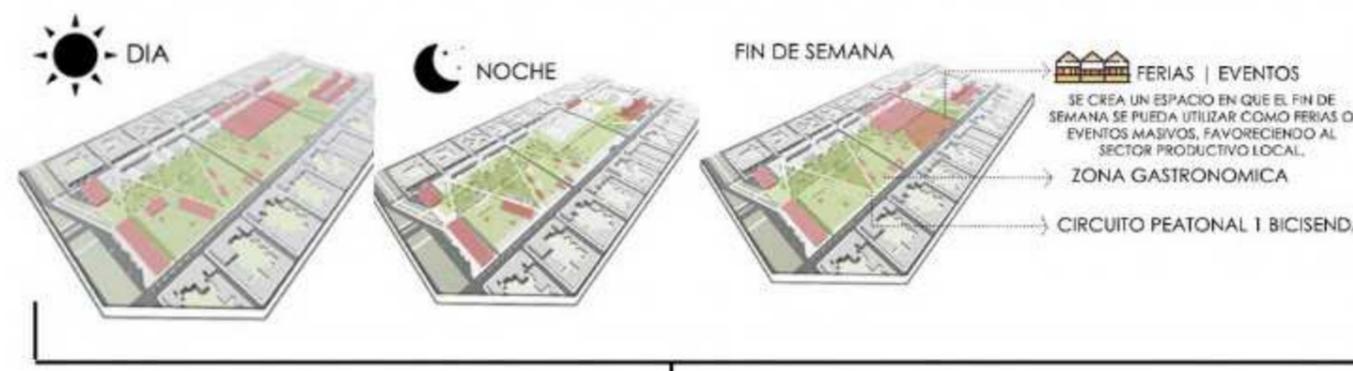
- SALUD:** Centro de salud provincial, Centro de medicina especializada, Centro de atención primaria, Centro de día
- VIVIENDA:** Centro Intercomunal Intermunicipal, Vivienda Social, Vivienda Transitoria, Viviendas Productivas
- EDUCACIÓN:** Centro de educación secundaria, Centro de educación terciaria, Centro de arte y oficios municipales
- PRODUCTIVO:** Cooperativa de reciclaje, Cooperativa de oficios de la UOM, Comercio, Centro productivo (pyrasa/tafas)
- ADMINISTRATIVO:** Localidad, Alcaldía, Alcaldía vecinal, Alcaldía social, Alcaldía de barrio y comuna, ONG's, APS y Planes de Salud



## USOS



## UTILIZACION DE LOS ESPACOS POR FRANJA HORARIO



**PLAZA CULTURAL:** Se establece para potenciar los recursos culturales afianzando la identidad local.

**PLAZA GASTRONOMICA:** Para promover el desarrollo económico y social, reforzando así su rol como nueva centralidad.

**PLAZA PARA NIÑXS | PLAZA DEPORTIVA:** Espacios como catalizador social, para generar sentido de pertenencia, promoción de la cultura y participación de la comunidad.

**PLAZA ADMINISTRATIVAS:** Establecida para el desarrollo la economía local diaria ya que se vincula con el comercio local y las viviendas sociales| productivas.

## Espacios 24hs de usos



### CALIDAD AMBIENTAL

Estructura arbórea se propone crear una serie de micro paisajes con la elección de una diversidad de tipologías, buscando generar distintas sensaciones en el usuario al momento de recorrer los espacios.

Sector urbano: En avenida 52 se optan por plátanos, seleccionado en base al estudio de las especies existentes en la ciudad de La Plata. En el sector residencial se eligen especies de menor magnitud teniendo en cuenta las alturas los anchos de veredas y los colores del follaje en época de floración por esto en las manzanas existentes se sitúan Fresno dorado; Paraíso creando un patrón intercalado entre 7 mts, la cual se extiende hacia la plaza del sector propuesto, creando una continuidad e integración.

Camino peatonal: Se utilizan especies de mayor magnitud perenne para mantener el énfasis, por ellos se utiliza el jacaranda que contiene floración llamativa que al utilizar un patrón con el fresno europeo (caduco) se generan un contraste con los follajes interesante. El patrón (2x2) garantiza que en épocas invernales el asoleamiento se garantice sin la pérdida de la jerarquía.

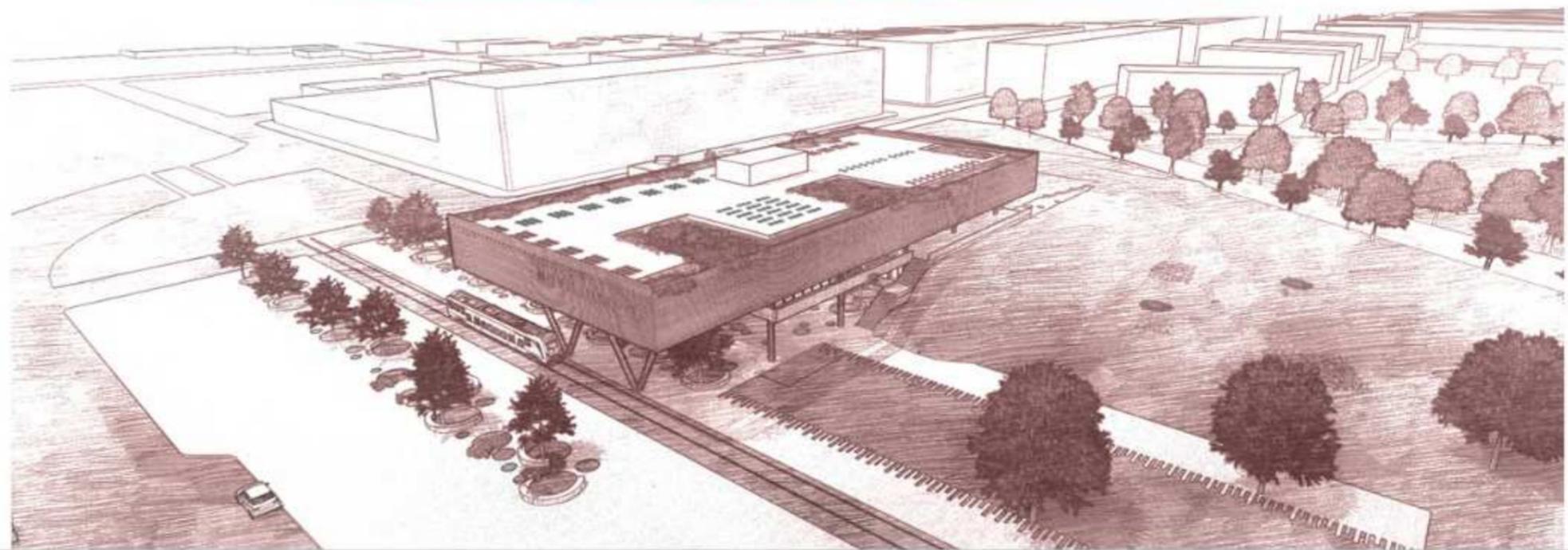
Sector de plazas de niños: Se establecen dos tipos de especies; acacia carnaval y ceibo, estas contienen una floración desfasada entre sí, permitiendo el cambio de color a lo largo del año.



### OBSERVATORIO DE MOVILIDAD



 **PROYECTO**





1-CENTRO DE SALUD PROVINCIAL MEDIA COMPLICIDAD/2-CENTRO DE INTERCAMBIO MODAL/3-MUSEO FERROVIARIO/4-CENTRO CULTURAL MUNICIPAL/5-ANFITEATRO/6-SECTOR CULTURAL GATRONOMICO/7-RESIDENCIA DE VENTA INMOBILIARIA/8-CENTRO DE EDUCACION TECNOLOGICA Y AMBIENTAL/11-ESCUELA DE ARTES Y OFICIO

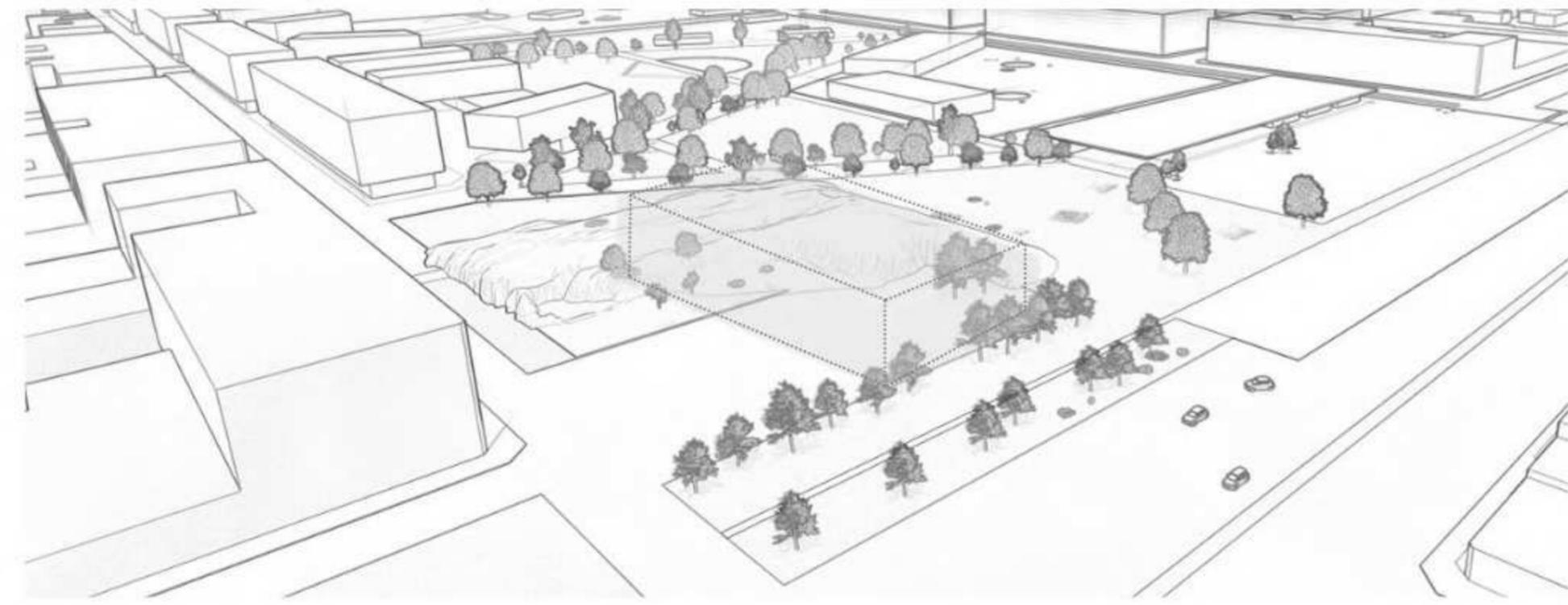
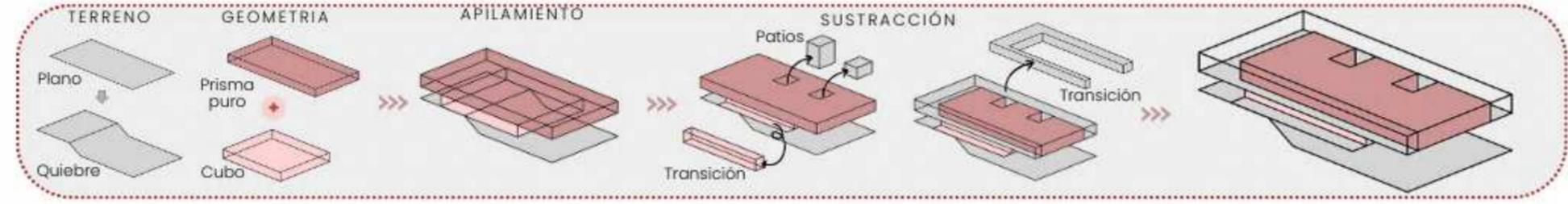
## SECTOR | IMPLANTACION 1:500



# IDEA PROYECTUAL

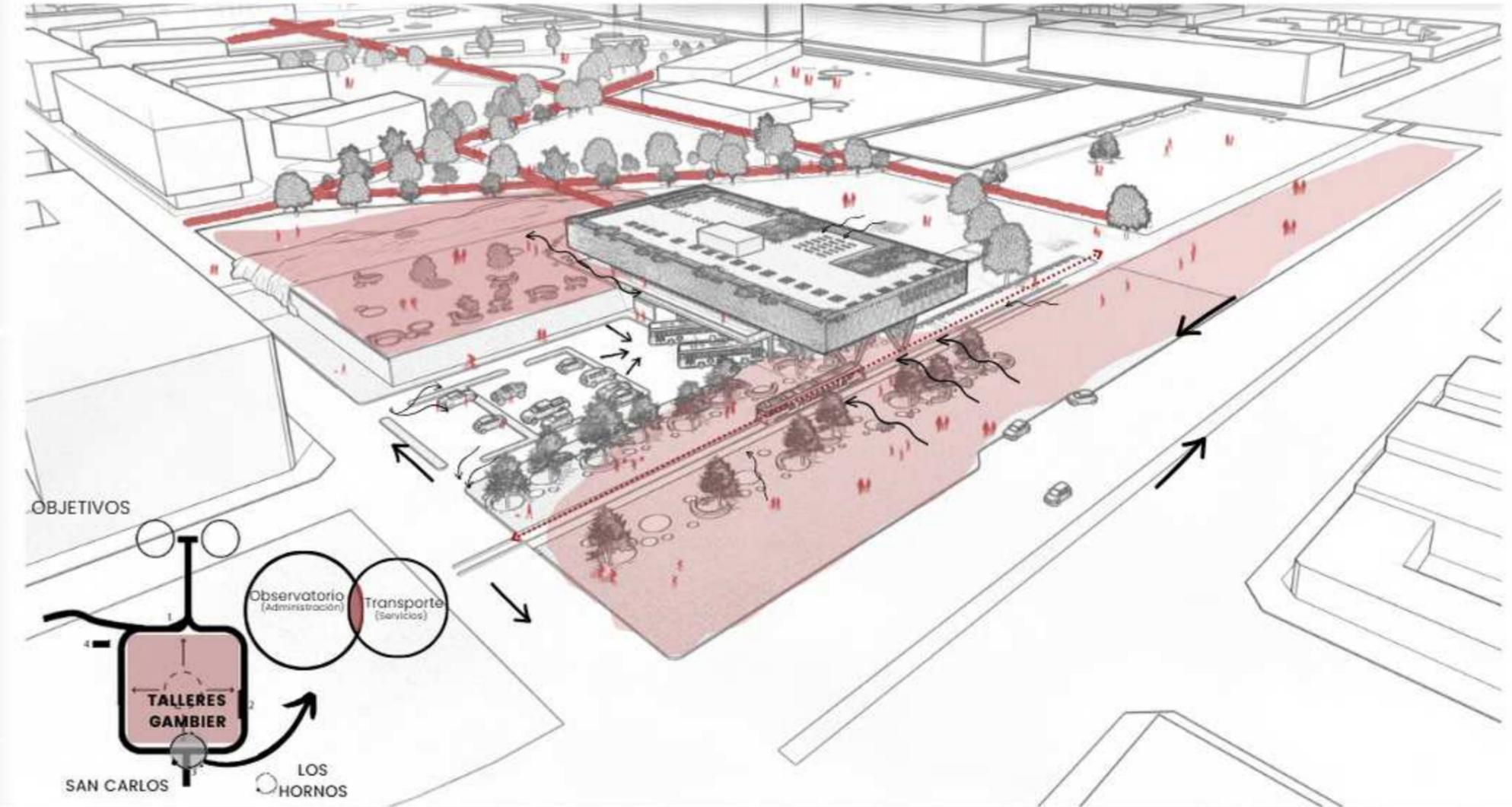


## MORFOLOGIA



# ENTORNO INMEDIATO

## DIALOGO CON LA CIUDAD





# OBSERVATORIO DE MOVILIDAD



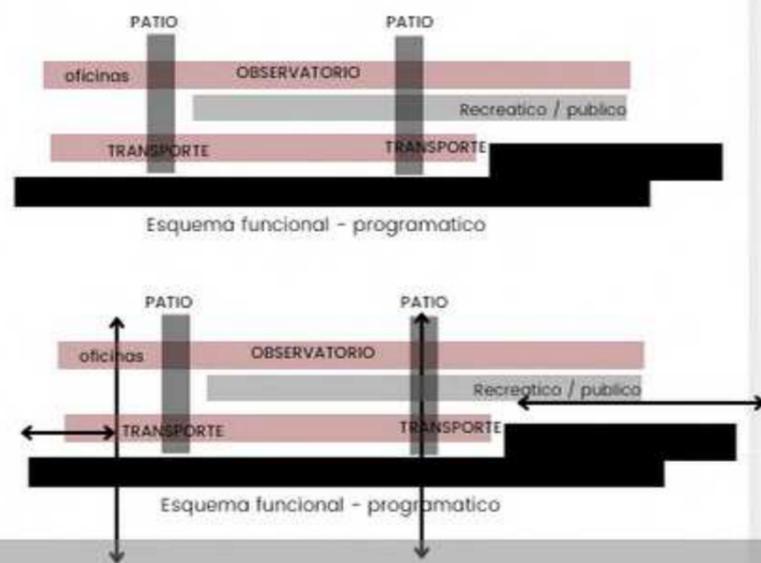
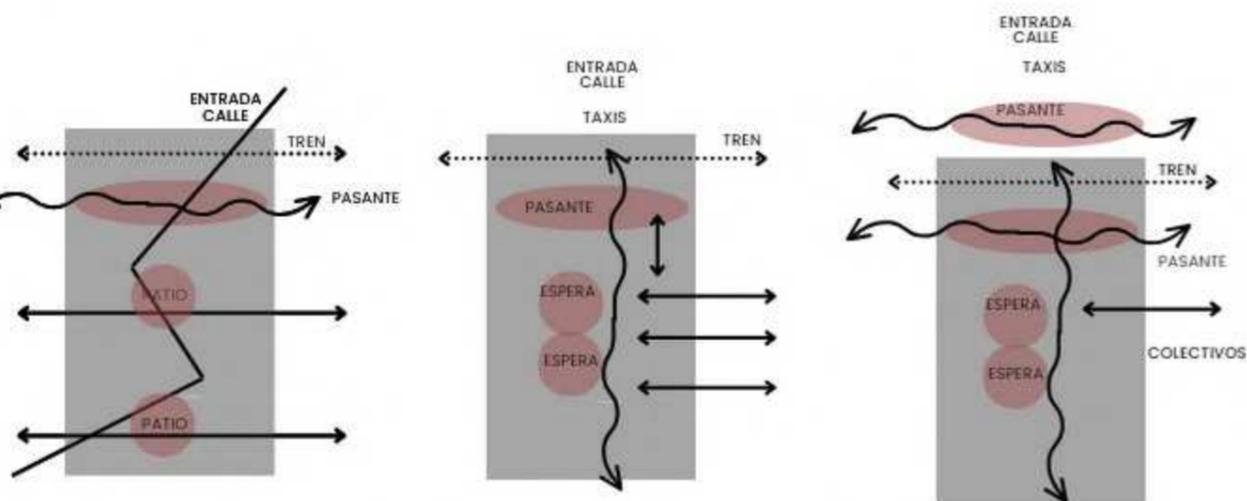
## IDEA RECTORA

El Observatorio de Movilidad se concibe como un centro dinámico y multifuncional. Bajo este enfoque, se considera como un espacio que no solo alberga actividades de investigación y análisis de datos relacionados con la movilidad urbana, sino que también se convierte en un punto de encuentro y reflexión para la comunidad.

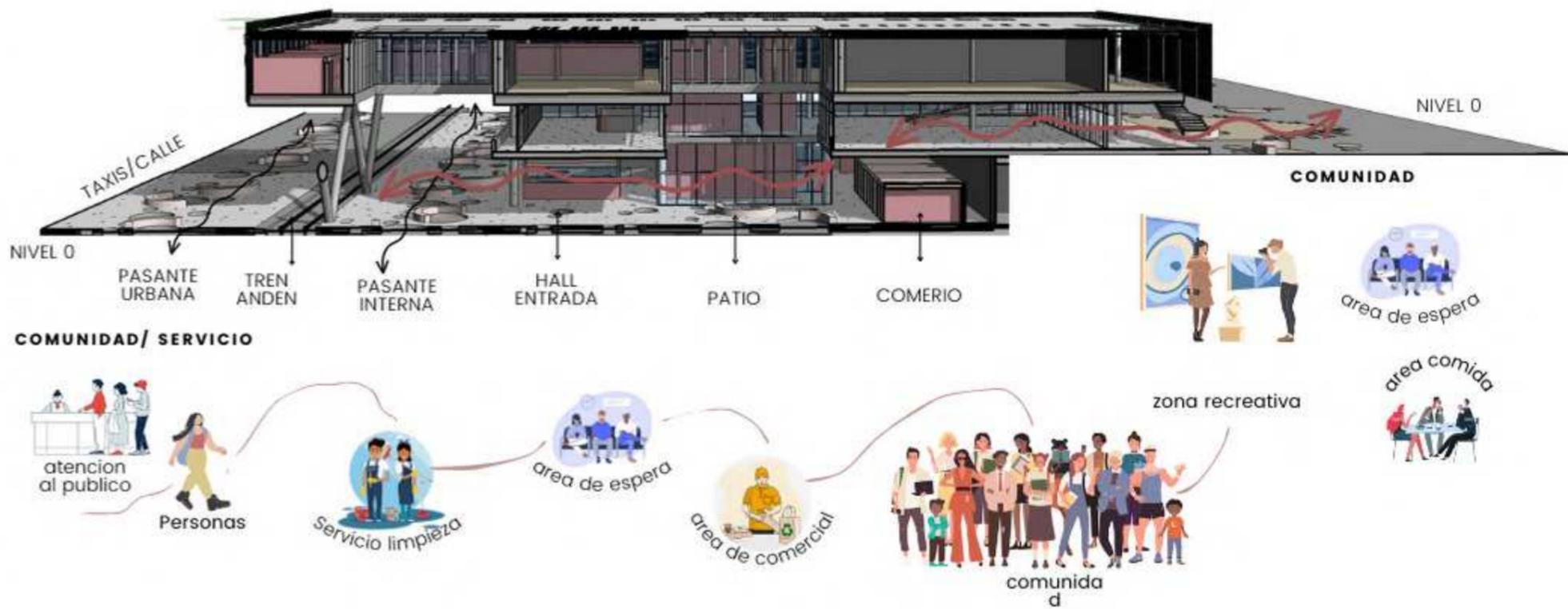
Como arquitecta, en el diseño de este observatorio, se busca una arquitectura que no solo sea estéticamente atractiva, sino que también tenga un impacto positivo en el entorno y en la calidad de vida de las personas. La estrategia proyectual se basa en la creación de un edificio que fomente la interacción y la conexión entre los usuarios, tanto a nivel vertical como horizontal.

Para lograr esto, se incorporan patios que actúan como elementos de conexión vertical, proporcionando espacios abiertos y permitiendo la circulación fluida de personas a lo largo de todo el edificio. Además, se integran patios en altura y áreas verdes con vegetación, no solo para mejorar el confort interior, sino también para crear vistas panorámicas que promuevan una mayor conexión con el entorno inmediato.

En resumen, el Observatorio de Movilidad se concibe como un espacio arquitectónico innovador que no solo cumple con su función principal de análisis y estudio de la movilidad urbana, sino que también se convierte en un punto focal para la comunidad, promoviendo la interacción social, la integración urbana y la reflexión sobre temas cruciales para el desarrollo sostenible de la ciudad.



## USOS



## USUARIO



### ACTORES

**TRANSITORIO:** Usuarios en operaciones específicas, viajes de medias distancias o para lugares específicos.

**PERIÓDICO:** Usuarios regular pero días específicos o cada cierto periodo de tiempo.

**PERMANENTE:** Usuario diario, ya sea por necesidad, convivencia o trabajo del establecimiento.

**DIARIO:** Usuario de las instalaciones propias del edificio comercios, oficinas, principalmente trabajadores, entre otros.

### ESPACIOS

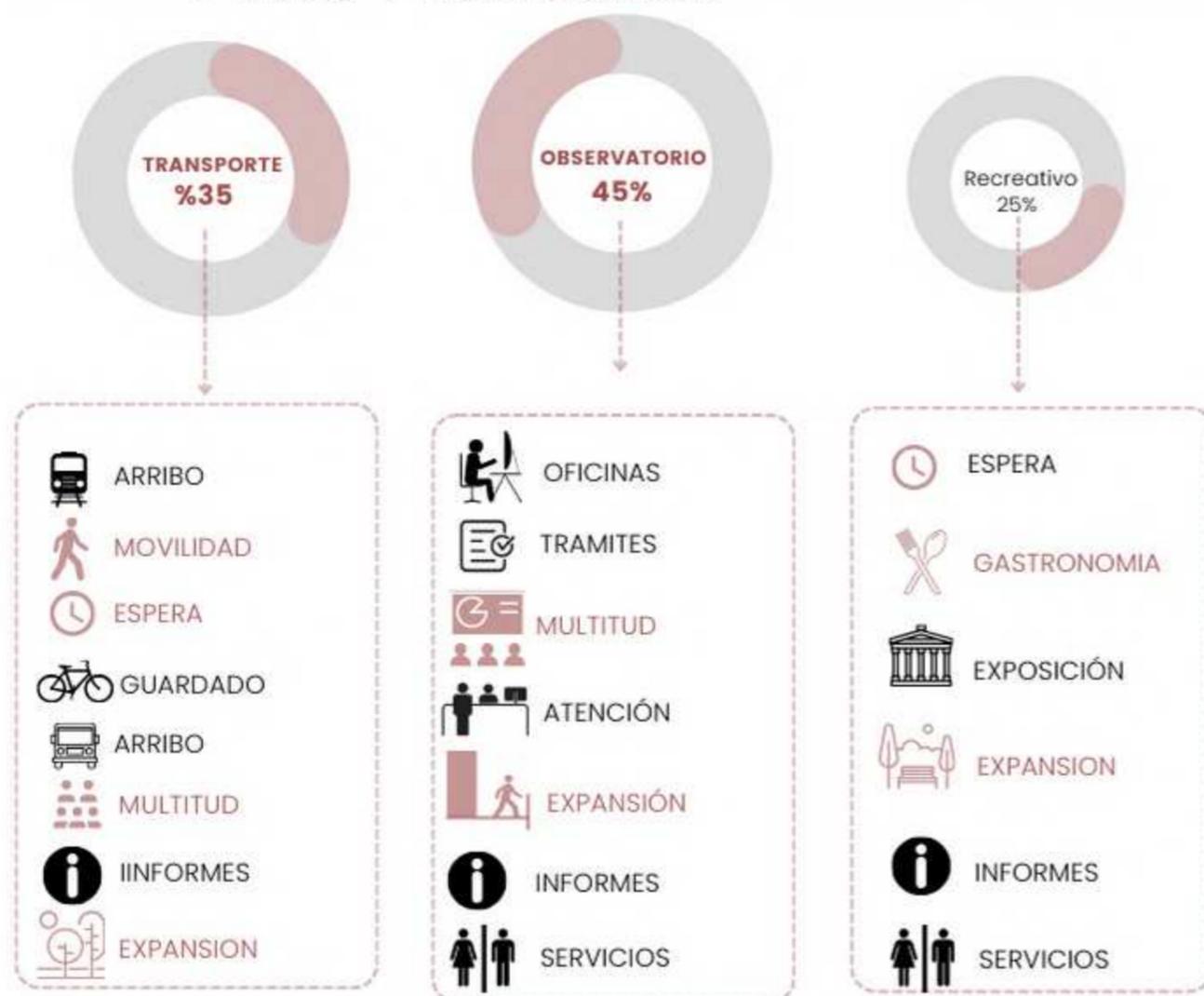
#### • ESPACIOS DE FLUJO:

Espacios urbanos que mediante la conformación de formas arquitectónicas neutras y puras, favorecen la movilidad y el desplazamiento de las personas

#### • ESPACIOS DE LUGARES:

Espacios significativos para construcción de identidades, generando arraigo y permanencia a los usuarios.

### USOS Y ACTIVIDADES



## PROGRAMA

### OBSERVARIO DE MOVILIDAD DE GRAN LA PLATA

#### TRANSPORTE:..... 1460 M2

- Administración..... 18 m2
- Hall de ingreso..... 150 m2
- Hall entrada..... 50 m2
- Comercios rápidos..... 85 m2
- Nucleo de servios..... 15 m2
- Anden/Tranvia..... 190 m2
- Colectivos..... 281 m2
- Guardado bicicletas..... 48 m2
- Patio de espera..... 115 m2
- Pasante..... 260 m2

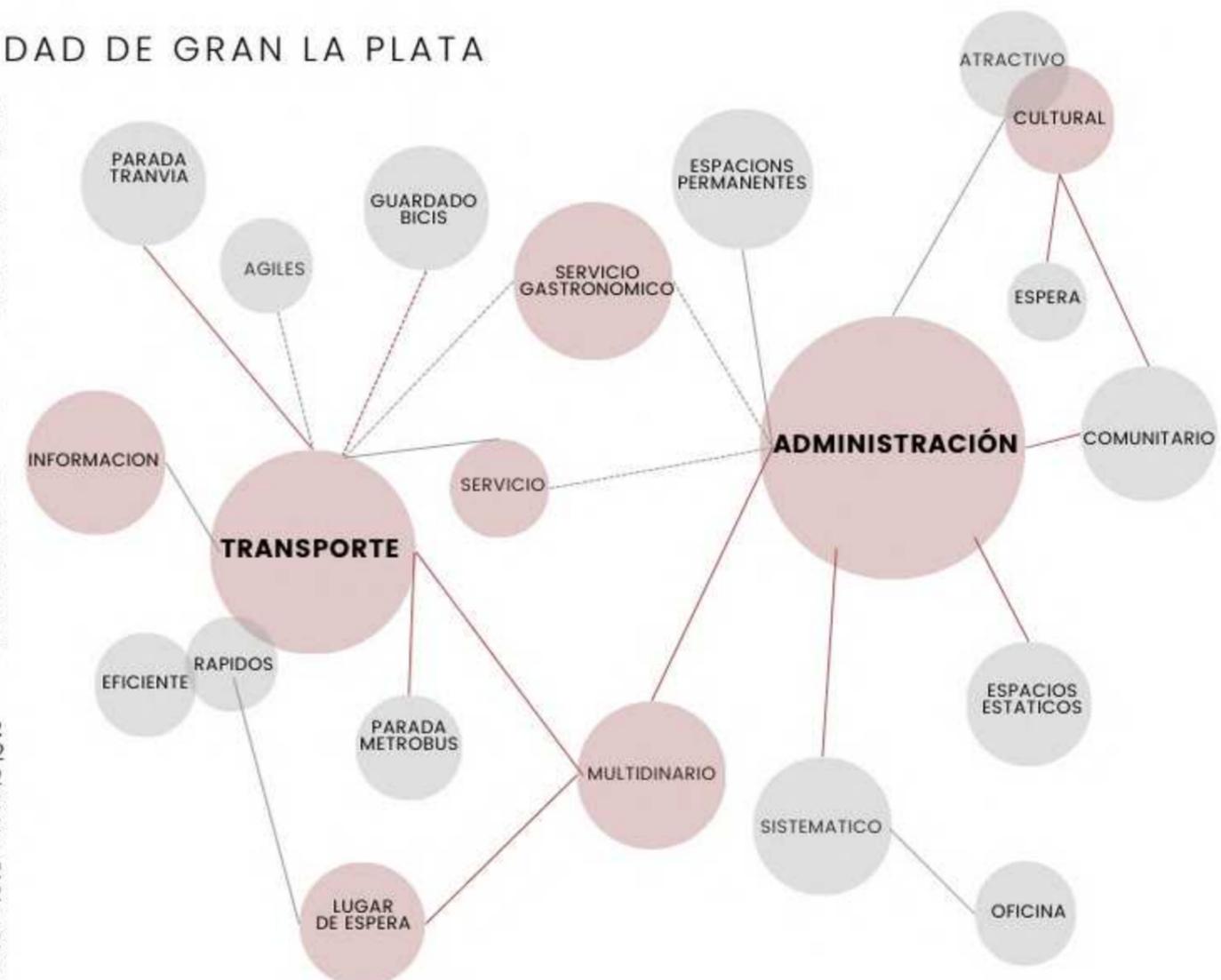
- Playa de maniobras..... 680 m2
- Estacionamiento privado..... 395 m2
- Estacionamiento publico..... 270 m2

#### RECREATIVO:..... 1405 M2

- Hall entrada..... 280 m2
- Museo ferroviario..... 174 m2
- Informacion..... 25 m2
- Espacios de espera..... 62 m2
- Servicios..... 56 m2
- Bar..... 186 m2
- Cocina..... 20 m2
- Expansion..... 166 m2

#### OBSERVATORIO:..... 1940 M2

- Hall entrada..... 73 m2
- Informacion..... 9 m2
- Sala de espera..... 6 m2
- Foyer..... 140 m2
- Auditorio..... 220 m2
- Mediateca..... 118 m2
- Oficinas publicas..... 100 m2
- Oficinas privadas..... 185 m2
- Expansion privado..... 140 m2
- Expansion Publico..... 140 m2
- Servicios..... 56 m2





## DOCUMENTACIÓN | PLANTAS 1:500 | NIVEL +0.00

Diseño un espacio de transporte flexible con grandes lugares de espera y accesos, se busca crear un ambiente que pueda adaptarse a diferentes necesidades y situaciones, brindando comodidad, funcionalidad y accesibilidad a los usuarios.

Espacio de Transporte Flexible: Se concibe como un entorno que puede ser configurado y reconfigurado según las necesidades cambiantes, permitiendo la integración de diferentes modos de transporte y la flexibilidad en el diseño de las áreas de espera y acceso.

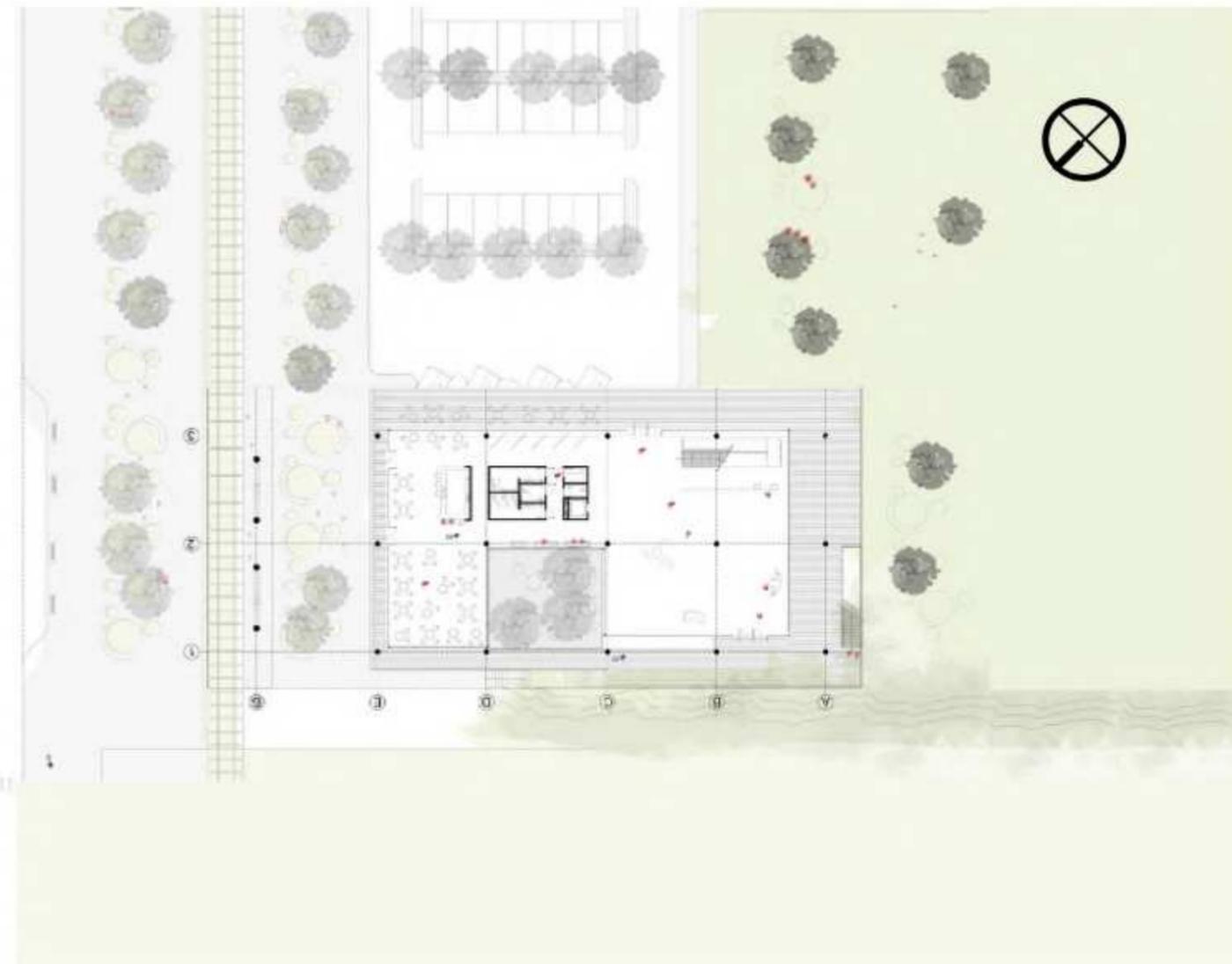
Grandes Lugares de Espera: Se diseñan áreas amplias y confortables para que los usuarios puedan esperar de manera cómoda y segura la llegada de los diferentes medios de transporte. Estas áreas incluyen asientos, zonas de descanso, servicios y facilidades para pasajeros.



## DOCUMENTACIÓN | PLANTAS 1:500 | 1ER PISO

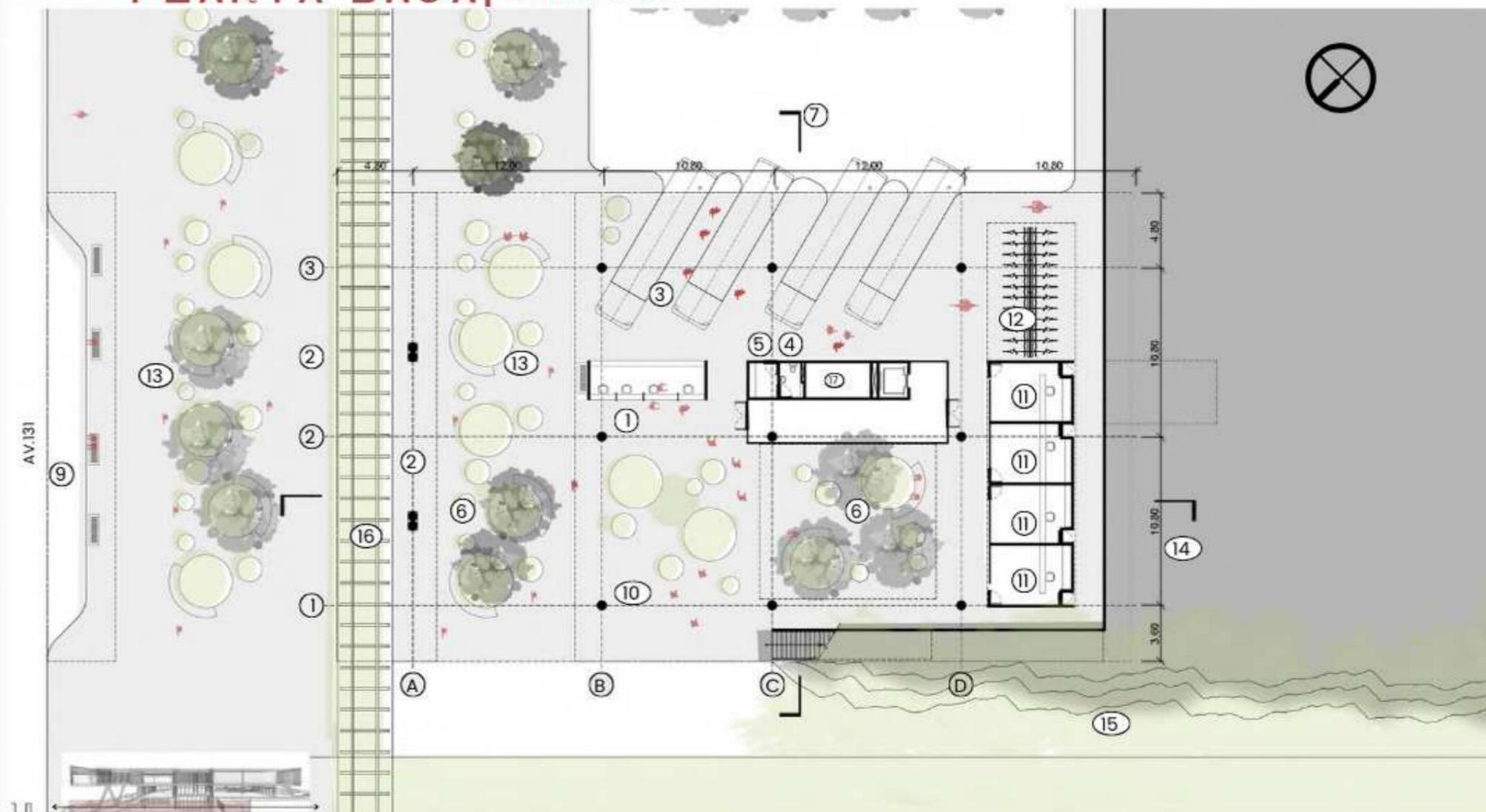
Accesos: Se planifican accesos amplios y bien señalizados para facilitar la entrada y salida de los usuarios, asegurando una circulación fluida y segura tanto dentro como fuera del espacio de transporte. Se considera la accesibilidad universal para garantizar que todas las personas puedan utilizar el espacio de manera independiente. Se incorporan áreas de bar y museo como elementos complementarios que enriquecen la experiencia de los usuarios. El bar ofrece un espacio para relajarse y socializar, mientras que el museo proporciona oportunidades educativas y culturales para los visitantes.

El diseño del espacio de transporte flexible con grandes lugares de espera y accesos busca crear una integración con el exterior bar y museo busca crear un entorno integral que combine funcionalidad, comodidad y experiencias enriquecedoras para los usuarios, promoviendo la interacción social, la recreación y el disfrute del entorno urbano. un entorno versátil y acogedor que satisfaga las necesidades de los usuarios y promueva una experiencia de viaje positiva y eficiente.





PLANTA BAJA | ESCALA: 1/200



CENTRO TRANSFERENCIA N.0.00

1-Boletería/2-Anden / 3-Arribo colectivos/ 4-Baños personal / 5-office personal/6-Pacios de espera/ 7-Playas de maniobras  
8-stacionamiento/9-Darselas(Taxi, cole urba.) 10-Hall 11-Kioscos 12-Bicis/13- Pasante /14-Relleno /15-Talud/16-Tranvia /17-Sala tecnica



HALL DE ENTRADA- BOLETERIA | N +0.00



HALL DE ENTRADA- PATIO | N +0.00



HALL DE ENTRADA- KIOSCO RAPIDOS | N +0.00

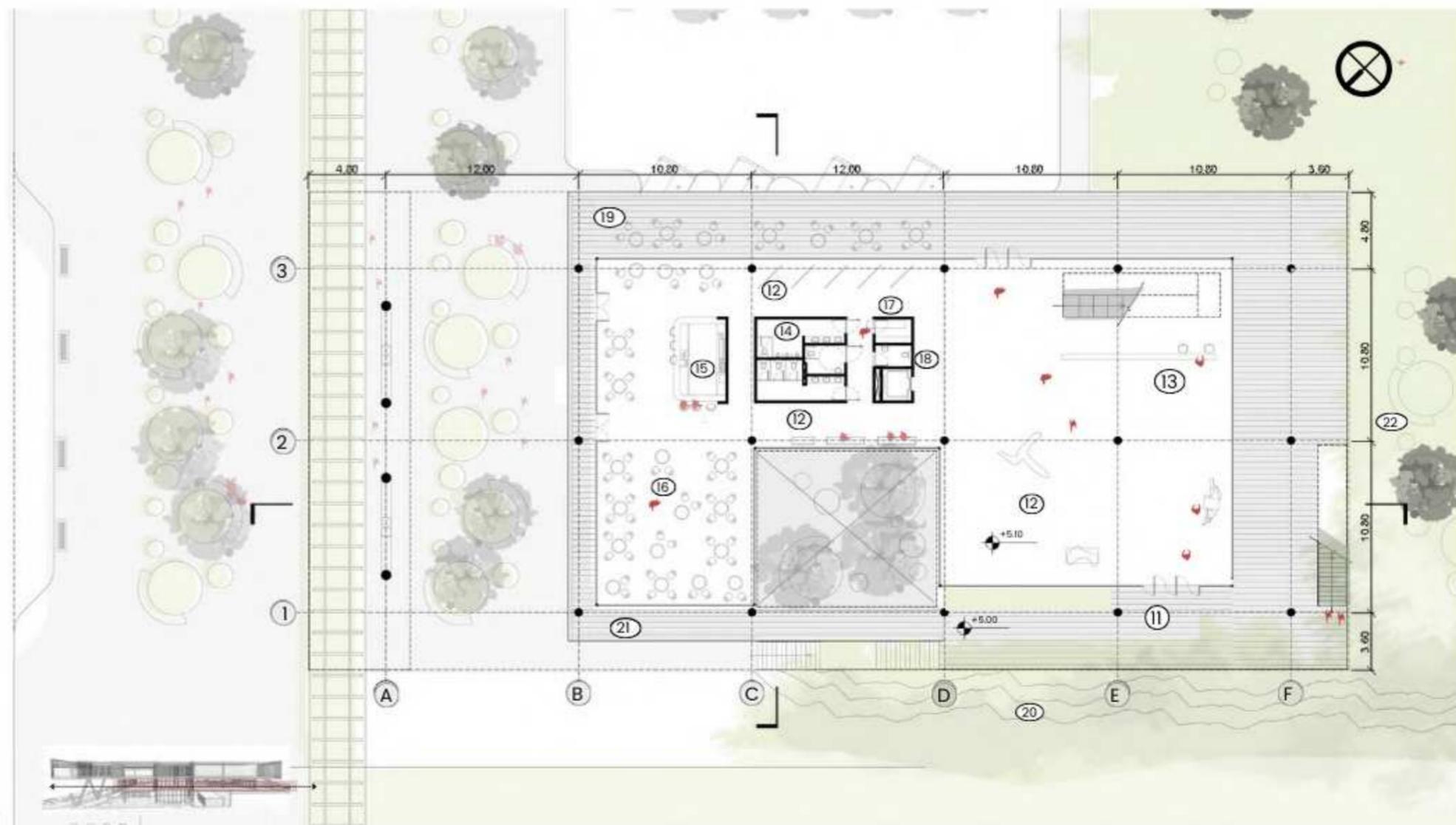


ARRIBO COLECTIVO | N +0.00



HALL DE ENTRADA | N +4.50

• IER PISO | ESCALA: 1/200



AREA PUBLICA N +4.50

11-Hall de entrada | 12-Lugar de espera - exposicion | 13-Recepción | 14-Baño publicos | 15- cocina | 16-Patio de comida | 17-Office personal | 18-Baño publico | 19-Expansión | 20-talud | 21 -Pasarela de expansion | 22-Patio de espera



SALA EXPOSICIÓN | N +4.50

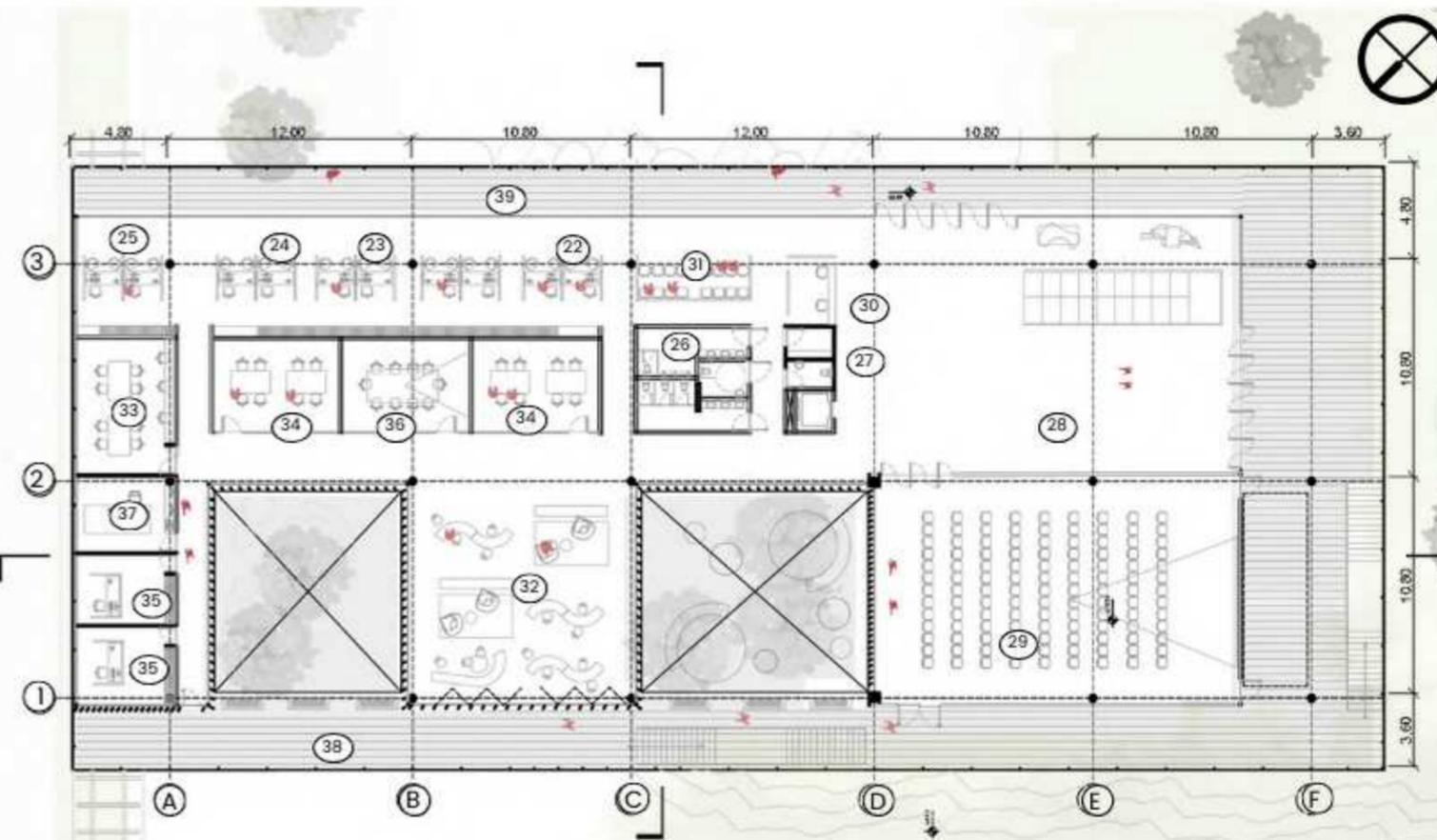


ESPACIOS DE ESPERA | N +4.50



HALL DE ENTREDA | N •9.00

2DO PISO | ESCALA: 1/200



OBSERVATORIO N •9.00

22-Oficina Transito/23-Oficina turismo/24-Oficina de sube/25-oficinas administracion/26-Baños/27-Office/baño personal/28-Foyer/29- Sala de medio visual/30-Recepcion/31-Sala espera / 32-Mediatca/33-Espacio trabajo colectivo/34-Oficina tecnica/35-Despacho directorio/36-Sala reunion/37-Servicio tecnico/38-Pasarela de expansion/39-Pasarela publica



RECEPCIÓN | N +9.00



EXPANSIÓN PRIVADA (OFICINA DIRECTORIO) | N +9.00

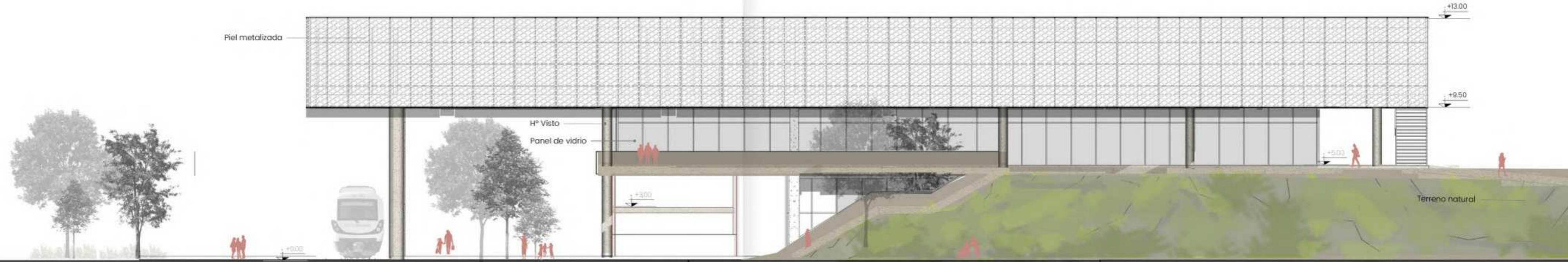


VISTA FRONTAL (AV.31) | ESC: 1/200





VISTA LATERAL DERECHO (AV. 52) ESC: 1/200





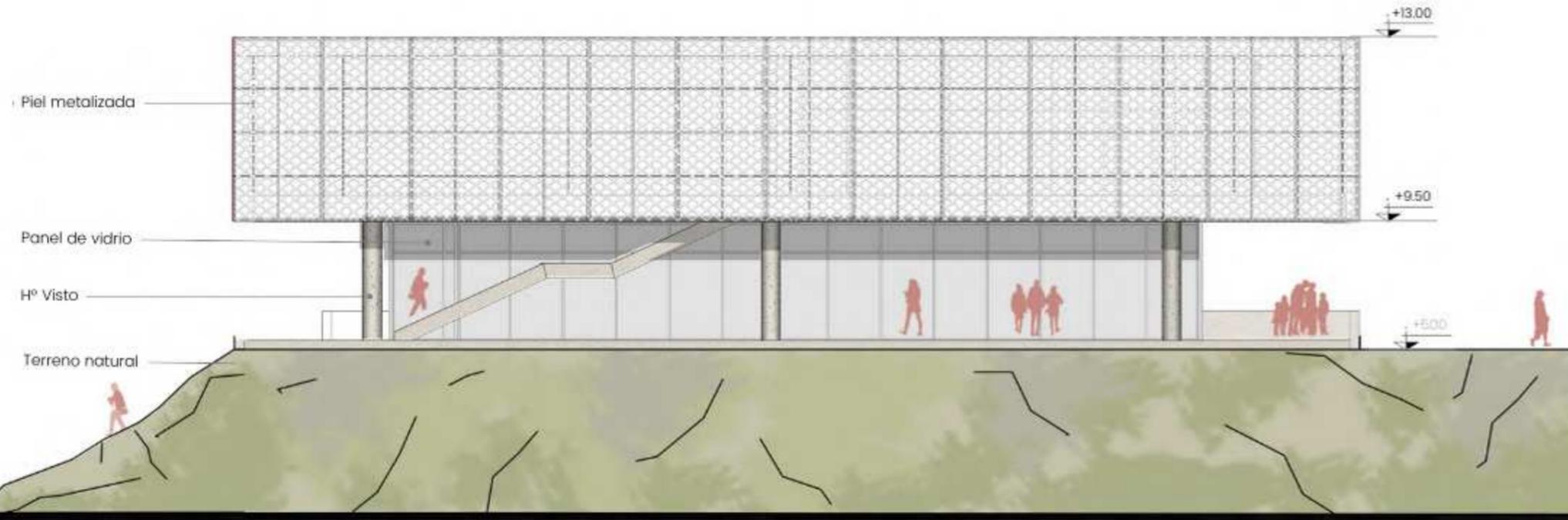
HALL DE ENTRADA- BOLETERIA | N +0.00

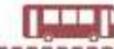


HALL DE ENTRADA- PATIO | N +0.00



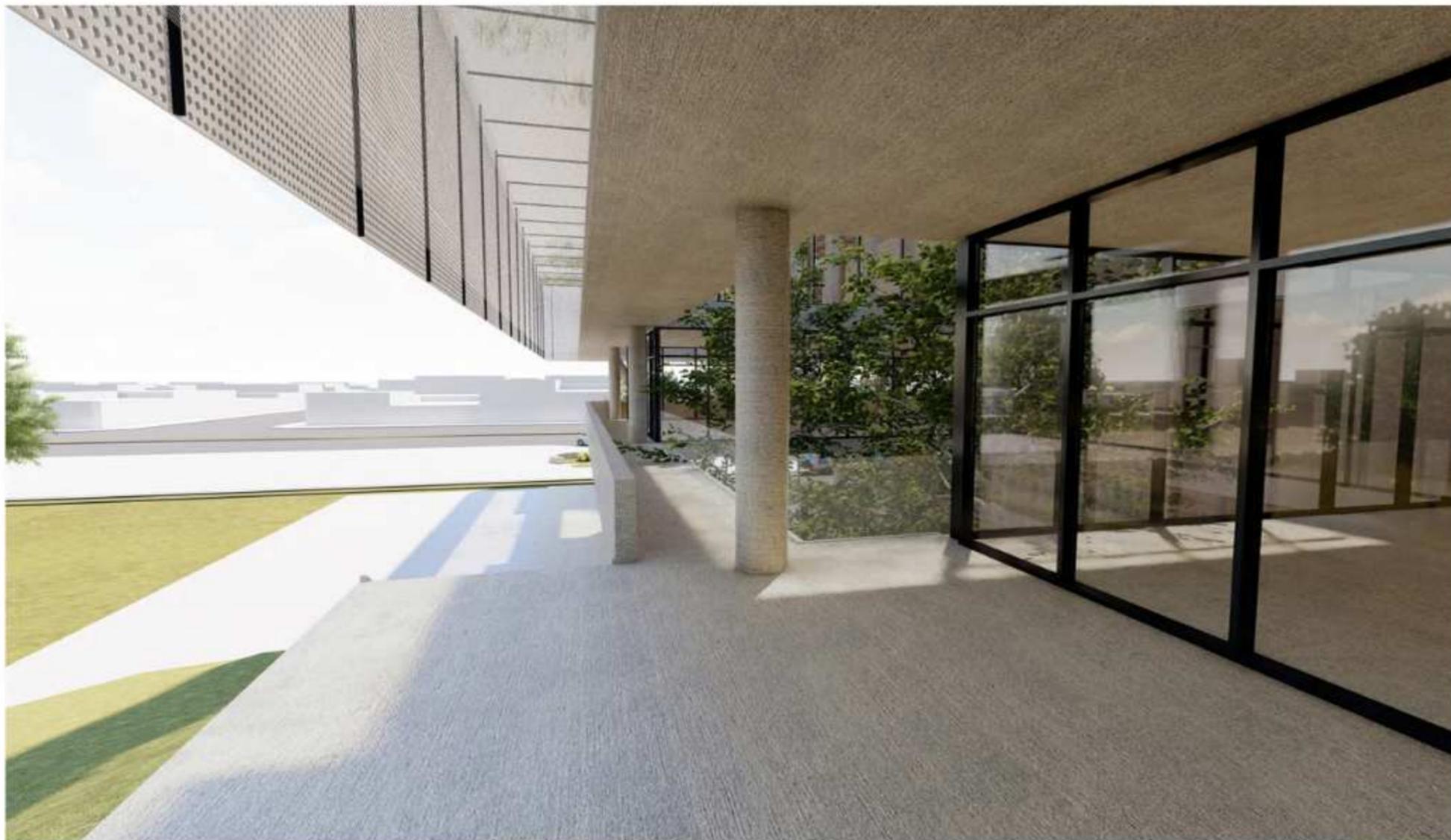
VISTA POSTERIOR | ESC: 1/200





VISTA LATERAL IZQUIERDO (CALLE 56) | ESC: 1/200





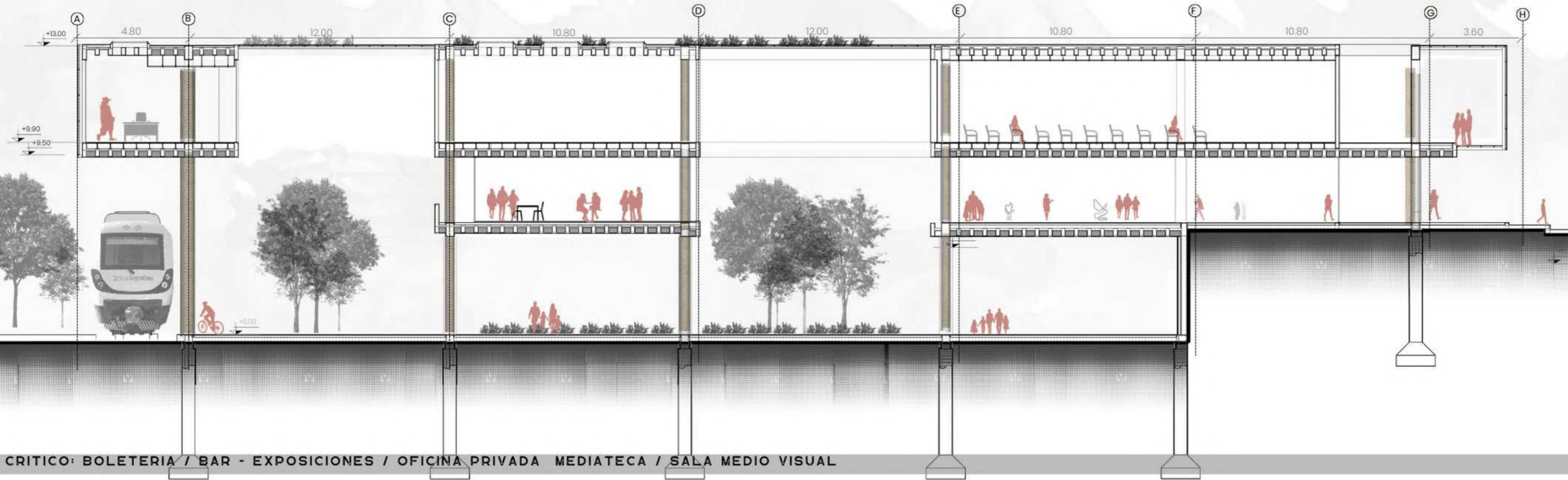
HALL DE ENTRADA | N. +4.50



PARQUE EN ALTURA (DOBLE CERO) | N. +4.50



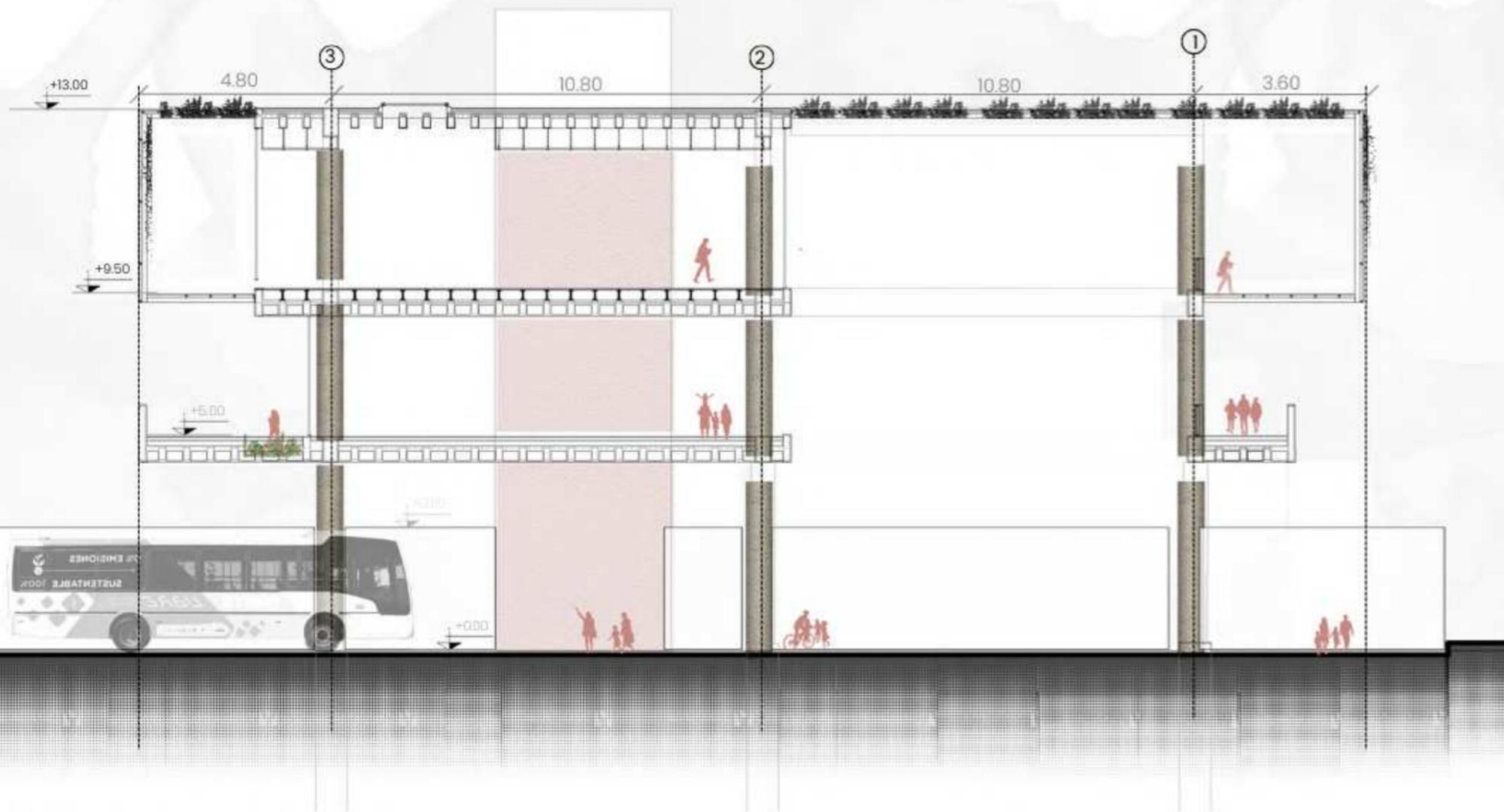
# CORTE LONGITUDINAL | ESC: 1/200



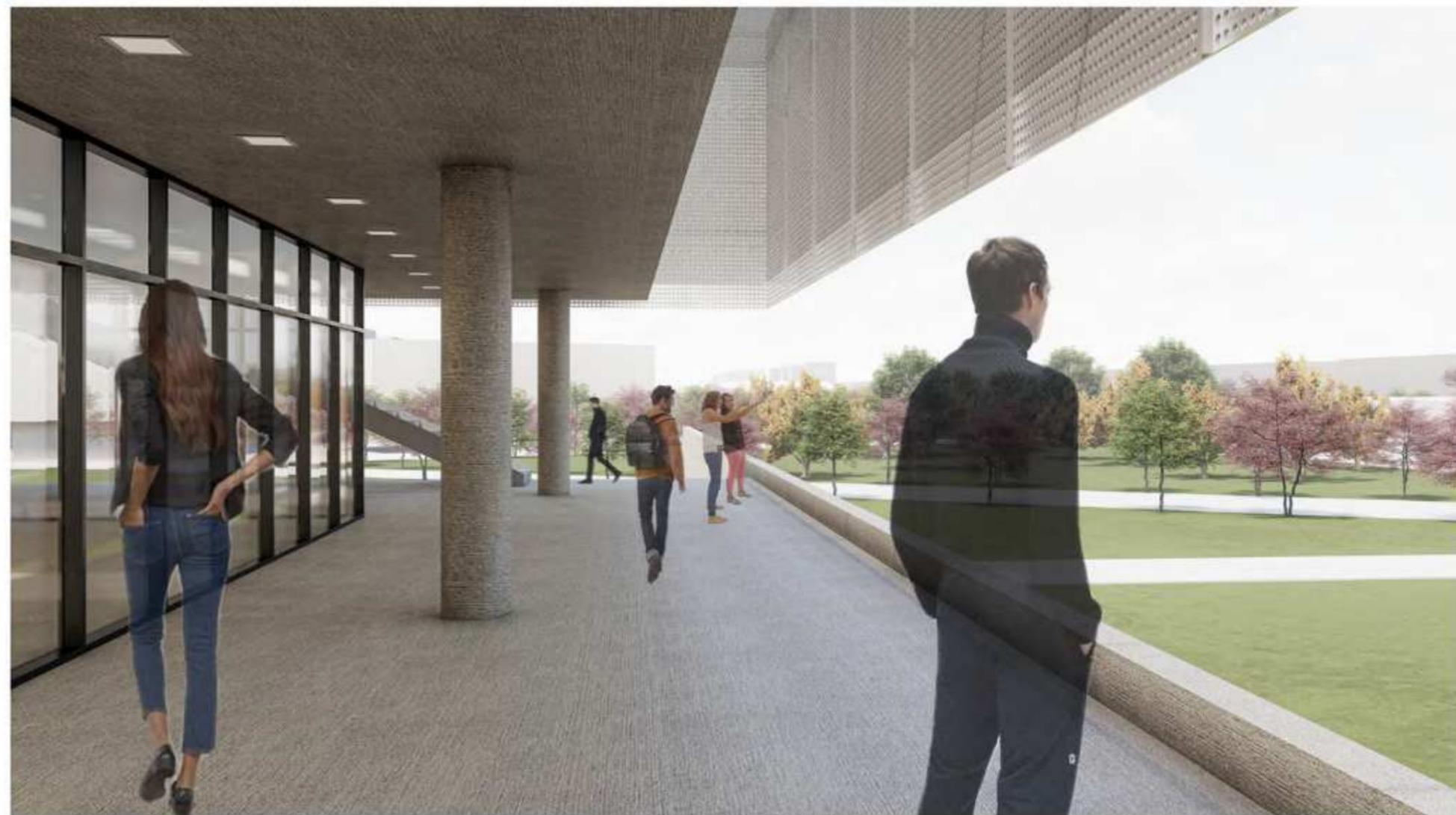
CORTE CRITICO: BOLETERIA / BAR - EXPOSICIONES / OFICINA PRIVADA MEDIATECA / SALA MEDIO VISUAL



•CORTE TRANSVERSAL | ESC: 1/200



CORTE PATIO INTERNO



HALL ENTRADA | N +4.50



DESARROLLO  
TECNICO



## LENGUAJE ARQUITECTONICO

### MATERIALIDAD

El lenguaje arquitectónico se define como la expresión visual y material que caracteriza un proyecto, reflejando sus principios estéticos, funcionales y contextuales.

Se emplean materiales locales y tradicionales que se integran armoniosamente con el entorno, resaltando la identidad y la historia del lugar manifestando a través de la selección y combinación de materiales, formas y detalles que dan forma a la identidad y la experiencia espacial del proyecto, buscando siempre integrarse de manera sensible y armónica con su entorno.

Estructura de Hormigón: Se utiliza hormigón como elemento estructural principal, proporcionando solidez y estabilidad al edificio.

Cerramiento exterior de vidrio con doble piel: Se opta por cerramientos de vidrio que maximizan la entrada de luz natural y conectan visualmente el interior con el exterior, mientras que la doble piel proporciona aislamiento térmico y control de la luminosidad.

Cerramiento interior de ladrillo común: Se utiliza ladrillo común en el cerramiento interior para crear contrastes y texturas, y se busca jugar con los efectos de luz y sombra para generar espacios de conexión visual y sensorial.



HORMIGON VISTO



CHAPA



LADRILLO

BUSQUEDA LENGUAJE  
Sector GAMBIER



CERRAMIENTO INTERIOR



CERRAMIENTO EXTERIOR (ESTRUCTURAS)



ESTRUCTURAS

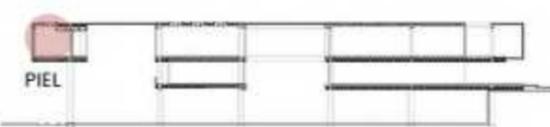


CERRAMIENTO EXTERIOR (DOBLE PIEL)

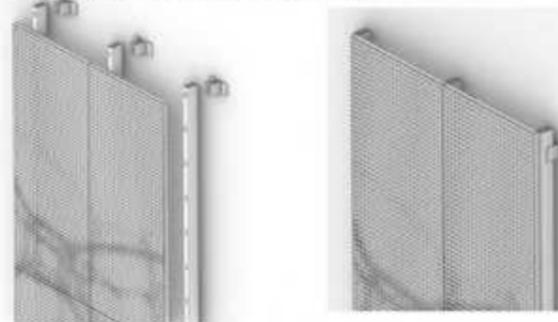
## ENVOLVENTE

La envolvente arquitectónica se refiere a la piel exterior de un edificio, que actúa como barrera entre el interior y el exterior, y desempeña un papel crucial en la definición de su apariencia y funcionamiento.

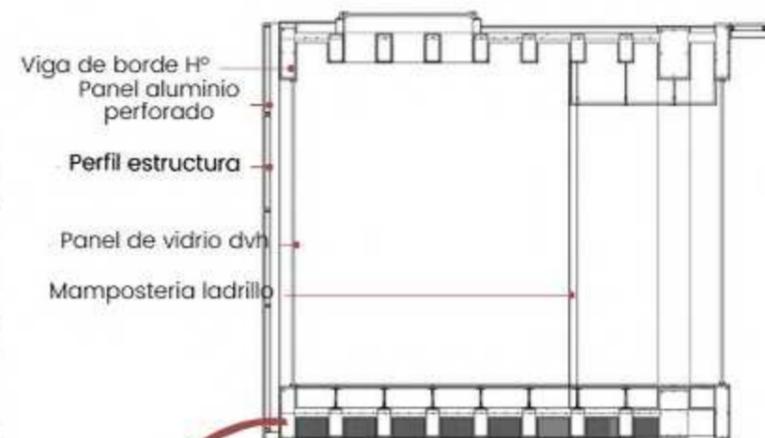
no solo protege el interior del edificio de los elementos externos, sino que también contribuye a su estética y funcionalidad, incorporando una combinación cuidadosamente seleccionada de materiales y técnicas de diseño para crear un entorno arquitectónico cohesivo y expresivo.



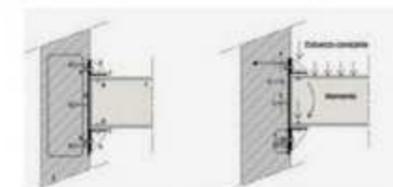
ELEMENTO PROTAGONISTA



proteccion solar



VINCULO A HORMIGON (VIGA CINTA)



Corte/Detalle



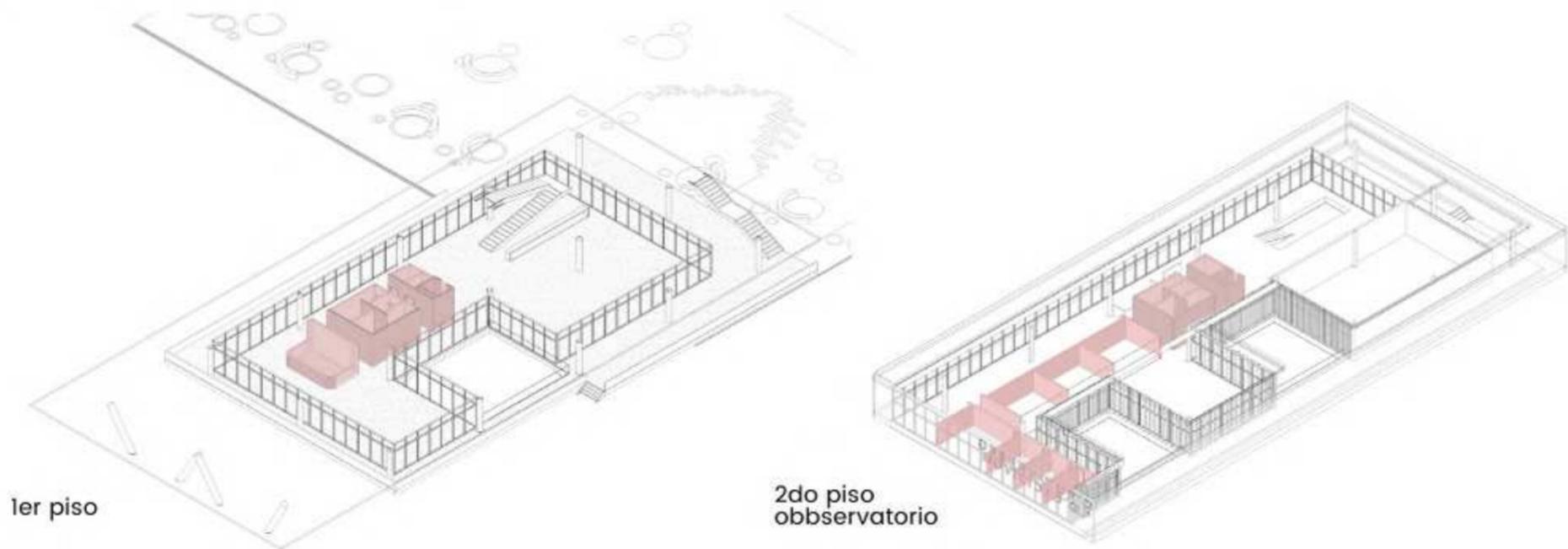
Lenguaje



## ENVOLVENTE INTERIOR

### MATERIALIDAD

La envolvente interior delimita los espacios dentro del edificio, sino que también contribuye a su expresión estética y funcionalidad, incorporando una combinación cuidadosamente seleccionada de materiales y técnicas de diseño para crear un ambiente interior acogedor y armonioso.



#### ELEMENTO PROTAGONISTA

- Nucleo de servicios
- muros interiores
- separacion de estacios

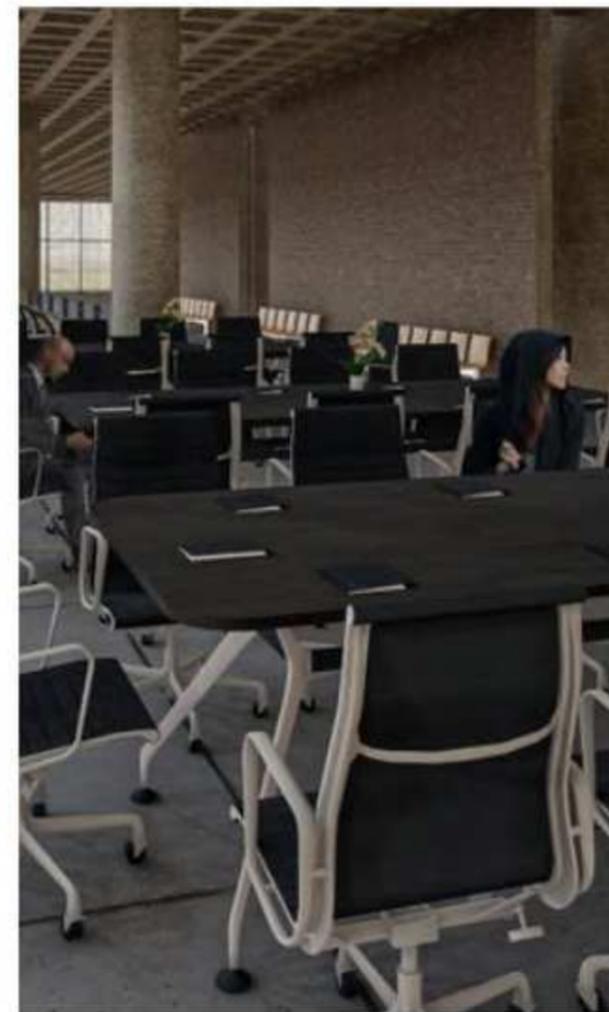
### LENGUAJE



Lenguaje- Planta movilidad



Lenguaje- cultural



Lenguaje- oficinas

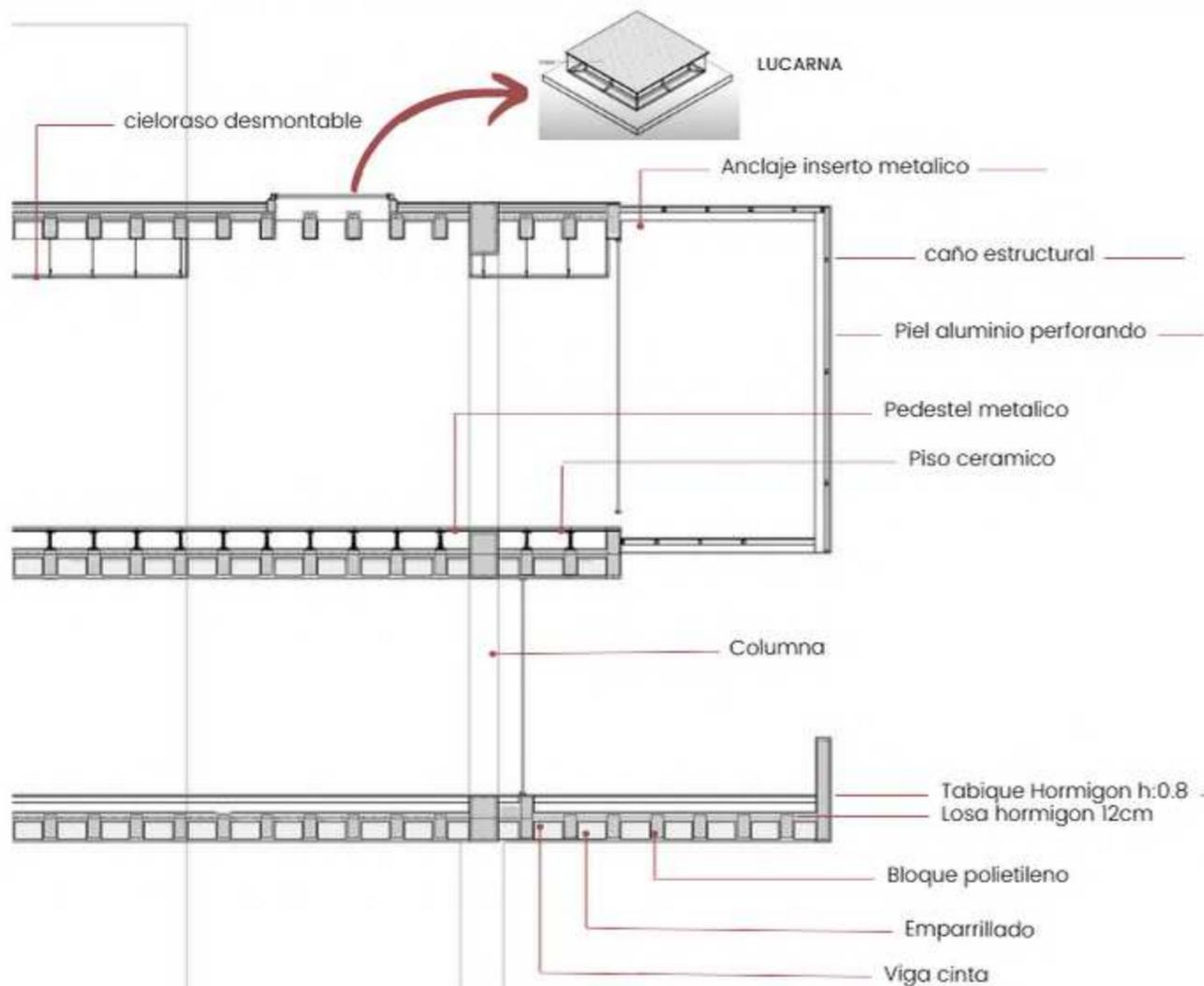


## ENVOLVENTE HORIZONTAL

### CIELO RASO

Como envolvente horizontal utilizo cielorraso suspendido y piso tecnico en lugares estrategicos donde acompañen a la funcionalidad del espacio tomando estos elementos como estrategia proyectual no solo por la estetica y la flexibilidad que me aporta si no tambien que me ayuda a ocultar elemento que perjudiquen a la estetica del edificio como las instalaciones.

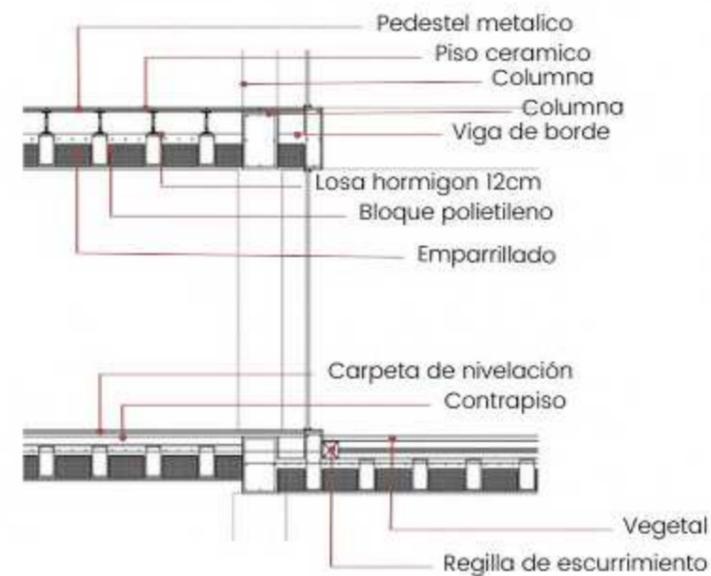
el cielorraso suspendido crea un espacio intermedio entre el techo y la superficie de trabajo, donde se pueden integrar sistemas de iluminación, ventilación y climatización de manera discreta, ocultando los elementos no deseados y mejorando la estética del ambiente. Además, ofrece la posibilidad de utilizar diferentes acabados y texturas que complementen el diseño interior del edificio.



### PISO TECNICO

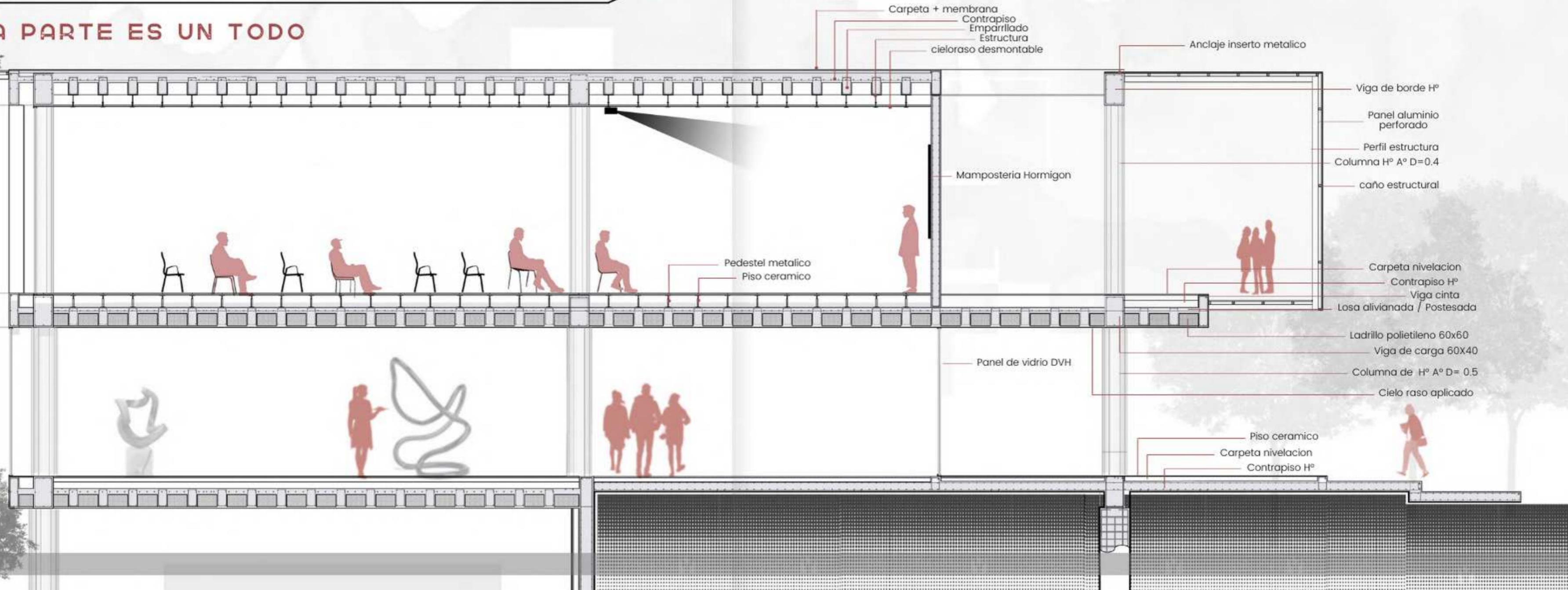
Por otro lado, el piso técnico proporciona una plataforma elevada que permite la distribución ordenada de servicios, como cables eléctricos y conductos de aire acondicionado, de manera que estos elementos quedan ocultos bajo la superficie del suelo, contribuyendo a una apariencia limpia y ordenada del espacio. Además, su flexibilidad permite realizar modificaciones y adaptaciones en la distribución de servicios según las necesidades cambiantes del edificio.

En conjunto, el uso estratégico del piso técnico y el cielorraso suspendido no solo proporciona flexibilidad y estética al diseño arquitectónico, sino que también contribuye a mantener la integridad visual del espacio al ocultar elementos que podrían afectar negativamente su apariencia.

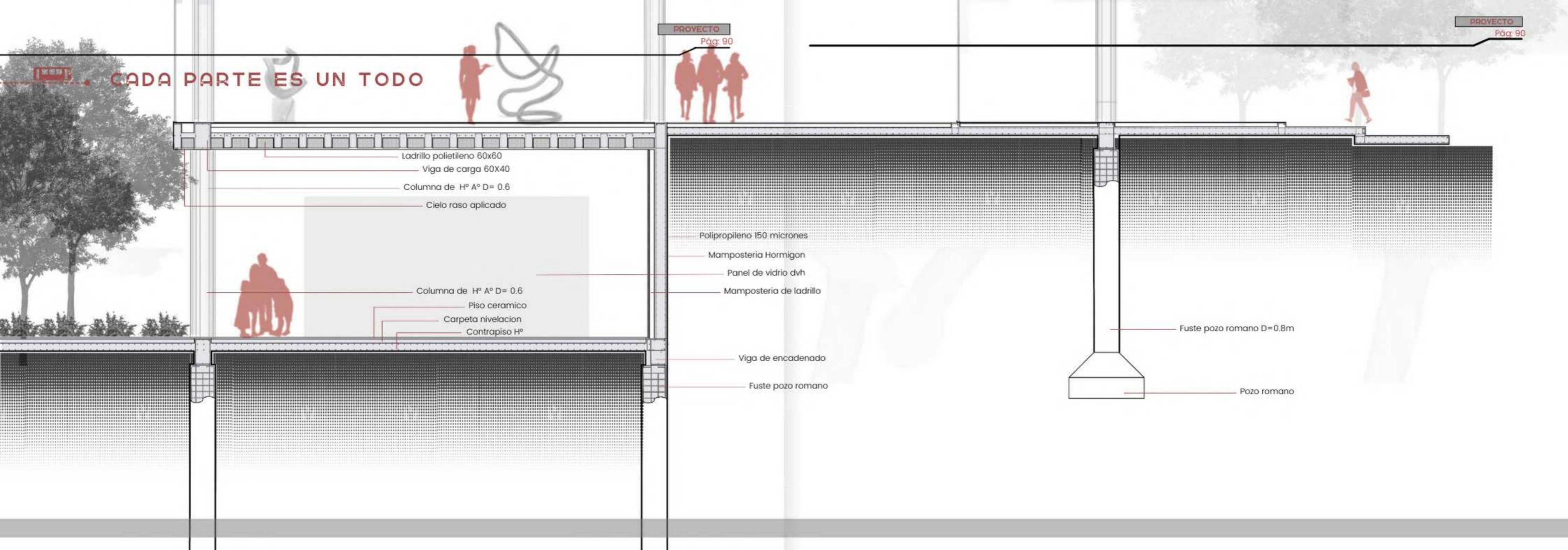




# CADA PARTE ES UN TODO



CADA PARTE ES UN TODO



Ladrillo polietileno 60x60  
 Viga de carga 60x40  
 Columna de H° A° D= 0.6  
 Cielo raso aplicado

Columna de H° A° D= 0.6  
 Piso ceramico  
 Carpeta nivelacion  
 Contrapiso H°

Polipropileno 150 micrones  
 Mamposteria Hormigon  
 Panel de vidrio dvh  
 Mamposteria de ladrillo

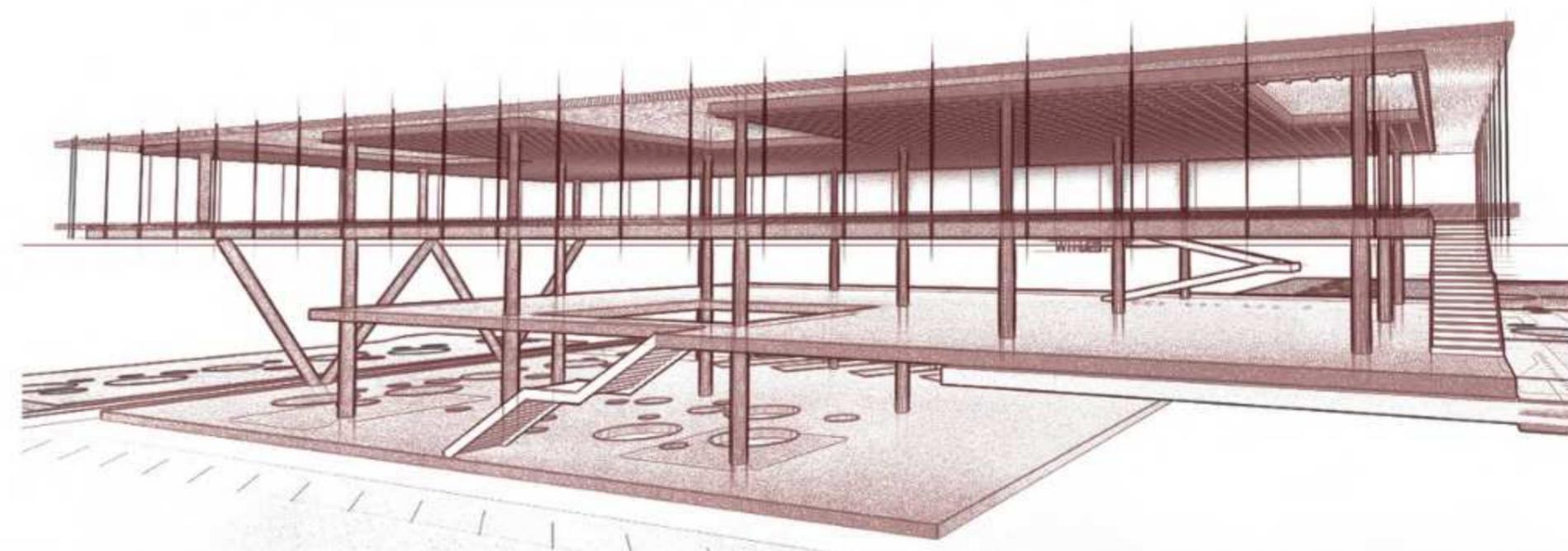
Viga de encadenado  
 Fuste pozo romano

Fuste pozo romano D=0.8m

Pozo romano



# ESTRUCTURAS



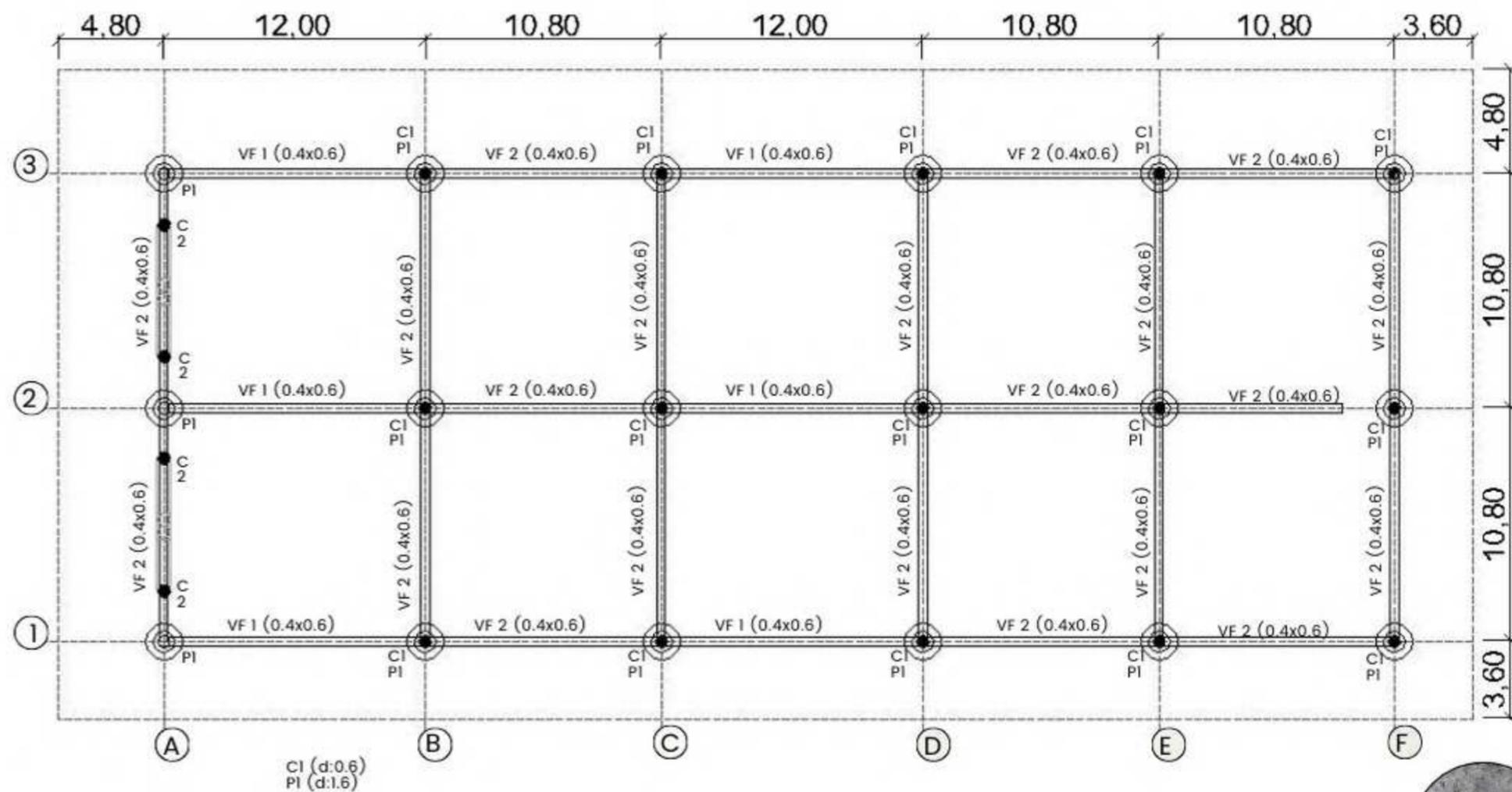
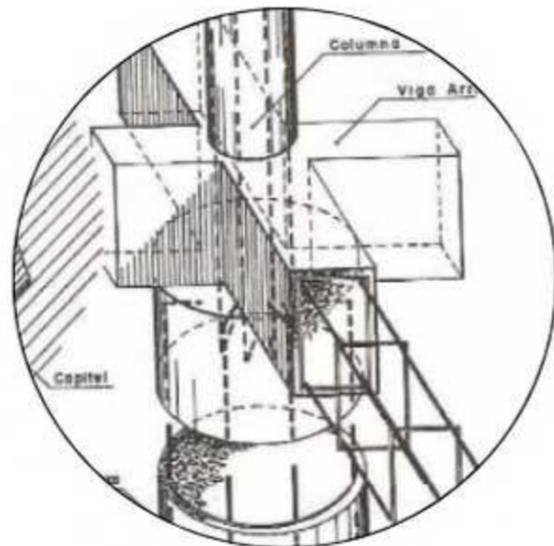
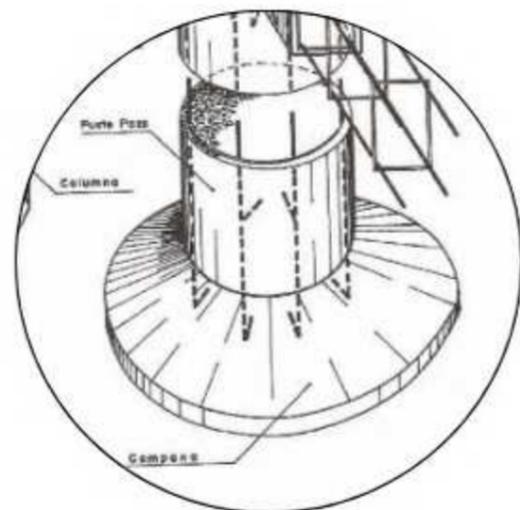
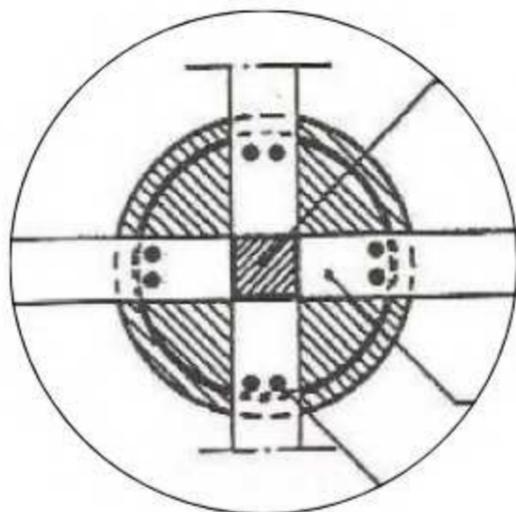


## FUNDACION | S/ESC.

### ESTRUCTURA DE FUNDACIONES

Para elección de las cimentación se toma en cuenta del suelo local, la carga que soportará la estructura y las regulaciones de construcción vigentes. Dadas las condiciones geotécnicas de la región, se suelen emplear principalmente tipos de fundaciones profundas.

La fundación con pozos romanos de hormigón implica la construcción de pozos profundos revestidos con hormigón armado para sostener la estructura del edificio. Esta técnica combina la antigua práctica de los pozos romanos con la moderna tecnología del hormigón, proporcionando una base resistente y duradera para la construcción, de esta manera se ofrece una opción robusta y versátil. Esta técnica se basa en principios de mecánica del suelo y es utilizada para construir cimientos estables en suelos que no ofrecen suficiente resistencia. Aunque puede ser más costosa inicialmente, proporciona una mayor resistencia a largo plazo y puede adaptarse a una variedad de condiciones geotécnicas.



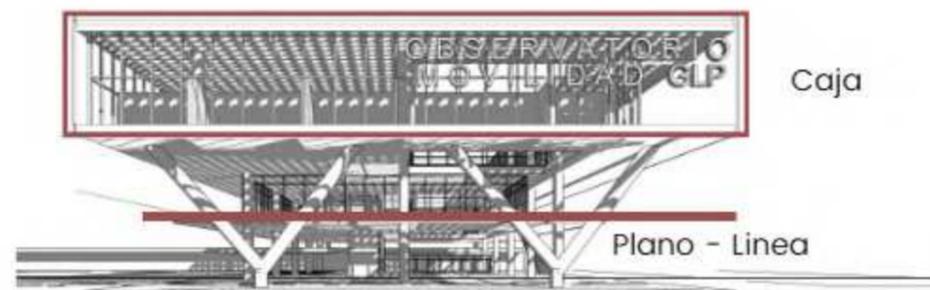


## ESTRUCTURA | S/ESC.

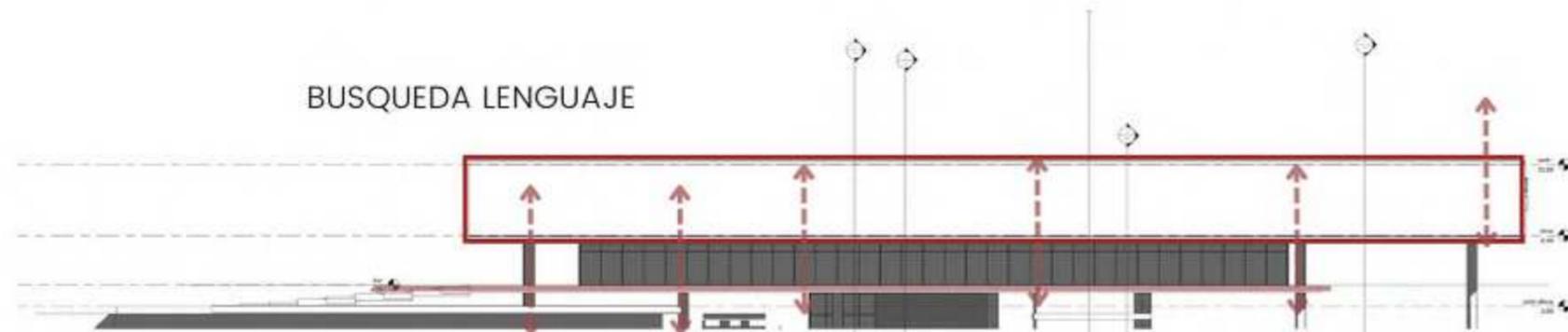
### ESTRUCTURA DE SOSTEN

la estructura de sostenimiento en hormigón armado es el sistema de soporte principal de un edificio, diseñado para resistir cargas verticales y horizontales y proporcionar estabilidad estructural. Este tipo de estructura se desarrolla a partir de una modulación que incluye elementos como losas pretensadas, losas alivianadas y vigas cintas.

#### GEOMETRIA



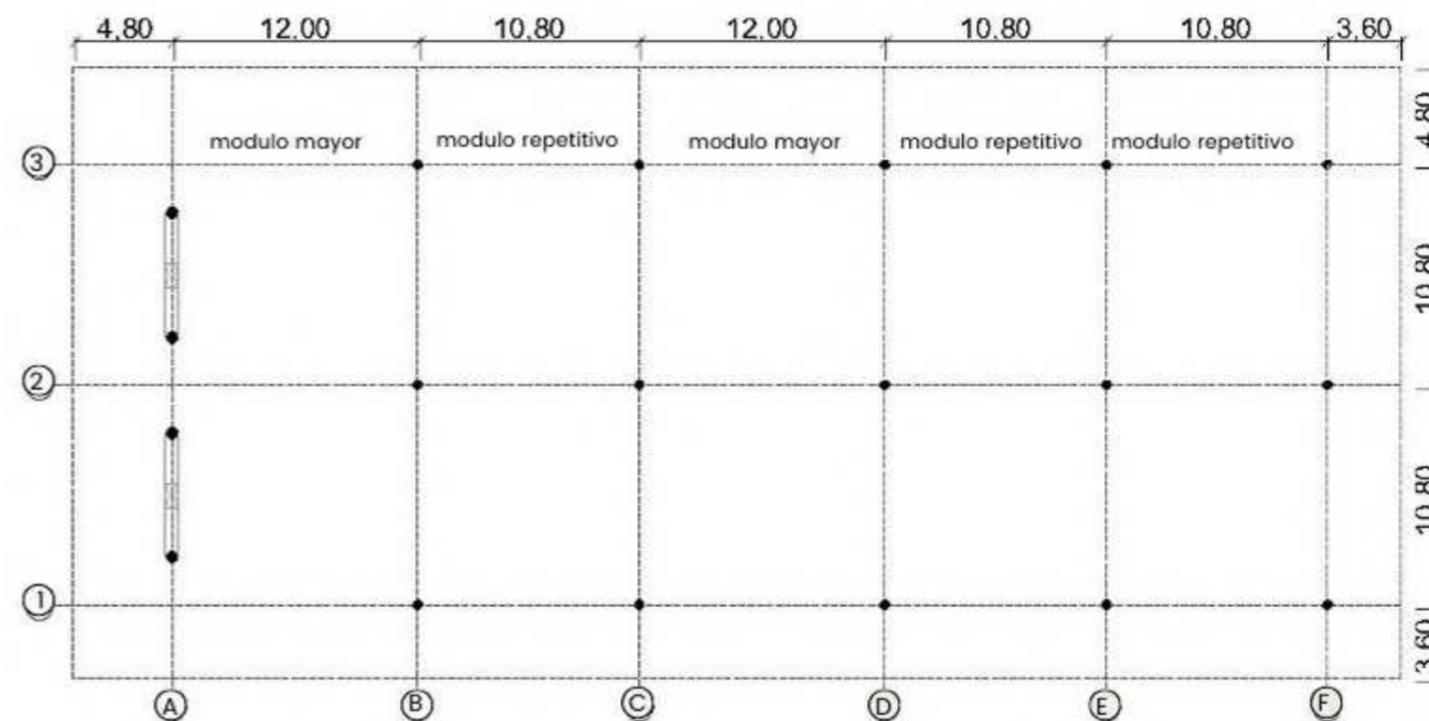
#### BUSQUEDA LENGUAJE



-ESPACIOS QUE REQUIEREN GRANDES LUCES | -PERMEABILIDAD | -IDENTIDAD.

### COMPOSICION/ MODULACION

Se basa en una disposición modular que permite una distribución eficiente de las cargas que constan de módulos proyectuales con grandes luces donde trabao con módulos de 3.6 metros hasta módulos de 12 metros. La elección de las dimensiones son regidas por un estudio previo entre la función y la tecnología del material para generar el mejor orden sistemático y ordenado del edificio establecen dimensiones estándar para elementos como pilares, vigas y losas, de manera que se puedan repetir y combinar de manera uniforme a lo largo de toda la estructura. Esto permite una mayor coherencia y consistencia en el diseño, facilitando la construcción y minimizando los desperdicios.



Modulo de proyecto: 0.60mts

Modulo estructural mayor: 12mts

Modulo estructural repetitivo: 10.80



## ESTRUCTURA | S/ESC.

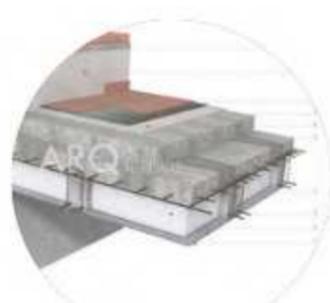
### ESTRATEGIA ESTRUCTURALES

La estructura de sostenimiento en hormigón armado se caracteriza por su eficiencia estructural, resistencia y capacidad para adaptarse a diferentes diseños arquitectónicos, garantizando la estabilidad y seguridad del edificio.

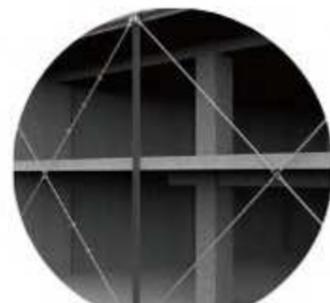
- Losas pretensadas: Son losas de hormigón reforzado que han sido sometidas a un proceso de pretensado para mejorar su resistencia y durabilidad.
- Losas alivianadas: Son losas de hormigón armado que presentan un diseño con huecos o cavidades, lo que reduce su peso propio y disminuye la cantidad de hormigón utilizado.
- Vigas cintas: Son elementos estructurales horizontales que distribuyen las cargas de las losas hacia los pilares y proporcionan rigidez al conjunto.
- Losas casetonadas: Se busca una combinación de eficiencia estructural, ahorro de costos y confort para los ocupantes. Su diseño modular y su capacidad para adaptarse a diferentes necesidades hacen que sean una opción atractiva en muchas aplicaciones arquitectónicas.



LOSA POSTESADA



LOSA ALIVINADADA



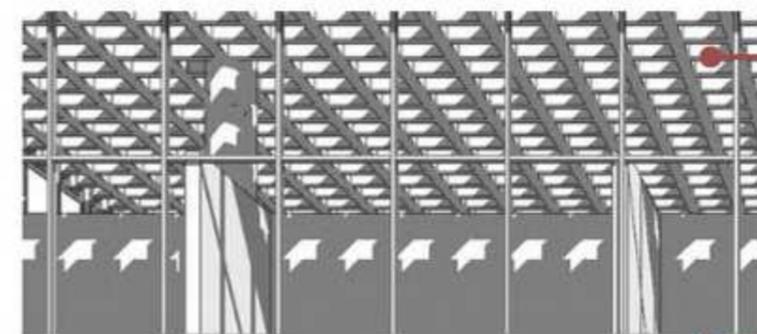
TENSORES ESTRUCTURALES



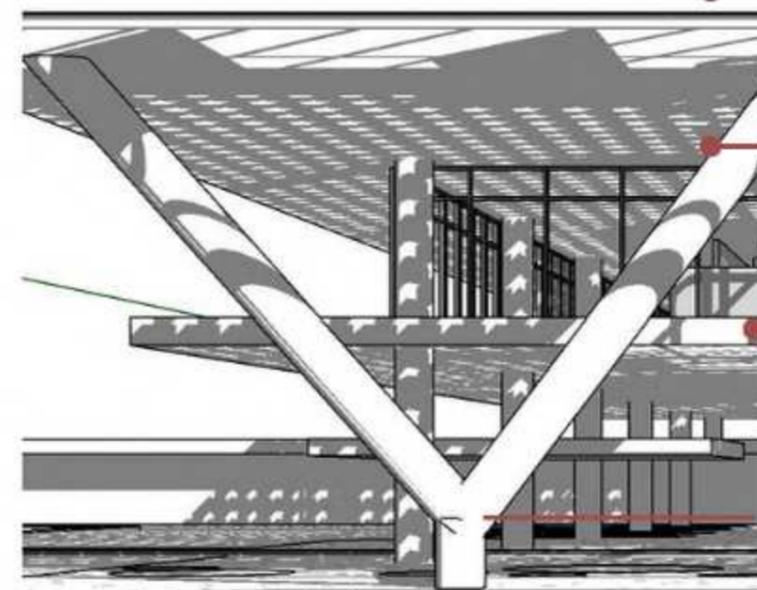
LOSA CASETONADA

## SINTESIS

### DETALLE



ENTREPISO LOSA ALIVIANADA



VIGA CINTA

COLUMNA H° A°  
Diam. 0.7mts

ENTREPISO LOSA ALIVIANADA

PILASTRA  
Base de columnas en V

### BUSQUEDA ESPACIAL



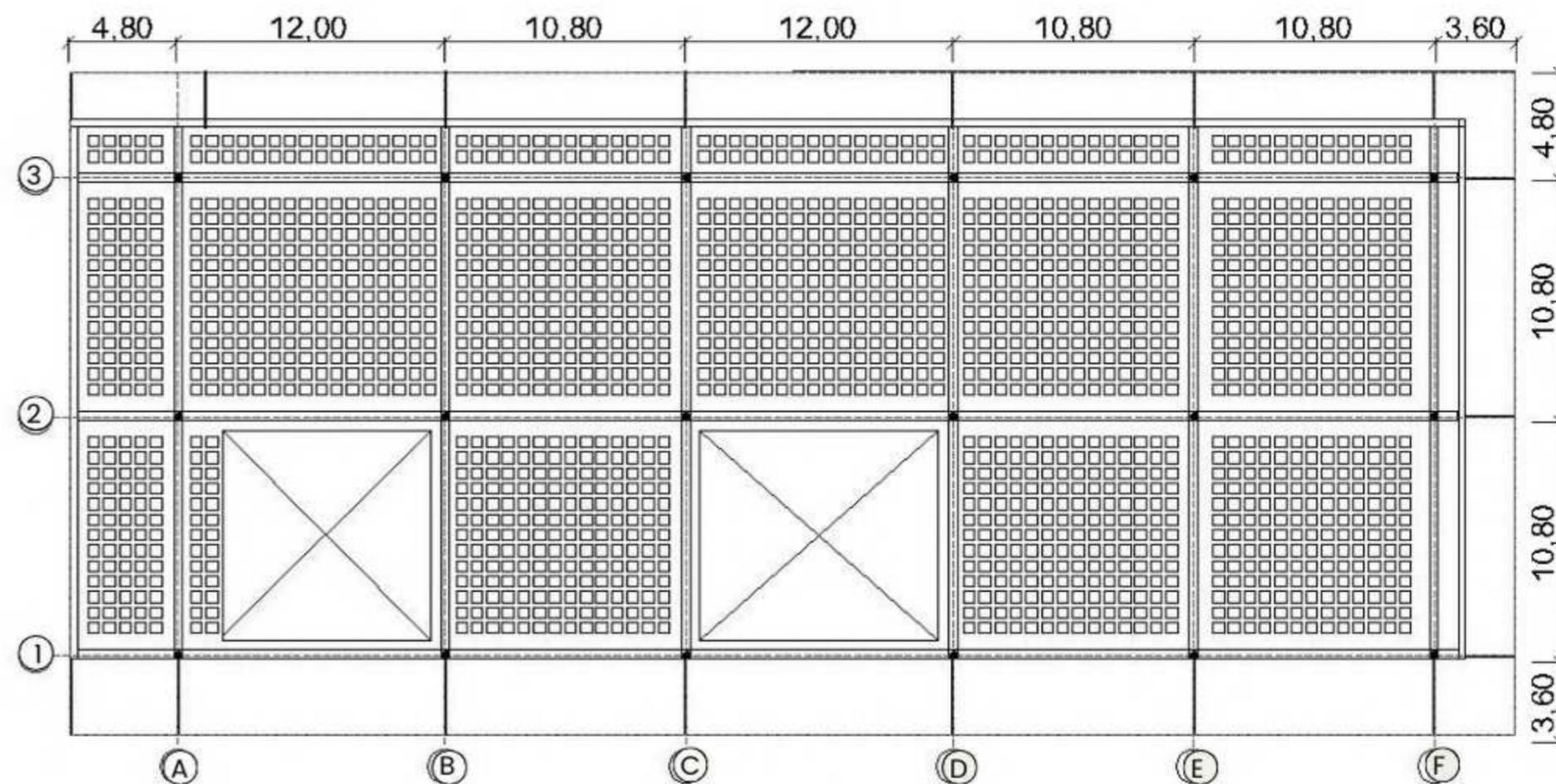
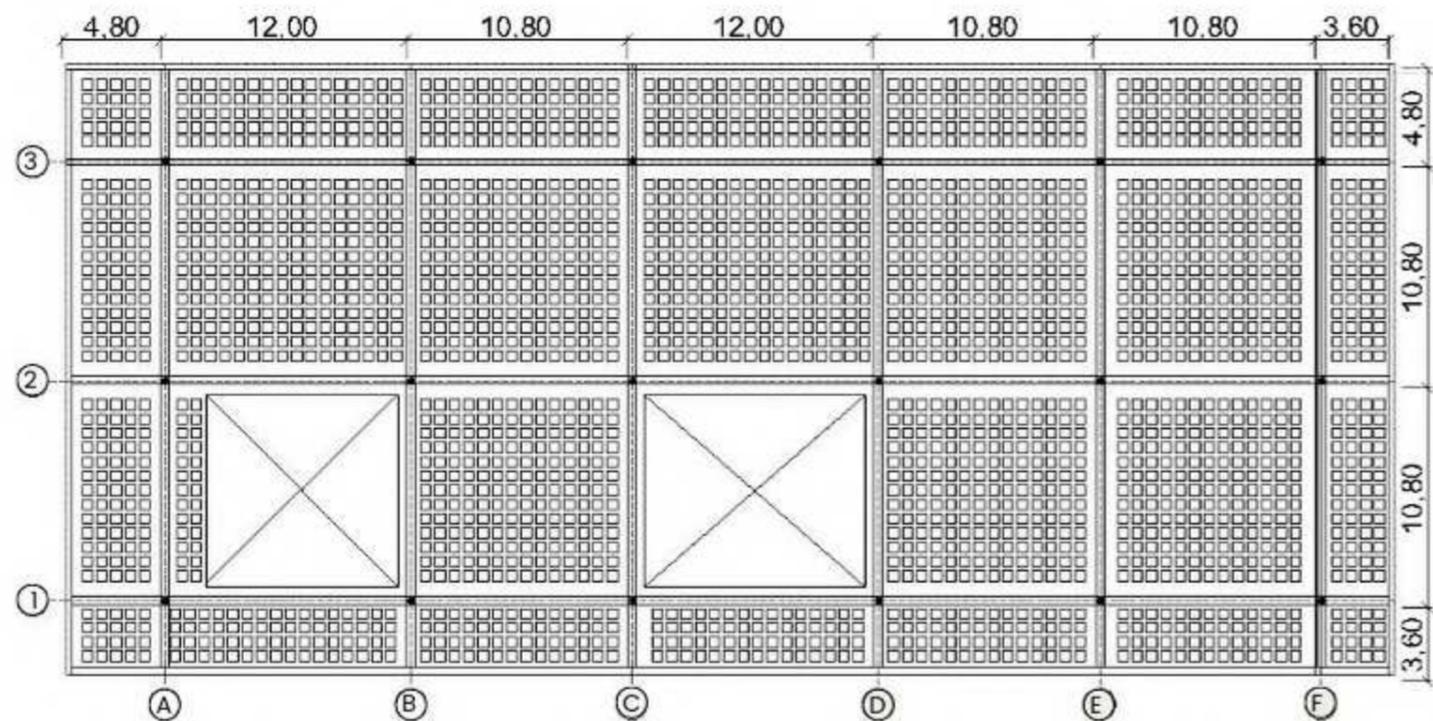


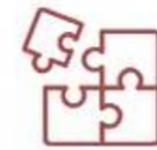
ESTRUCTURA | S/ESC.

ENTREPISO

Las losas alivianadas se caracteriza por tener inferior aligerada o alveolar, es decir, con huecos o cavidades en este caso completando con ladrillo de poliestireno expandido (EPS) de 60x60 ofreciendo unos beneficios adicionales en términos de eficiencia y rendimiento estructural internas que reducen su peso sin sacrificar su resistencia estructural. A su vez estas losas constan de otro componente para ser postesada con el fin de generar mayores luces.

Por otro lado la cubierta esta diseñado con una losa casetoanada ya que en algunos sectores se considera dear a la vista para poder emplear lucerlaños con entrada de luces ayudando y aportando a la a efiencia energetica.





# EFICIENCIA ENERGETICA





## EFICIENCIA ENERGETICA S/ESC.

### CALIDAD AMBIENTAL

Como un enfoque integral que busca maximizar el rendimiento energético del edificio y la infraestructura urbana, minimizando al mismo tiempo su consumo de energía y su impacto ambiental. Este enfoque va más allá de la implementación de tecnología y soluciones específicas, abordando también aspectos como el diseño urbano, la planificación del transporte y el comportamiento humano.

Para lograr una mayor eficiencia energética, considero diversos aspectos, con la construcción de edificio y la renovación de las estructura . Además, es fundamental fomentar el uso de energías renovables, como la solar yel ahoorro y aprovechamiento al maximo de la generación de electricidad y calefacción urbana.

Otro aspecto clave es incremento del transporte público y la movilidad sostenible, así como la creación de infraestructura que fomenten el uso de medios de transporte no motorizados, amigable con la ciudad, como la bicicleta y la caminata.

### ESTRATEGIA

La estrategia para la eficiencia energética en La Plata combina tanto enfoques pasivos como activos para minimizar el consumo de energía y reducir el impacto ambiental.

**Estrategia Pasiva:** La estrategia pasiva se centra en aprovechar al máximo los recursos naturales y el diseño arquitectónico para reducir la demanda energética de los edificios. Esto incluye:

- **Diseño orientado:** Aprovechar la orientación solar y la ventilación natural para maximizar la iluminación natural y la circulación de aire.
- **Aislamiento térmico:** Utilizar materiales de construcción eficientes en aislamiento para reducir las pérdidas de calor en invierno y el ingreso de calor en verano.
- **Ventanas eficientes:** Instalar ventanas de doble o triple vidrio con buen aislamiento para minimizar las pérdidas de energía.
- **Diseño de paisaje:** Incorporar vegetación y espacios verdes para proporcionar sombra y reducir la radiación solar directa en los edificios.

**Estrategia Activa:** La estrategia activa implica el uso de tecnologías y sistemas para generar, distribuir y utilizar energía de manera más eficiente. Esto incluye:

- **Energía renovable:** Instalar sistemas de energía solar fotovoltaica y térmica para generar electricidad y agua caliente.
- **Eficiencia en iluminación:** Utilizar iluminación LED de bajo consumo y sensores de movimiento para optimizar el uso de la luz artificial.
- **Gestión energética:** Implementar sistemas de gestión energética inteligente para monitorear y controlar el consumo de energía en los edificios.
- **Sistemas de climatización eficientes:** Utilizar sistemas de calefacción y refrigeración de alta eficiencia energética, como bombas de calor y sistemas de geotermia.

Al combinar estrategias pasivas y activas, se puede lograr una mejora significativa en la eficiencia energética de La Plata, reduciendo su huella de carbono y promoviendo un desarrollo urbano más sostenible.



CONTROL ENVOLVENTE



ENTRADA DE LUZ CUBIERTA



PARASOL RADACION SOLAR



CUBIERTA PARASOLES



TERMOTANQUE SOLAR



CAPTACION DE AGUA DE LLUVIA

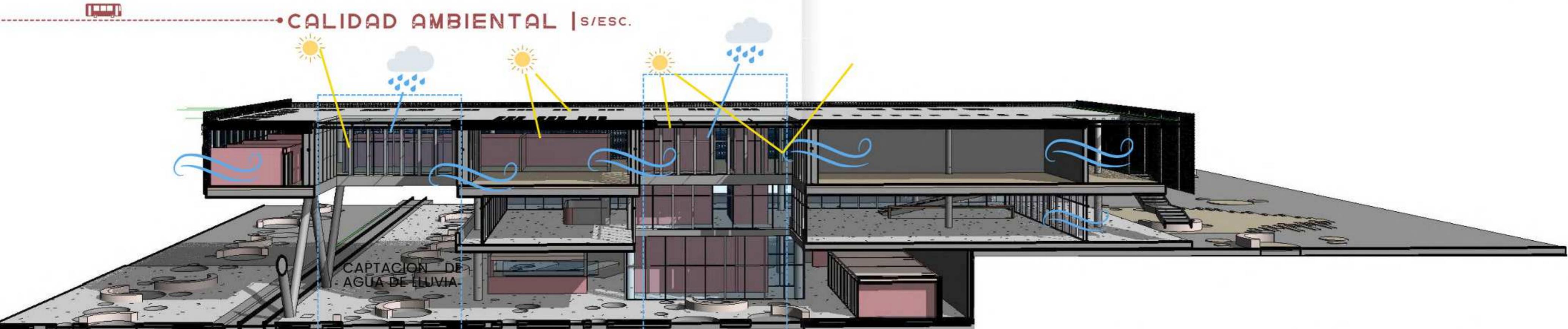


CUBIERTA VERDE



VENTILACION CRUZADAS

CALIDAD AMBIENTAL | S/ESC.



CAPTACION DE AGUA DE LLUVIA

ACTIVA



CONTROL ENVOLVENTE

ACTIVA



ENTRADA DE LUZ CUBIERTA

ACTIVA



PARASOL RADACION SOLAR

ACTIVA



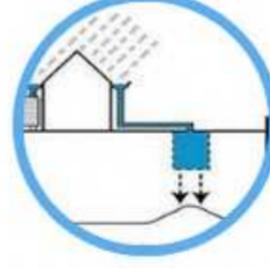
CUBIERTA PARASOLES

ACTIVA



TERMOTANQUE SOLAR

PASIVA



CAPTACION DE AGUA DE LLUVIA

PASIVA



CUBIERTA VERDE

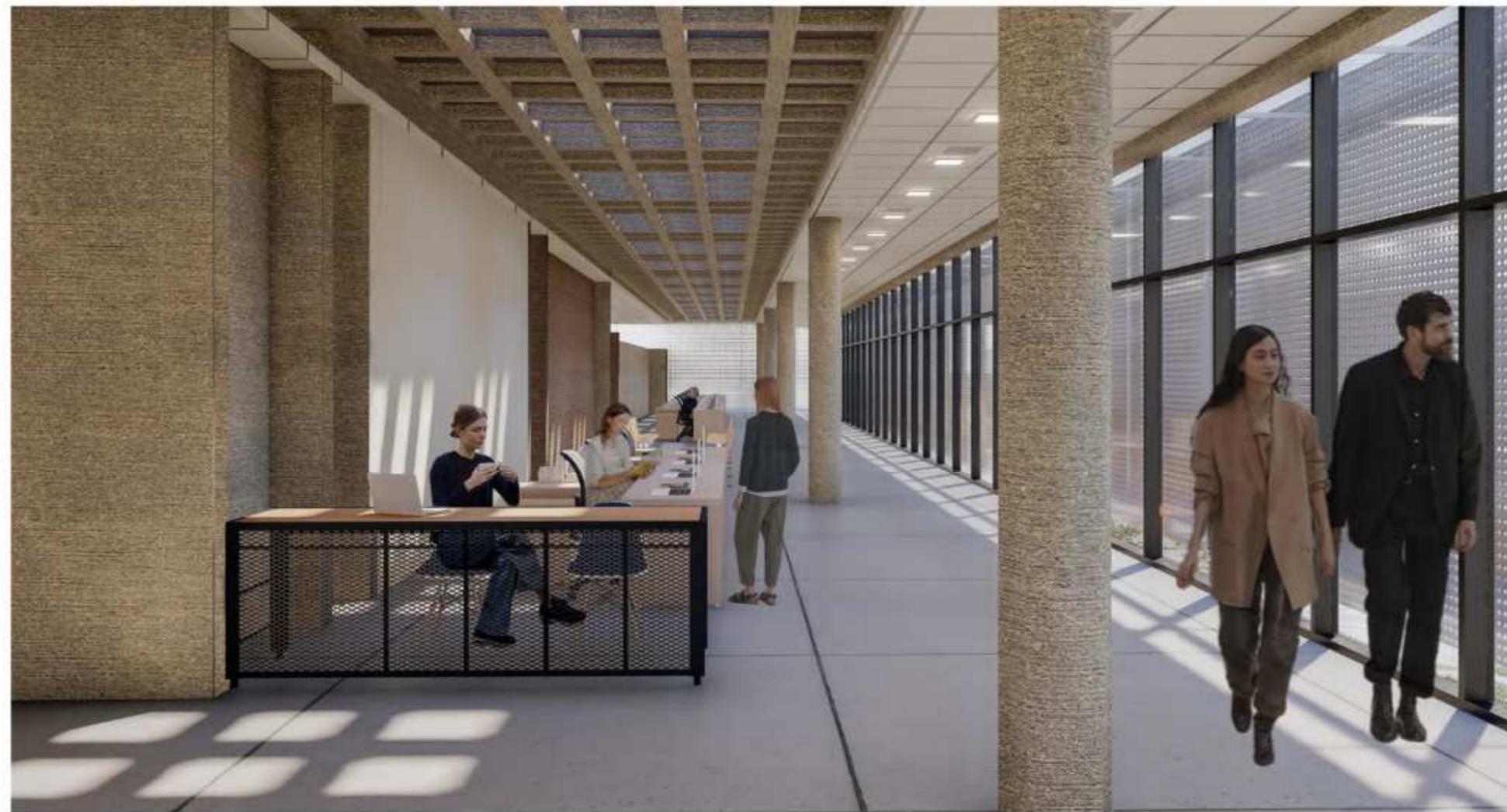
PASIVA



VENTILACION CRUZADAS



• CALIDAD ESPACIAL | S/ESC.



ESTRATEGIA PROYECTUAL - LUCARNAS (LUZ CENTAL)



ESTRATEGIA PROYECTUAL - PARASOLES (OFICINAS AL NORTE)



# INSTALACIONES

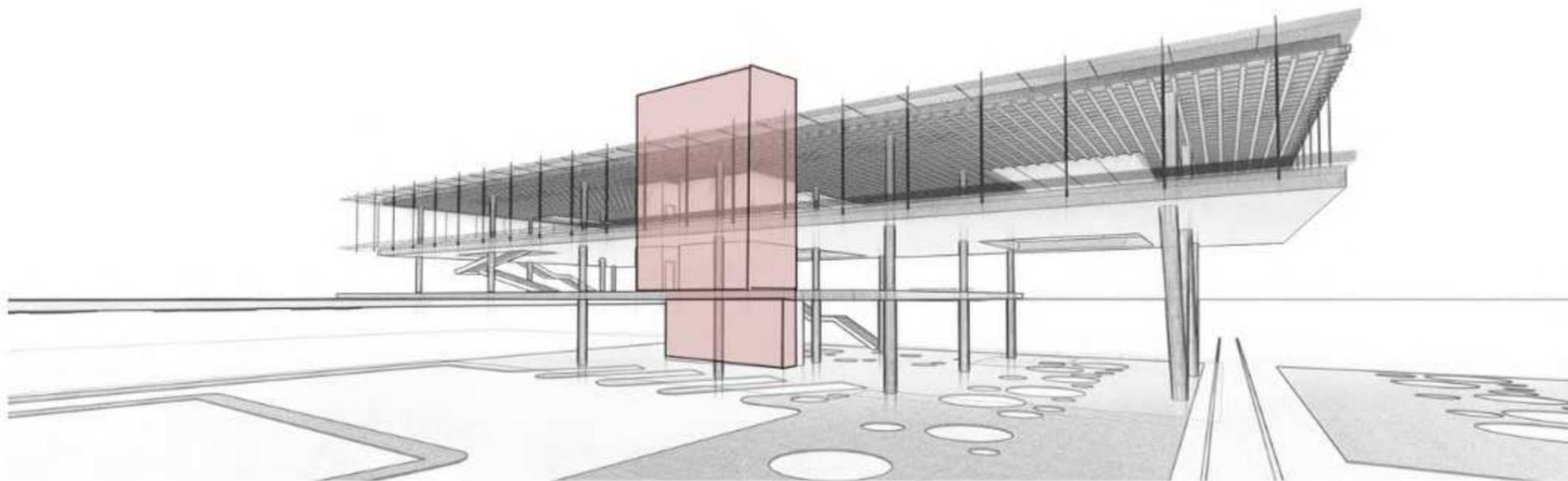
---

## • NUCLEO DE SERVICIO

### • DESARROLLO

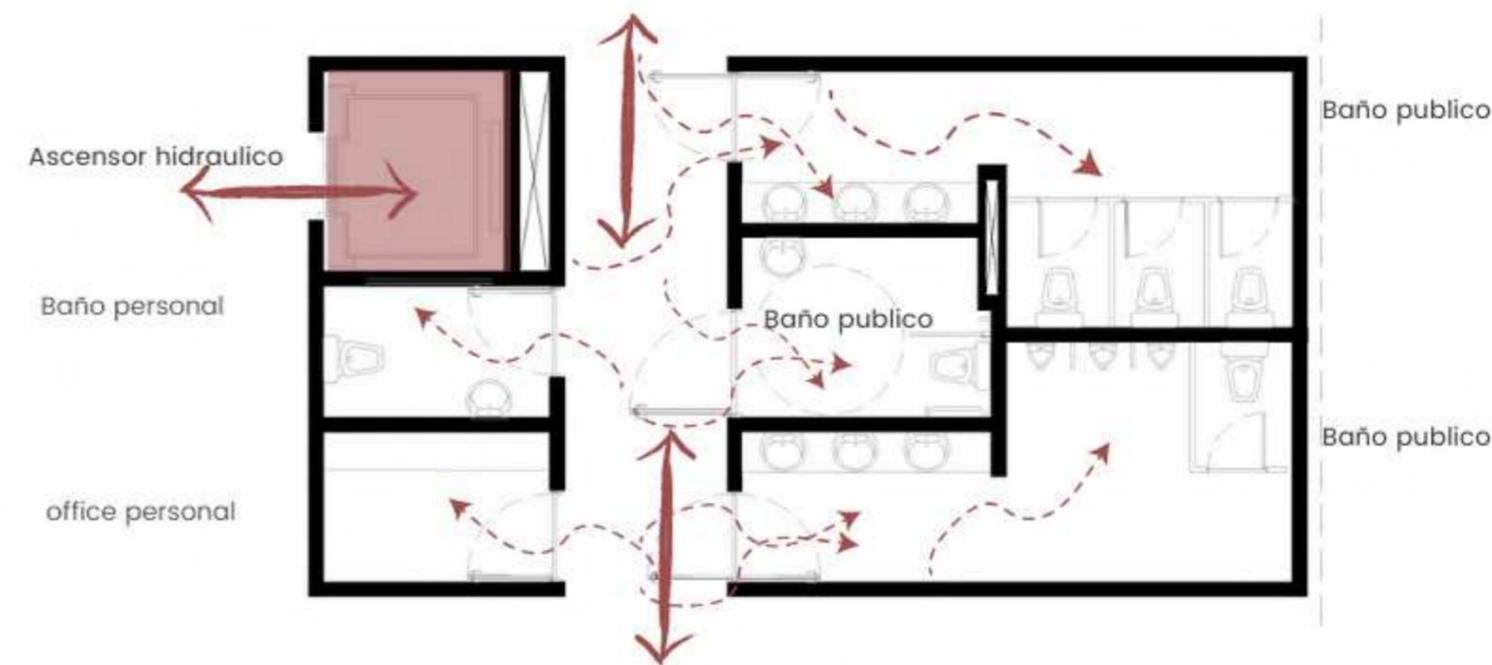
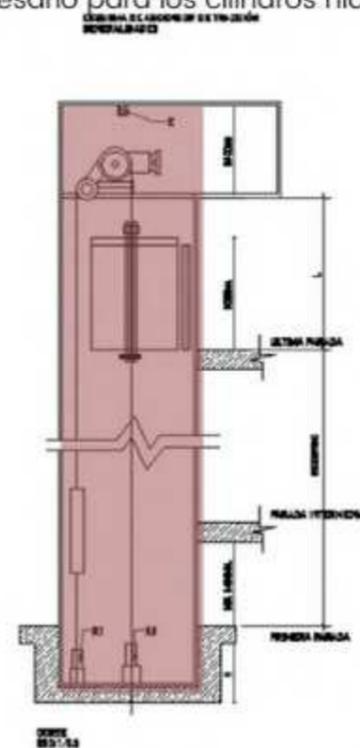
el núcleo de servicio de un edificio es una parte fundamental de su diseño, que comprende áreas como los baños y el ascensor. Este núcleo se ubica estratégicamente dentro de la estructura en el centro de la planta hacia el sur donde se desarrolla la mayor parte de servicios para facilitar el acceso y la funcionalidad del edificio.

Baños: Los baños en el núcleo de servicio son espacios diseñados para proporcionar comodidad y privacidad a los usuarios del edificio. Se planifican con atención a la ergonomía, la ventilación adecuada y el suministro de agua fría ya que su uso es únicamente para usuarios públicos. Además, se considera la accesibilidad para personas con movilidad reducida, cumpliendo con las normativas y estándares de diseño universal.



Ascensor: El ascensor es un componente esencial del núcleo de servicio que garantiza la accesibilidad vertical dentro del edificio. Se diseña para brindar un transporte seguro y eficiente entre los diferentes niveles, con capacidad suficiente para acomodar a personas y, en algunos casos, también cargas. Se incorporan medidas de seguridad y sistemas de control modernos para garantizar un funcionamiento confiable y cómodo para los usuarios.

un mecanismo hidráulico para elevar y descender la cabina entre los diferentes niveles. Este tipo de ascensor se caracteriza por su funcionamiento suave y silencioso, así como por su capacidad para transportar grandes cargas de manera eficiente. Se reserva un espacio adecuado en el núcleo de servicio para la instalación del ascensor hidráulico, considerando tanto su cabina como el espacio necesario para los cilindros hidráulicos y el equipo de bombeo.



## EMERGENCIA

### INCENDOS

Instalación contra incendio se toman medidas en las 2 etapas DETENCION Y EXTINCION.

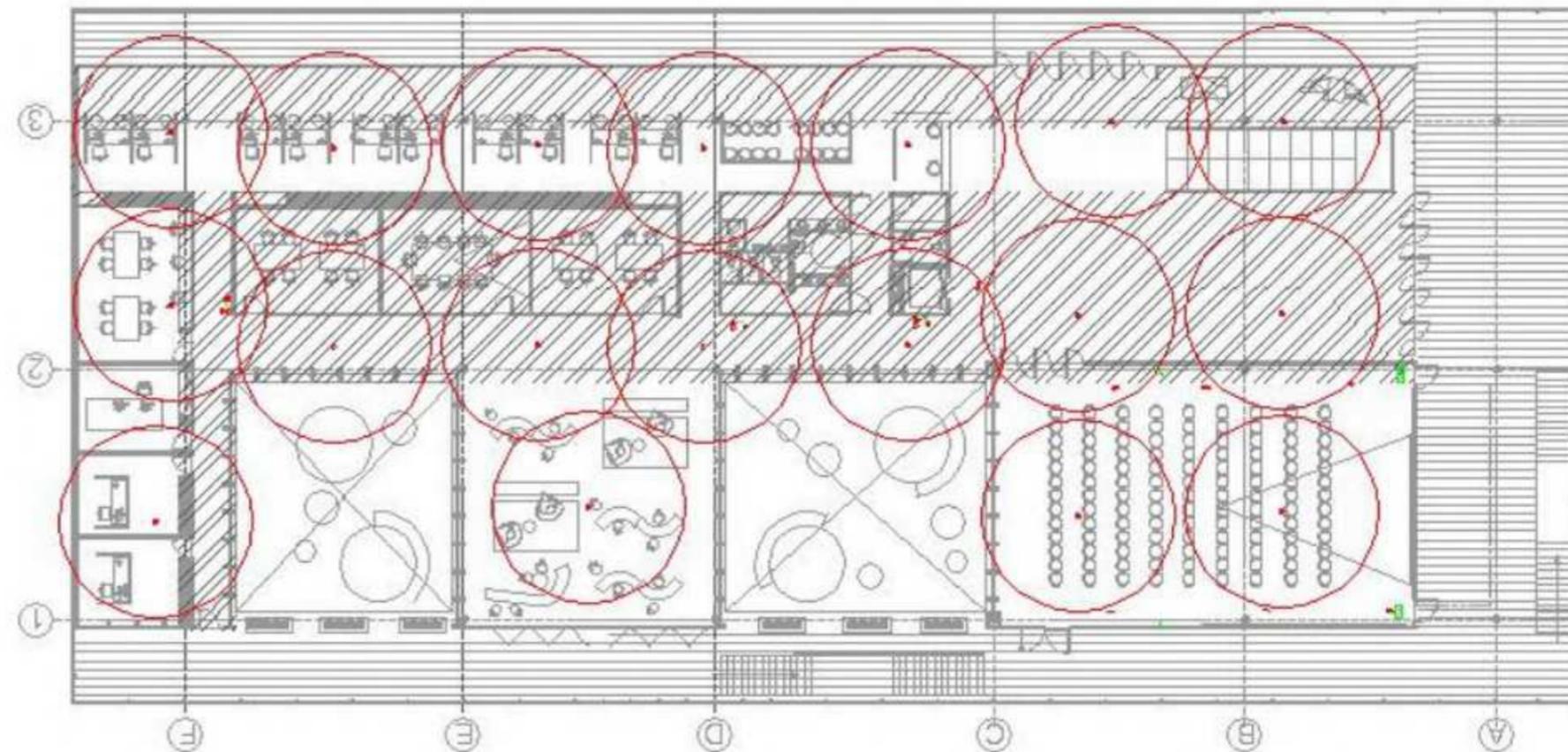
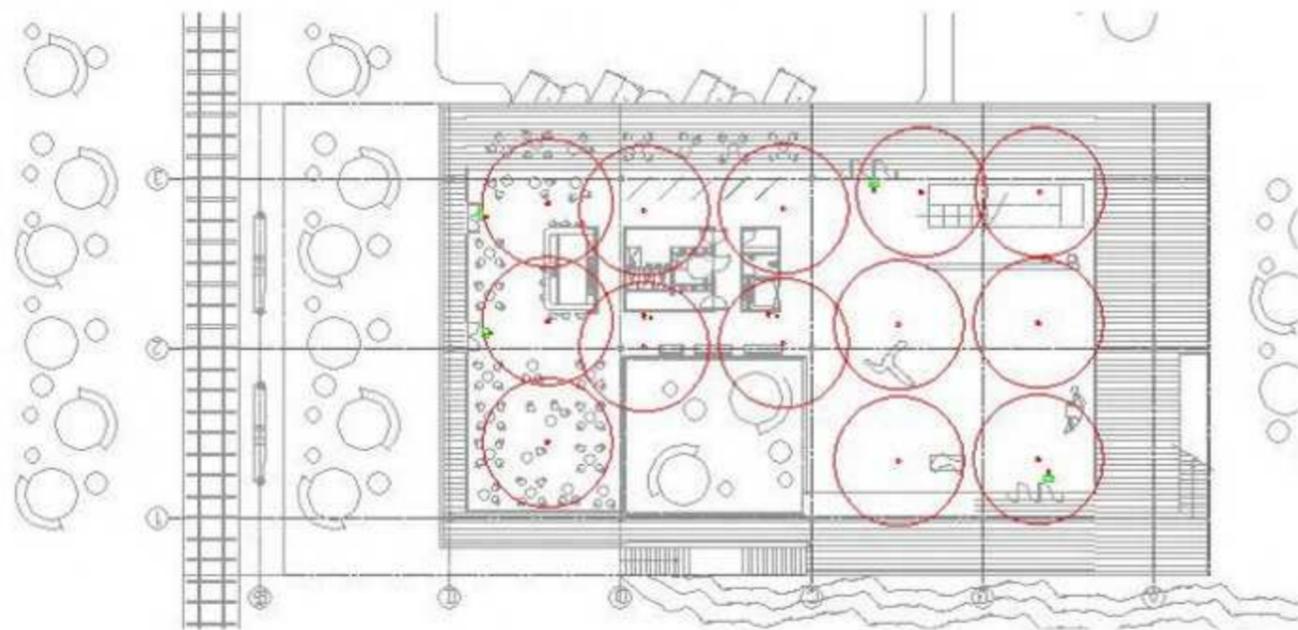
Como primera medida y de forma informativa se emplea en el edificio la prevención y plan de contingencia para evitar catastrofes

En este proyecto arquitectónico se desarrollan en plantas en las cual nivel +0.00 es un gran sem cubierto por lo cual se tomara como exterior, es por ello que la instalación se visualiza en plantas superiores.

### DETENCION

El sistema que contare con alarmas y pulsadores manuales ubicados en el nucluo de servicios y accesos del edificio, se utiliza distintos sistemas que respond a la necesidades del espacio.

Se prioriza la



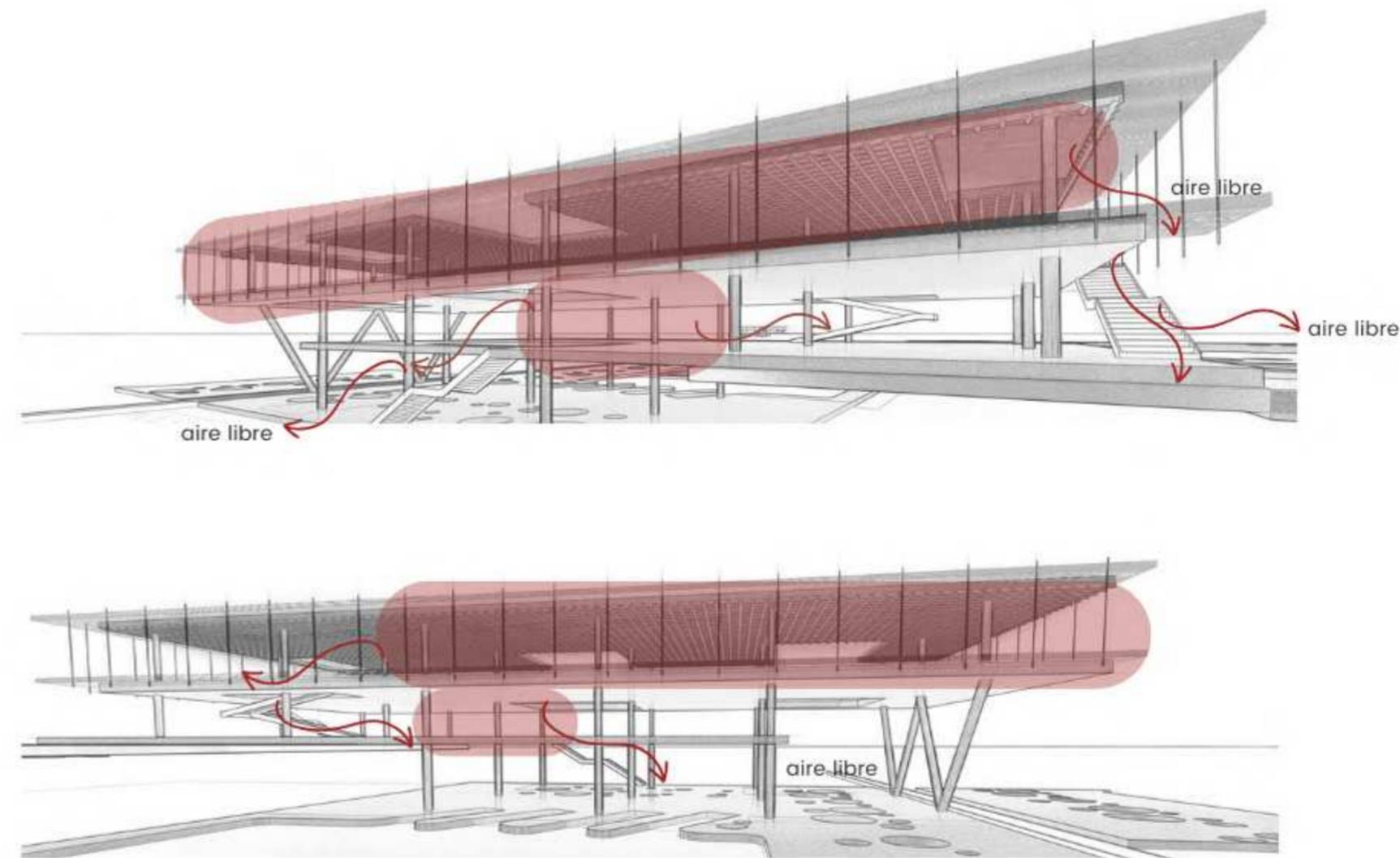
## EMERGENCIA

### ESCAPE

Medio de escape se realiza por las escaleras exteriores, todas las planta cuenta con un sistema de pasarelas de expansión exteriores y todos los espacios están conectados a ellas, es por eso que el sistema de escape es de fácil acceso, por lo cual también se decidió no contener escalera presurizada.

- Salidas de emergencia: Diseño y ubicación estratégica de puertas y salidas de emergencia claramente señalizadas y de fácil acceso.
- Rutas de evacuación: Planificación de rutas de evacuación claras y despejadas, libres de obstáculos y con iluminación de emergencia.
- Escaleras y pasillos: Dimensionamiento adecuado de escaleras y pasillos para permitir el flujo seguro de personas durante la evacuación.
- Capacidad de carga: Consideración de la capacidad de carga de las salidas de emergencia para garantizar que puedan evacuar a todas las personas de manera eficiente.

En resumen, el diseño de medidas contra incendios, incluido el sistema de escape, es fundamental para garantizar la seguridad de los ocupantes del edificio en caso de emergencia, cumpliendo con las normativas y estándares de seguridad establecidos.



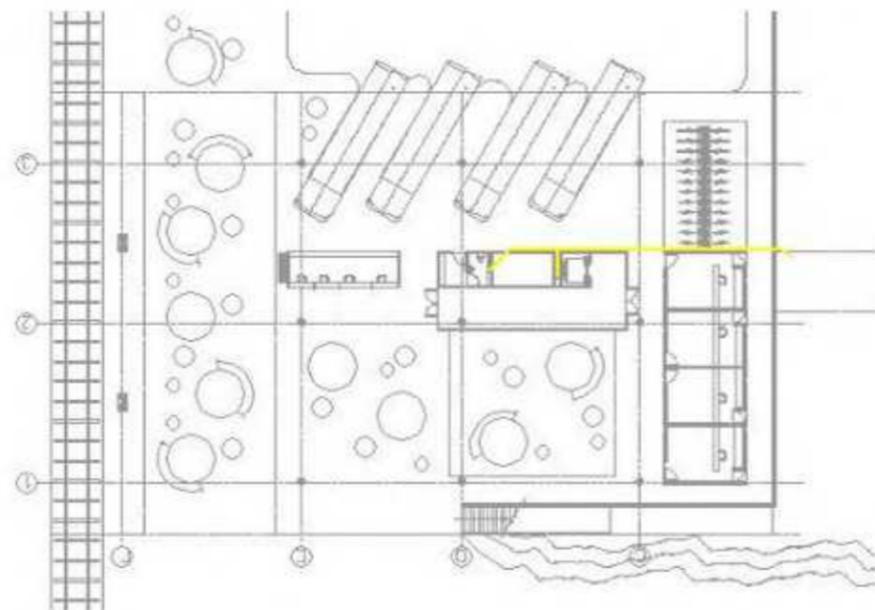
## DESEGUE

### PLUVIAL

El sistema de recolección de aguas dirige los fluidos pluviales en los patios y techos.

El sistema de drenaje se lleva a cabo mediante embudos instalados en las cubiertas y una red de alcantarillado que se incorpora en los patios.

Las precipitaciones es un recurso que es abundante en esta zona, es por ello que se utiliza un sistema de desague riego/ reutilización, donde el agua no será potable es por eso que el depósito donde se va a reservar se colocará bajo tierra.



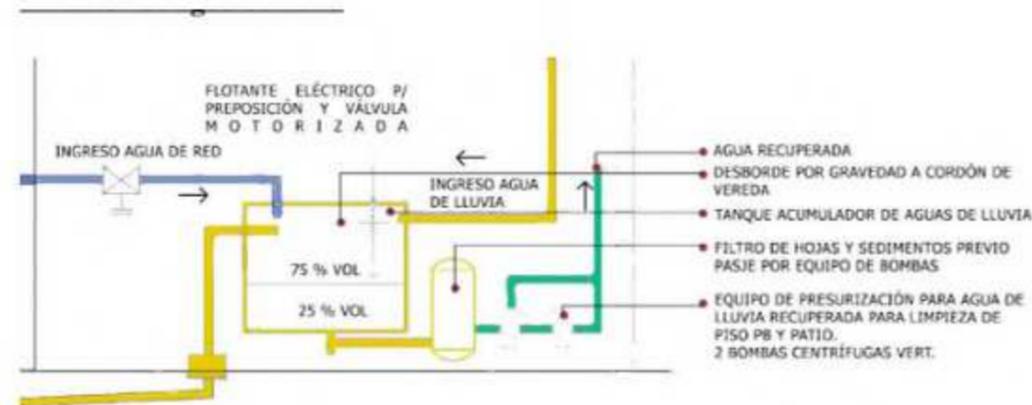
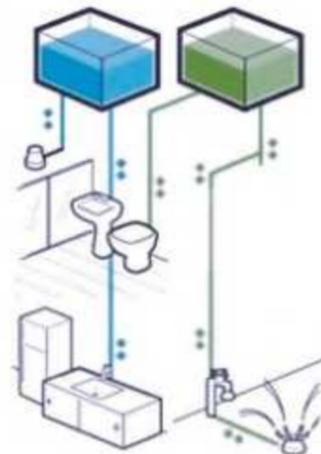
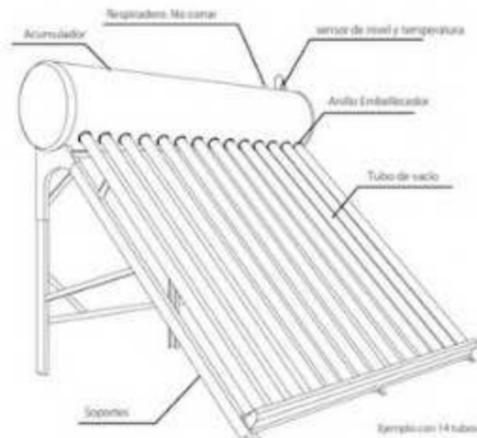
## PROVISION AGUA

### REUTILIZACIÓN

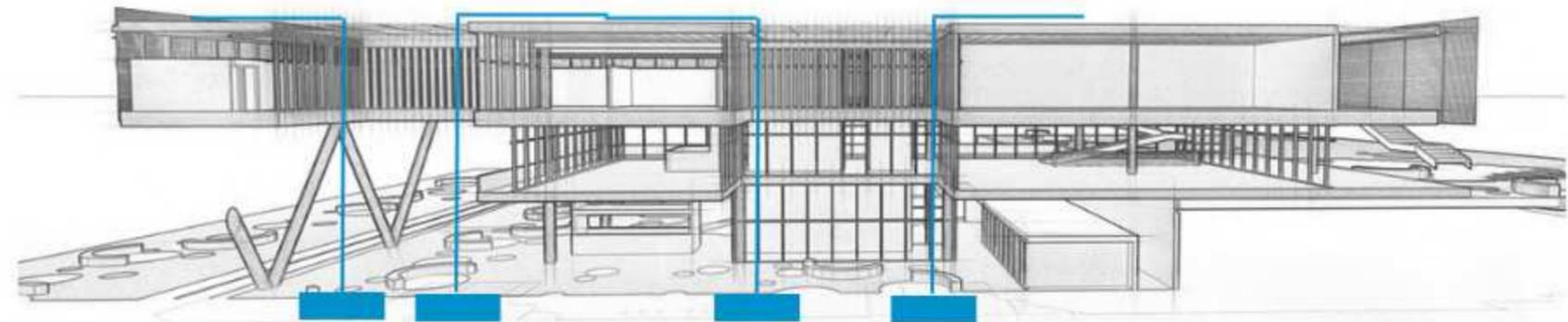
El edificio cuenta con un sistema recolección de agua se establece reutilización del agua de lluvia de cubierta y patios. Para poder captar el agua, se coloca un suelo verde donde se oculta cañera de drenaje dirigida al tanque de reutilización. Por otro lado se reutiliza la agua de riego empleada en paredes verdes/ patios, buscando mayor calidad explotando al máximo los recursos naturales.

Cubierta verde / piso verde : Requiere una preparación previa del suelo para garantizar la durabilidad. La utilización de este recurso nace no solo por utilizar uno de los recursos, si no también teniendo en cuenta el entorno inmediato donde va a estar implantado minimizando el impacto desde el lenguaje.

La factibilidad es muy alta, ya que es de fácil y escaso mantenimiento, además de contener varios objetivos, aportando al edificio, limpieza / riego, desagüe, aislamiento mejorando la climatización interior, mimetismo con el medio, etc,



### RECAUDACIÓN



### REUTILIZACIÓN

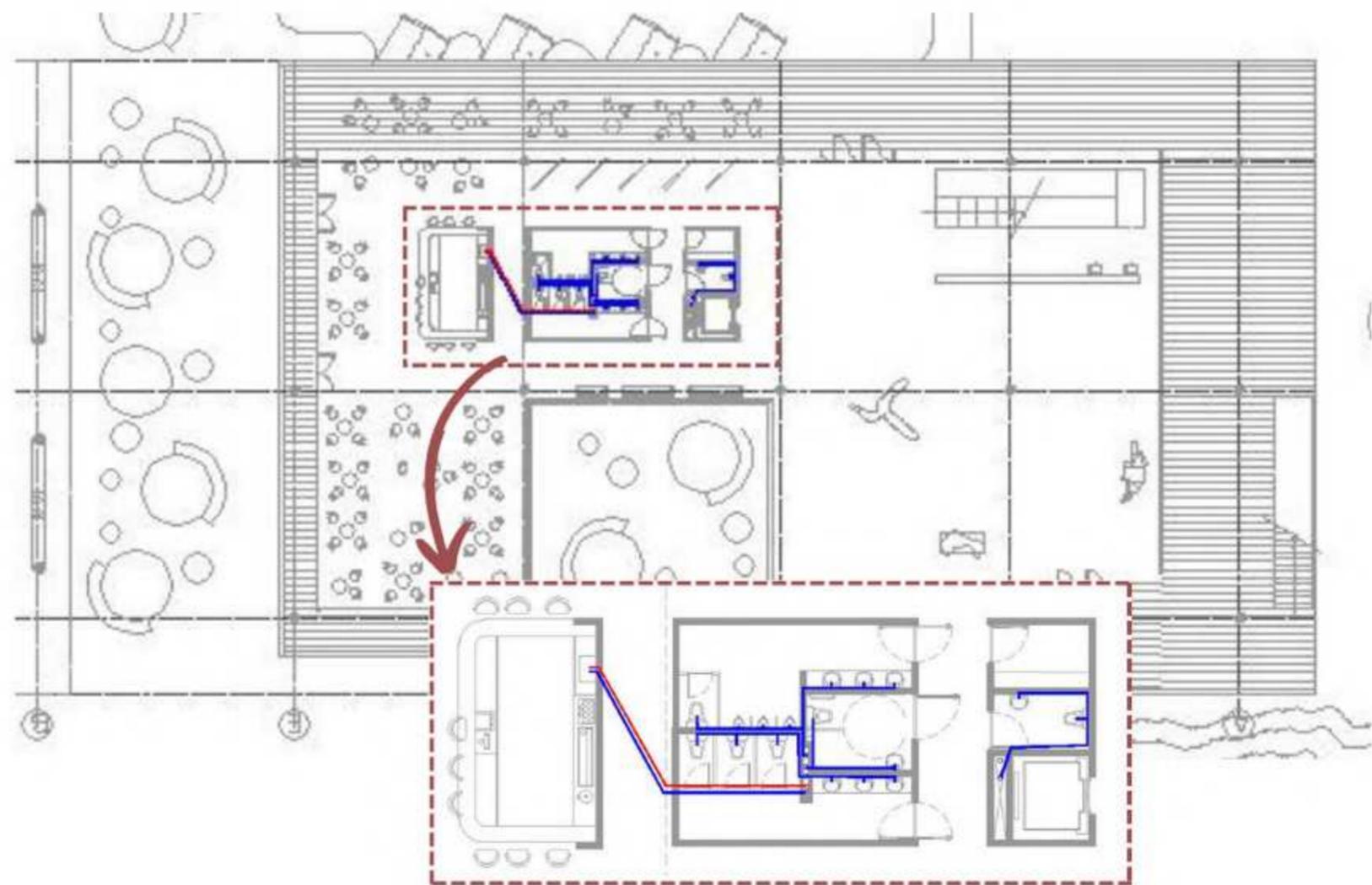
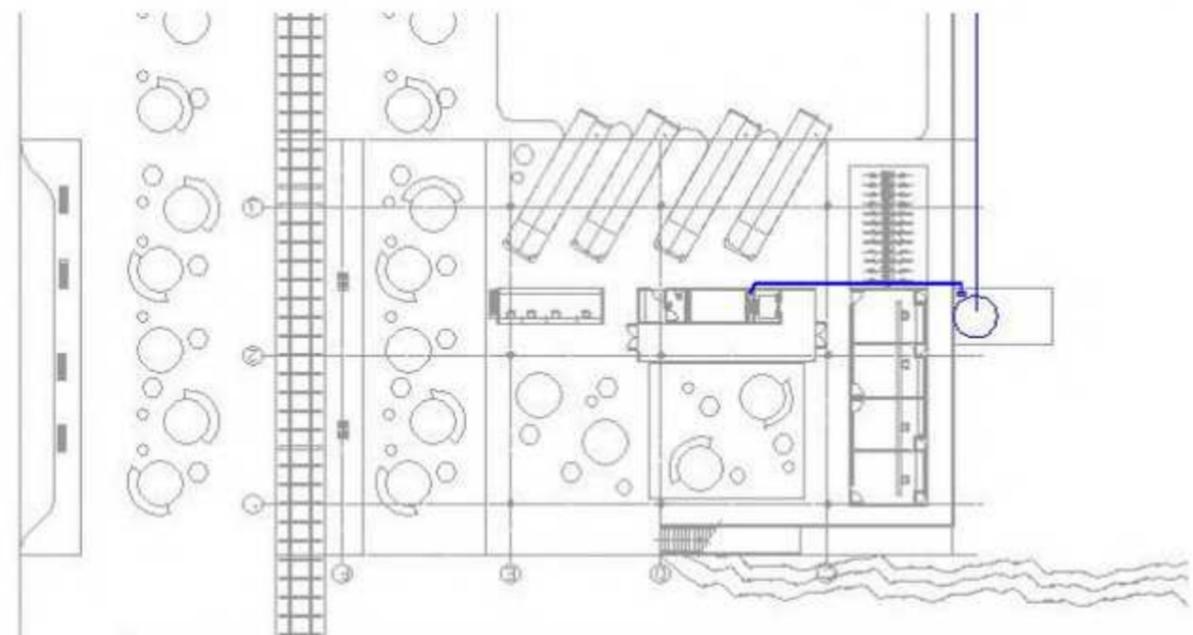


## PROVISION AGUA

### RESERVAS

Sistemas de instalacion se canaliza en un nucleo humedo que cose todo el edificio en todos las plantas, donde se desarrollan en 2 partes  
Sala de maquina ubicado en la cubierta donde contiene los tanques de reservas, mientras que el sistema de bombeo/ cisterna se encuentra en el en nivel 0.

La provision de agua fria en los distinto pisos estara dada pOr un sistema presurizado, con tanque de reserva , equipo de bombeo.  
Dado que en el edficio la utilizacion de agua caliente se emplea muy poca cantidad se dispone pone en planta alta tranque solares.



## DESEGUE

### CLOACAL

Las instalaciones sanitarias contarán con un sistema de evacuación cloacal conectada a la red de calle 56.

Los servicios se encuentran sectorizados en un núcleo central en los 3 niveles donde en el nivel +0.00 solo se destina a descarga de los pisos anteriores ya que este piso no hay sistemas de baños, con lo cual se conecta por plenos ubicados y concentrado en el núcleo húmedo centralizado, generando una red en sentido vertical.

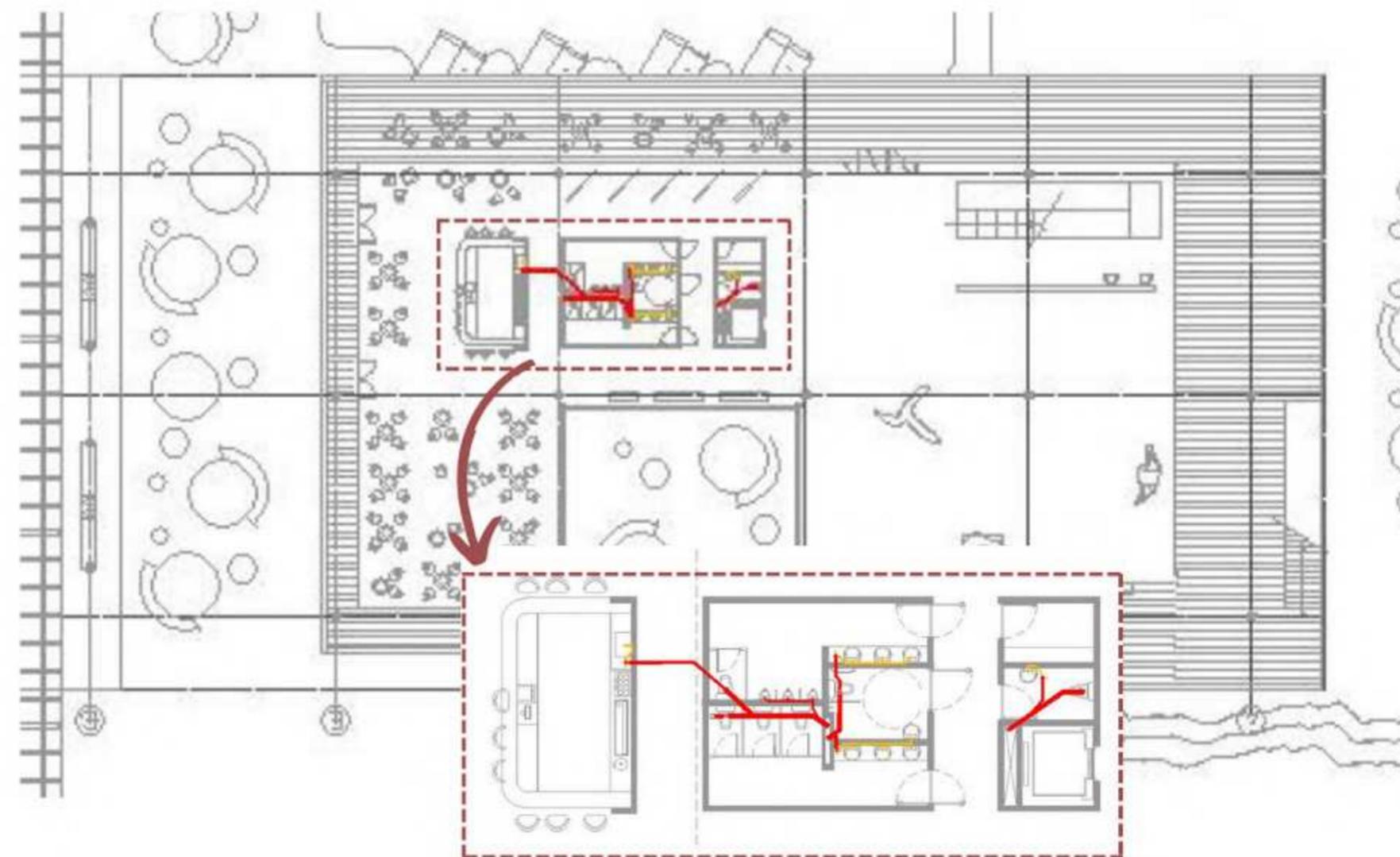
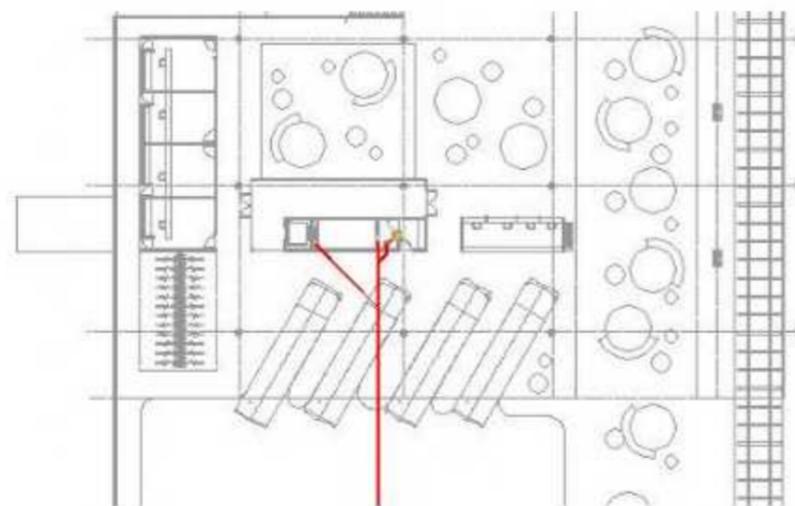
Dentro del núcleo húmedo se contempla varios recintos a desaguar baños públicos, privados y office.

Todos los artefactos que se encuentran sobre la cota + 0.00 serán desagüados un sistema de gravedad utilizando pendiente de instalación 1:20 sobre piso técnico, dirigida hacia montantes verticales.

Montantes verticales se incorporan bocas de acceso de inspección de cada piso.

Toda la instalación se encuentra ventilada en los 4 vientos por caños de ventilación que se extienden de las montantes verticales a planta de cubierta (sala de máquinas).

Todas las cañerías se desembocarán en una cámara de inspección ubicada en el nivel +0.00, previo a ser evacuadas.



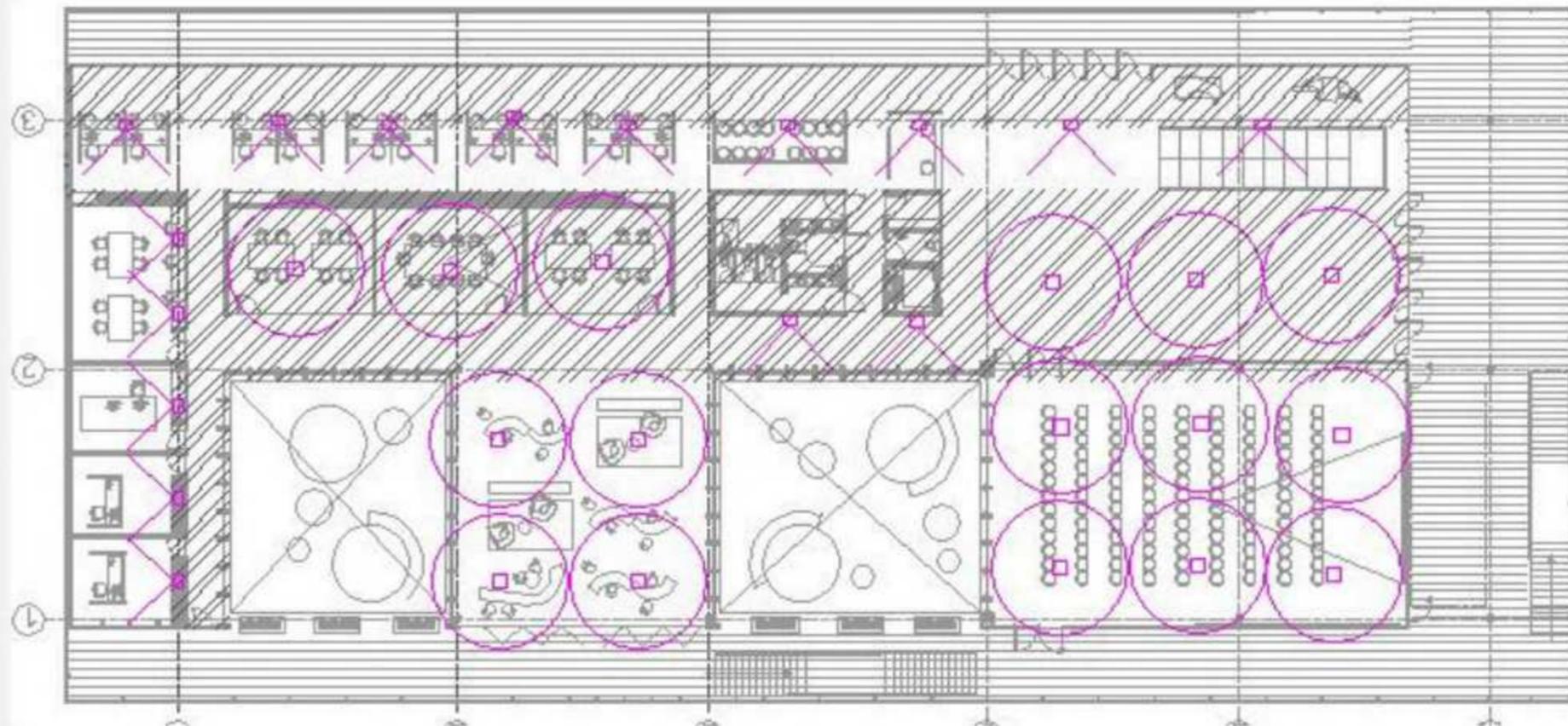
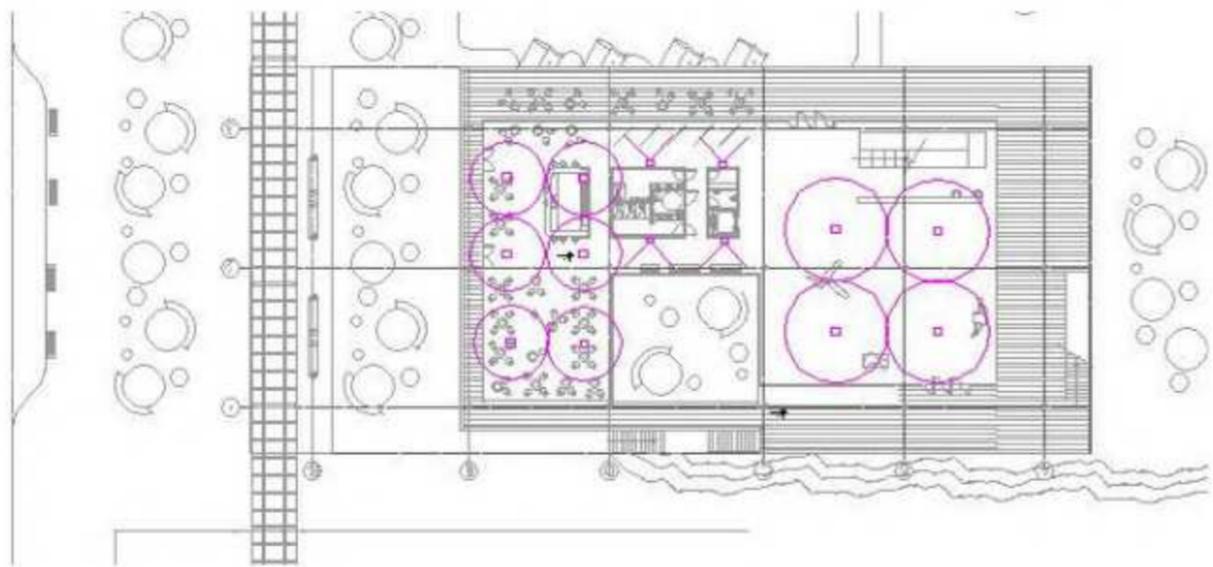
## CLIMATIZACION

### SISTEMA DE VRV

El objetivo en la elección de sistema de refrigeración / calefacción es utilizar elementos de menos mantenimiento y mayor eficacia, desde el lenguaje arquitecto se busca un lenguaje puro limpio de cañería expuesta, es por ello que el sistema Volumen de referencia variable de tres cañerías, permite acondicionar en épocas invernales como en las estivales.

Al trabajar con un edificio de grandes luces, desde lo estructural que demanda la parte funcional, este sistema permite y acepta la incorporación de elementos a gran distancia ya sea vertical como horizontal.

La idea de adaptabilidad del edificio, ya que es muy flexible de grandes espacios, en se comprende 2 pisos 1er piso público y 2do piso oficinas de grandes espacios donde se incorporan la unidad exterior en la terraza como sala de máquinas, en el desarrollo de sistema piso por piso técnico dado que tiene losa aliviana nos permite la encastración perfecta de elemento tipo cassette encargado de inyectar el aire frío / calor en el interior



## CLIMATIZACION

### SISTEMA DE VRV

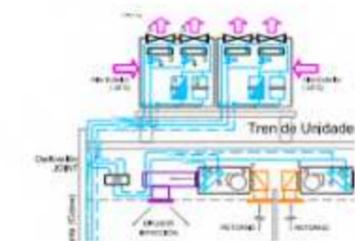
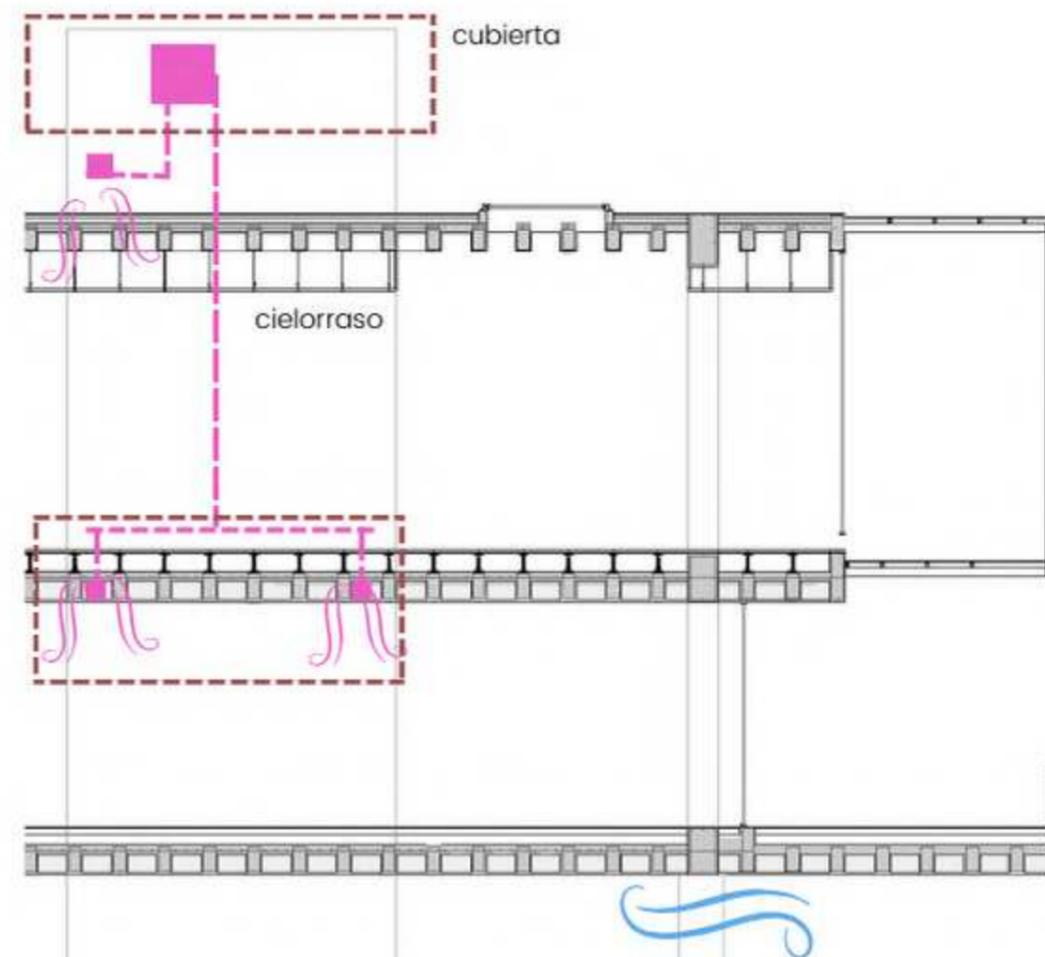
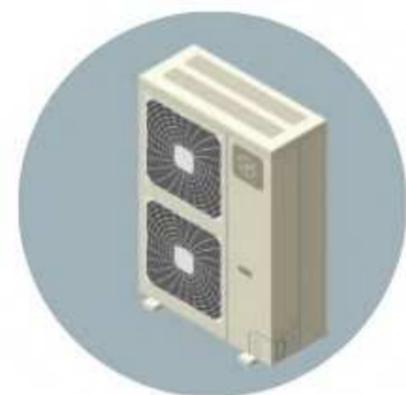
Como arquitecta, al considerar el sistema Variable Refrigerant Volume (VRV) para la climatización de un edificio, se opta por una solución eficiente y flexible que permite controlar individualmente la temperatura de diferentes zonas del edificio.

**Sistema VRV:** El sistema VRV es un tipo de sistema de climatización centralizado que utiliza refrigerante variable para ajustar la capacidad de enfriamiento y calefacción según las necesidades de cada área del edificio. Esto se logra mediante el uso de unidades interiores conectadas a una unidad exterior a través de tuberías de refrigerante.

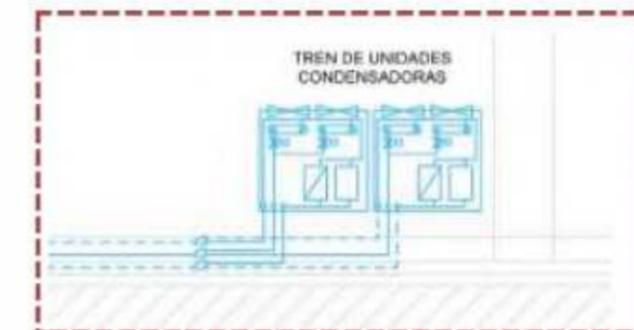
Características principales:

- **Zonificación:** Permite la zonificación precisa del sistema, lo que significa que se pueden controlar las condiciones de temperatura en áreas específicas del edificio de manera independiente.
- **Eficiencia energética:** Al ajustar la capacidad de refrigeración y calefacción según la demanda de cada zona, el sistema VRV puede mejorar la eficiencia energética y reducir el consumo de energía.
- **Flexibilidad:** Es adecuado para una amplia variedad de aplicaciones, desde edificios comerciales hasta residenciales, y se puede adaptar fácilmente a diferentes diseños arquitectónicos y necesidades específicas.
- **Control avanzado:** Ofrece opciones de control avanzado, como la integración con sistemas de automatización de edificios y la capacidad de monitoreo remoto, para un control preciso y conveniente del sistema.

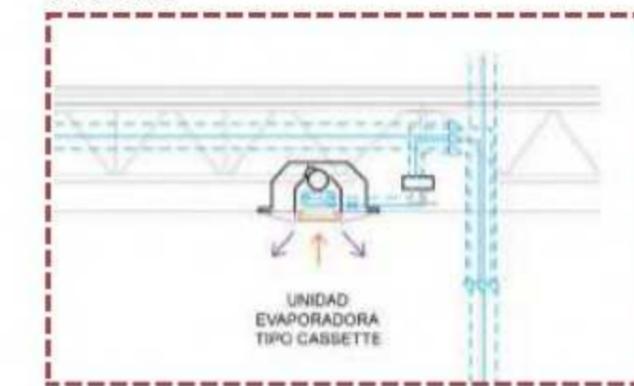
El sistema VRV de climatización ofrece una solución versátil y eficiente para la regulación del clima en edificios, brindando confort térmico a los ocupantes mientras se maximiza la eficiencia energética y se reduce el impacto ambiental.



cubierta



cielorraso





# GESTION Y ETAPABILIDAD



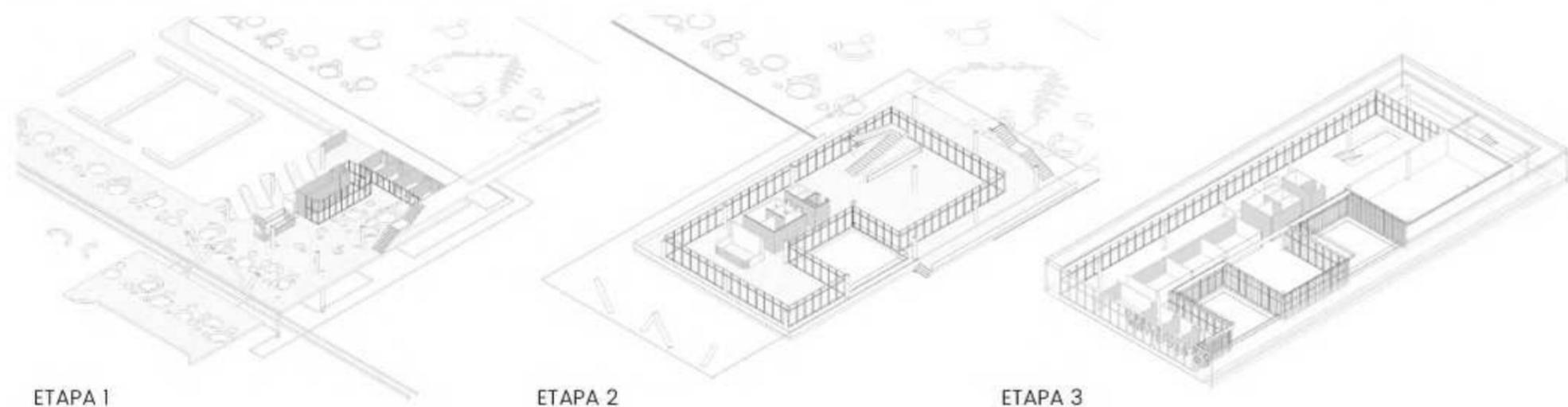


## GESTIÓN CONSTRUCTIVA

### ETAPA

La construcción en etapas es un enfoque estratégico en el diseño arquitectónico que permite la realización progresiva de un proyecto, dividiéndolo en fases o etapas que se construyen y completan de manera independiente pero cohesionada. En el caso del edificio observatorio propuesto, se plantea un diseño flexible con tres plantas, cada una con una función específica: la planta baja destinada a la movilidad urbana, el primer piso dedicado a áreas de bar y cultura, y una planta superior repetitiva destinada a oficinas, todas ellas integradas en un concepto de observatorio de movilidad.

La flexibilidad de las plantas permite que el edificio se construya en etapas, lo que significa que cada fase de construcción puede completarse de manera individual sin comprometer la funcionalidad del edificio en su conjunto. Por ejemplo, se puede comenzar con la construcción de la planta baja dedicada a la movilidad urbana, lo que permitiría su uso mientras se continúa con la construcción de las siguientes plantas. Esta aproximación secuencial permite adaptarse a diferentes condiciones y necesidades, así como a posibles cambios en el contexto urbano o en los requerimientos del usuario a lo largo del tiempo.

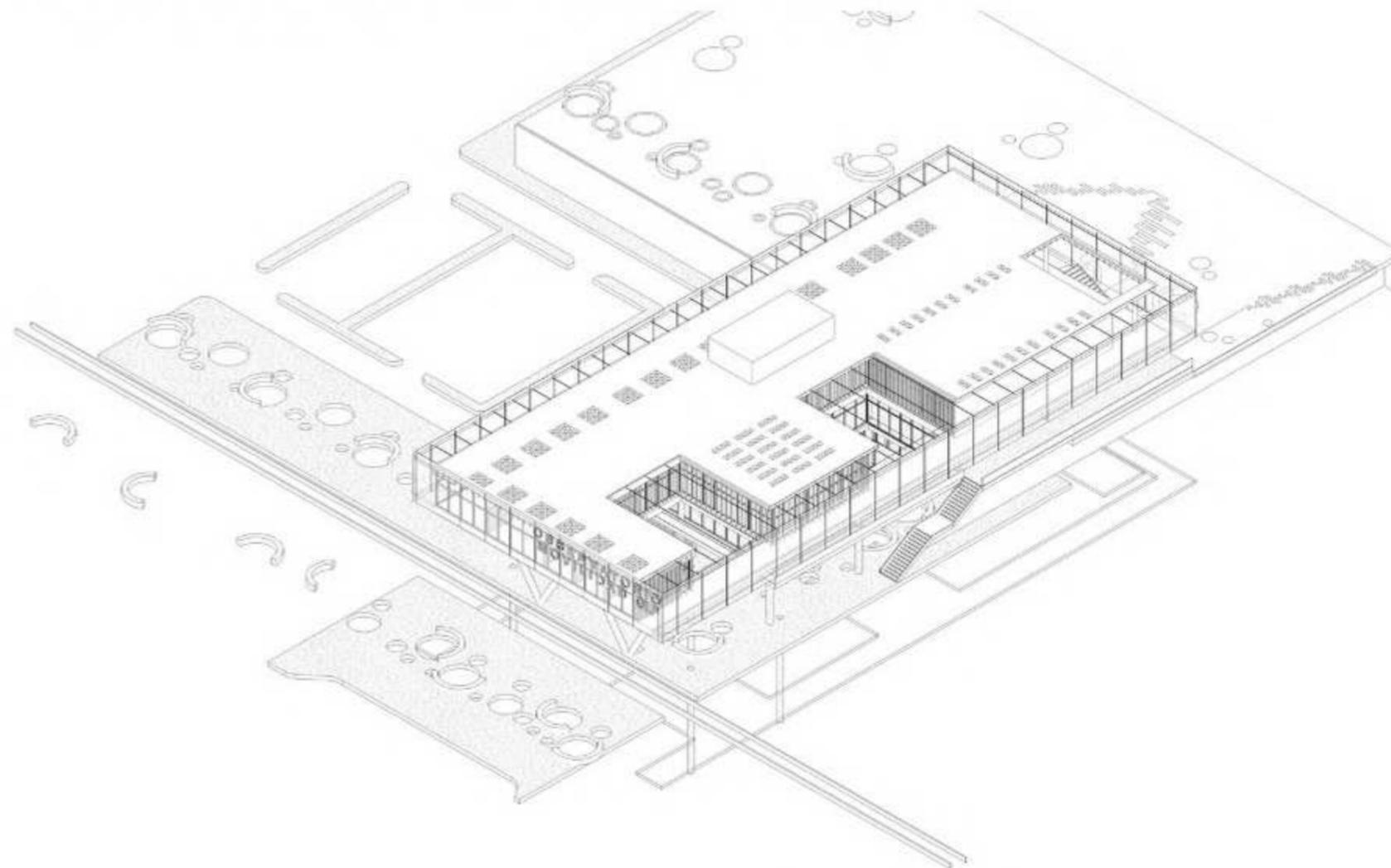


ETAPA 1

ETAPA 2

ETAPA 3

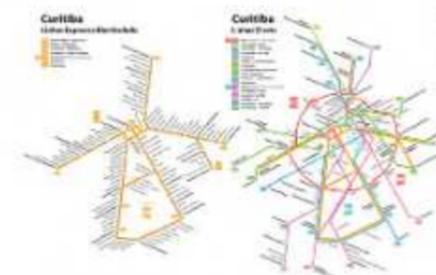
## OBSERVARIO DE MOVILIDAD DE GRAN LA PLATA



## REFERENTES TEORICOS

### TEORICOS

Los referentes seleccionados fueron elegidos con el fin de poder conceptualizar la temática del proyecto final de carrera.



#### CIUDAD CURITIBA, BRASIL

Es una ciudad brasilera, capital de estado Paraná donde lo mas importante es el buen funcionamiento del sistema de transporte, interpretado como una columna vertebral.



#### BOGOTA: Plan Maestro de Movilidad (PMM)

Plantea soluciones al problema del transporte urbano y regional sino que vas más allá involucrando a administración y sociedad en un proyecto para conseguir una "ciudad moderna, ambiental y socialmente sostenible".

#### PLAN ESTRATEGICO 2030



#### POLO CIENTÍFICO TECNOLÓGICO EN GAMBIER



## REFERENTES IMPIRICOS

### IMPIRICOS

Los referentes seleccionados fueron elegidos con el fin de poder conceptualizar la temática del edificio a diseñar teniendo el programa, tecnología y morfología.

#### TERMINAL MULTIMODAL EL ROSARIO



#### HIGH LINE



#### TFC - DI GREGORIO LUCHETTI 2016



#### ESTACIÓN DE TRENES CASA-PORT / AREP



#### PLAZA PORTUGAL EN MONTEVIDEO



#### TFC - ARREGUI, CAMILA 2019





## CONCLUSIÓN

En la ciudad de la plata, el crecimiento urbano se fue extendiendo y avenidas principales como anillos de circulación se convirtieron en una barrera, dificultando el transporte.

A lo largo de los años se conformaron estas áreas como periurbanas con características propias, hoy y bajo esta práctica de enseñanza le damos carácter de funcionamiento y vinculación a estas zonas entendiendo y focalizando en el espacio público como espacio viviente de comunicación teniendo el edificio como el contenedor de espacios públicos fluidos y llenando de calidad programas de servicio dando a la ciudad un lugar de oportunidad en espacios servicios ordinarios recorriendo la arquitectura como una estrategia de calidad de vida de los nuevos modos de habitar, habitando el movimiento.



**OBSERVATORIO**  
DE MOVILIDAD DEL GRAN LA PLATA

---

ARQ. OBREQUE ANTONELA