

NUEVAS FORMAS DE HABITAR EL PUERTO

Autor: Guido Paoletti

N° 38786/3

Título: "Nuevas formas de habitar el puerto"

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N°5 Bares - Casas - Schnack

Docentes: Alejandro CASAS y Gisela BUSTAMANTE.

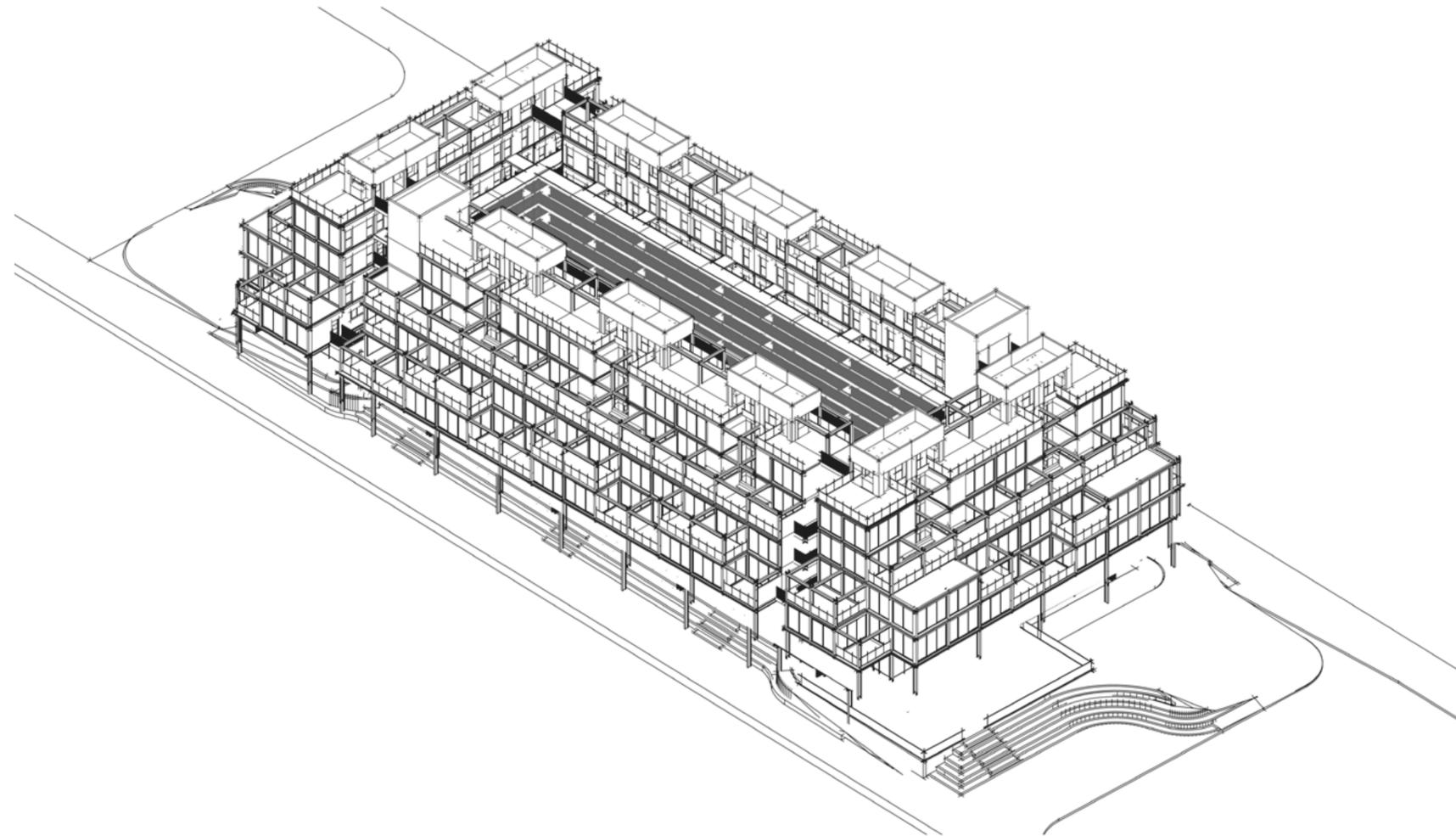
Unidad integradora: Anibal FORNARI, Santiago WEBER y Pedro ORAZI.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de defensa: 10 de Agosto de 2023

Licencia Creative Commons





El Proyecto Final de Carrera supone el fin de nuestra formación profesional.
Este proyecto es planteado a partir de un tema de interés específico, abordando desde cero tanto el tema a analizar como la resolución proyectual, y se implanta dentro del Master Plan diseñado con anterioridad.
Tiene como objetivo aplicar de manera integrada los diferentes conocimientos de la carrera en el desarrollo de un proyecto.

En mi caso, lo abordo desde un enfoque de crítica y posicionamiento frente al problema.
No se pretende proponer una solución específica, sino dejar en conocimiento los problemas abordados para construir un pensamiento crítico a través del siguiente proyecto.

Mi proyecto final de carrera se centra en el puerto de Santa Fe, y consiste en problematizar el sector y analizar los modelos actuales de los conjuntos de vivienda.
Para luego posicionarme frente al problema a modo de proponer una nueva forma de habitar basada en la integración social y en la recualificación del espacio público.

01.

SITIO

MARCO REGIONAL
CONTEXTO URBANO
MASTERPLAN
IMPLANTACION

02.

TEMA

ESTADO DE LA CUESTION
CRITICA Y POSICIONAMIENTO
FRENTE AL PROBLEMA

03.

PROYECTO

ESTRATEGIAS PROYECTUALES
DOCUMENTACION TECNICA
DESARROLLO RESIDENCIAL

04.

TECNICA

ESTRATEGIAS
TECNOLOGICAS
DETALLES CONSTRUCTIVOS
INSTALACIONES

05.

CONCLUSION

01.

SITIO

MARCO REGIONAL
CONTEXTO URBANO
MASTERPLAN
IMPLANTACION

MARCO REGIONAL

CIUDADES INTERMEDIAS COSTERAS

Dentro de la propuesta académica de la cátedra, donde se centran en las "Ciudades intermedias costeras", se encuentra Santa Fe de la Vera Cruz.

Es la ciudad capital de la Provincia de Santa Fe, por lo que reúne el movimiento político y gubernamental de la región y mantiene una fuerte actividad institucional.

Desde la escala territorial, se encuentra dentro del corredor metropolitano Buenos Aires - Rosario - Santa Fe a 146 km de la segunda, y 395 km de la primera. Además la ciudad es la octava más poblada de Argentina.

Otra condición importante tiene que ver con el paisaje ribereño y la fuerte influencia de los ríos cercanos (Paraná y Salado), los cuales influyen no solo en el clima, sino que suelen provocar inundaciones recurrentes a la región.

Por lo tanto el carácter de la ciudad, como vimos, está marcado por su situación política, territorial e histórica.

Aglomerados dentro del corredor metropolitano Bs As - Rosario - Santa Fe:

#1. GRAN BUENOS AIRES
13.588.171 HAB.

#2. GRAN ROSARIO
1.236.089 HAB.

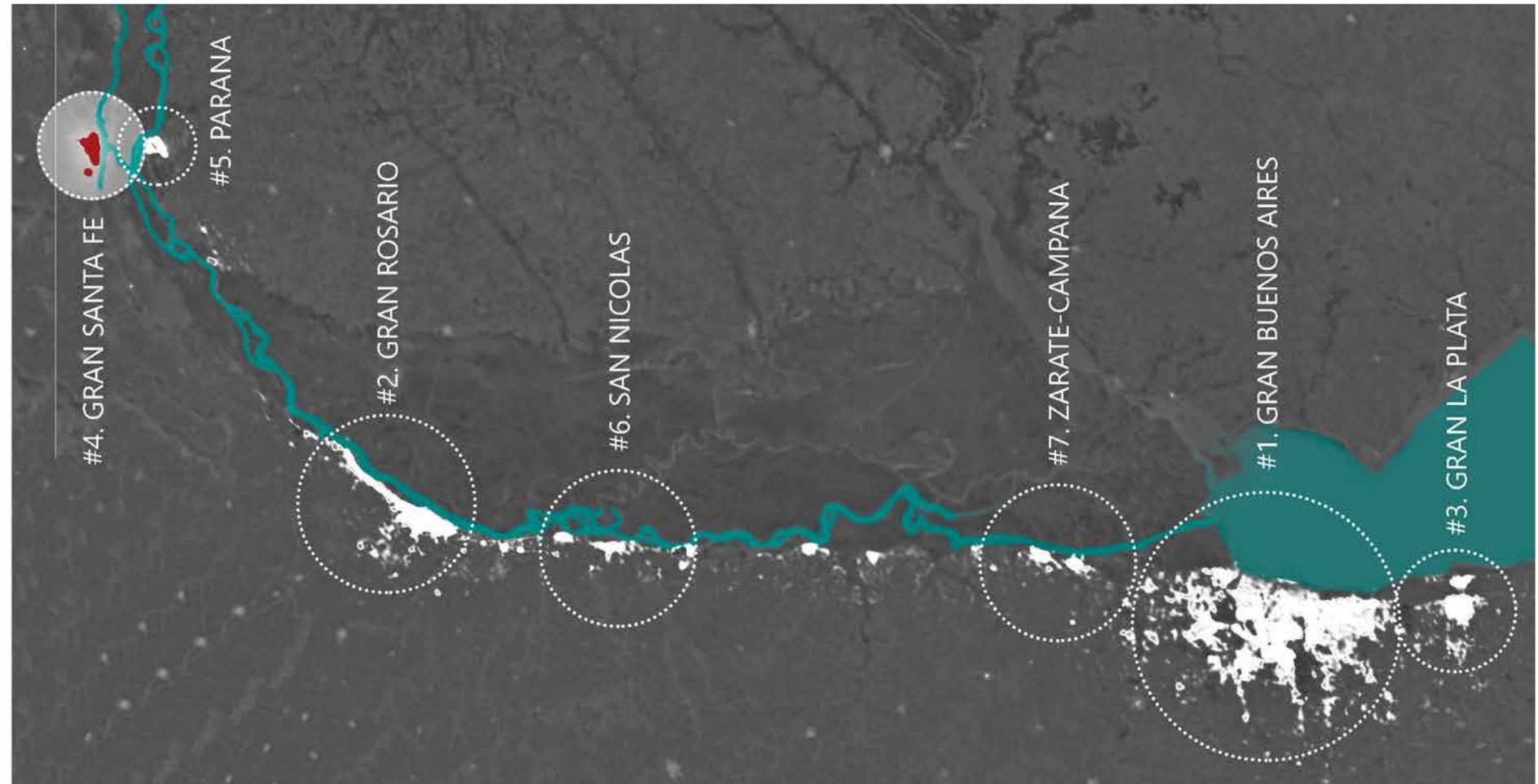
#3. GRAN LA PLATA
787.294 HAB.

#4. GRAN SANTA FE
490.171 HAB.

#5. GRAN PARANA
264.076 HAB.

#6. ZARATE-CAMPANA
185.382 HAB.

CORREDOR METROPOLITANO BS AS - SANTA FE



VISTA AEREA - CIUDAD DE SANTA FE



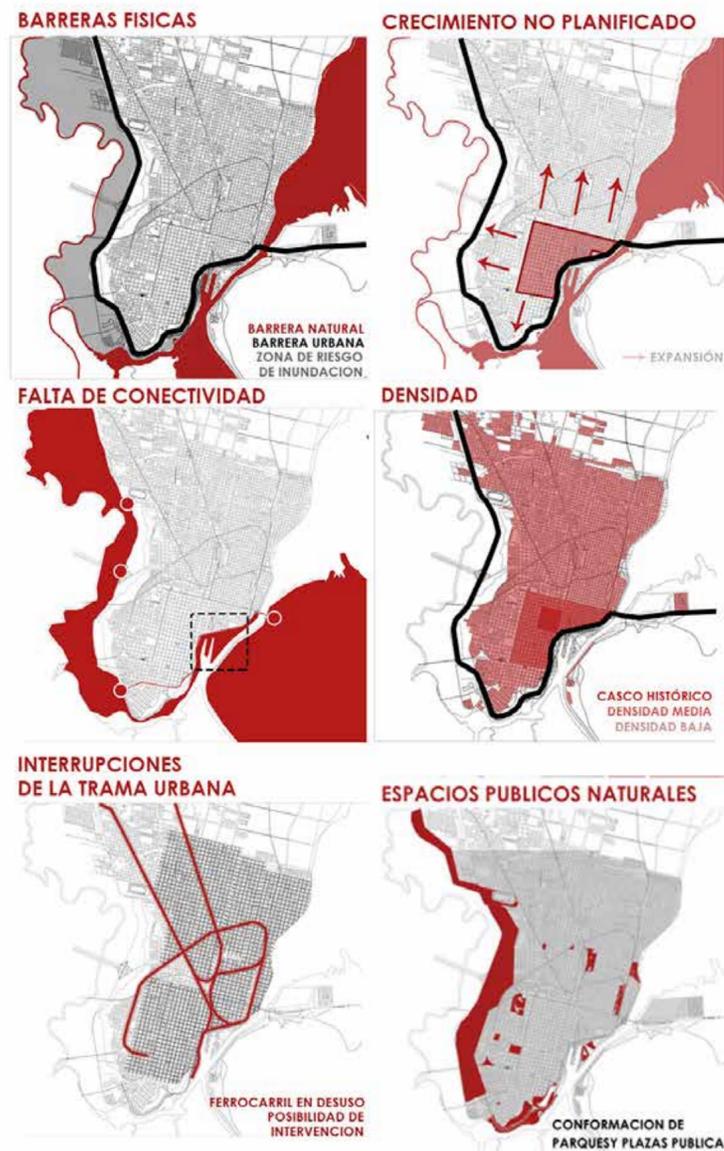
CIUDAD DE SANTA FE

CONFLICTOS Y POTENCIALIDADES

La ciudad presenta la condición de borde como característica principal, por lo que la relación con el río es clave para la integración de la ciudad.

La situación más conflictiva son las barreras físicas que limitan la expansión de la ciudad provocando zonas marginadas y degradadas. Una de estas barreras es la Avenida Leonardo Alem que bordea a la ciudad provocando la desconexión con el río.

Por lo que el principal objetivo del masterplan va a ser "conectar" la ciudad con el río mediante estrategias urbanísticas.



MASTER PLAN

ESTRATEGIAS URBANISTICAS

El master plan se centra en el ex puerto de Santa Fe, donde actualmente es una zona degradada con tendencia a emprendimientos inmobiliarios y privados, por lo que se va a buscar reconvertir el puerto conectandolo con la ciudad mediante nuevos espacios publicos

Entre las estrategias urbanas llevadas a cabo se destaca el soterramiento de la Avenida Alem para facilitar la llegada al sitio, y la creacion de un gran parque publico frente al rio con distintos equipamientos urbanos que fomenten el encuentro social y recualifiquen el espacio publico.

PASEO COSTERO



PUNTOS DE ATRACCION



NUEVA ZONIFICACION
CONJUNTOS RESIDENCIALES



CONEXION CIUDAD-PARQUE



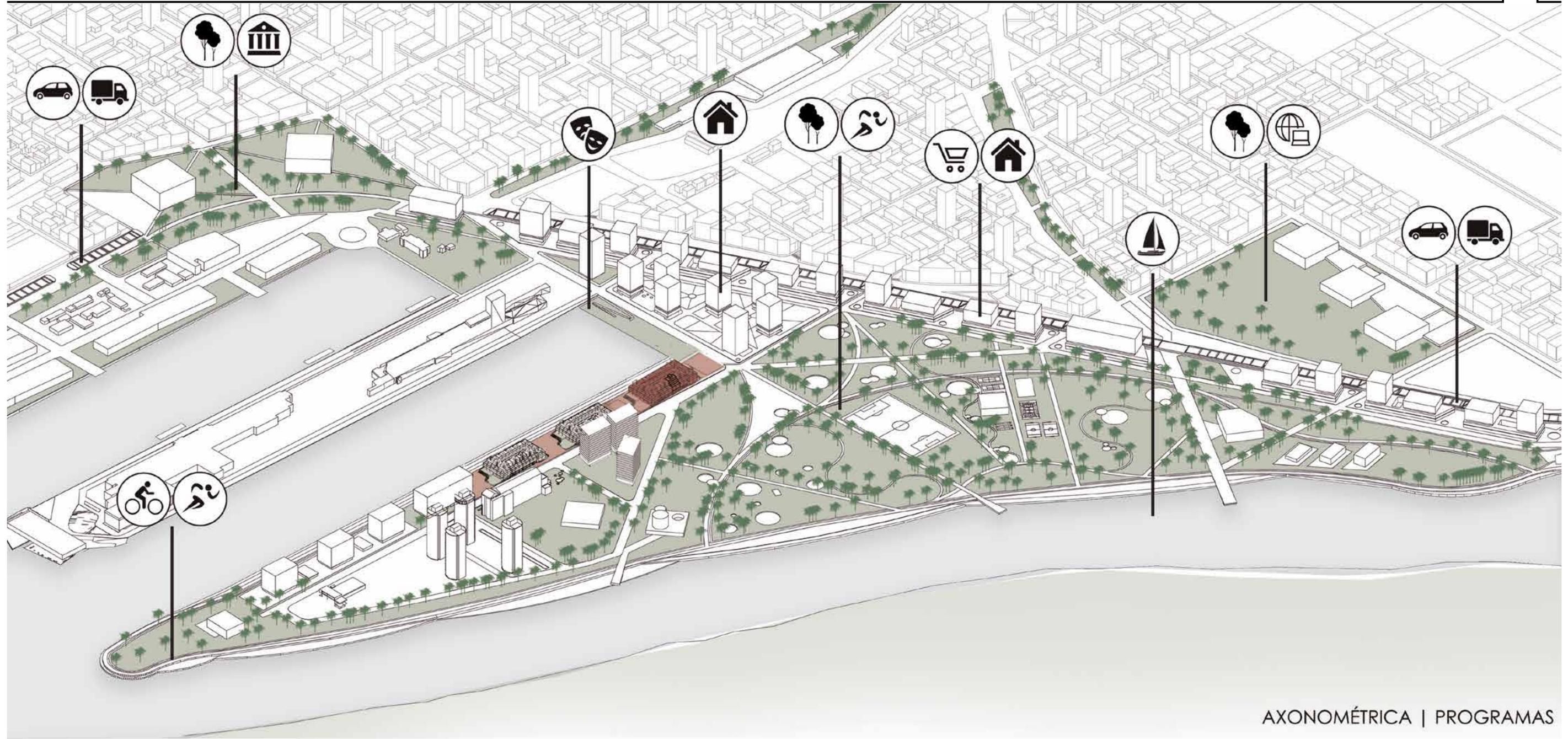
PARQUE PUBLICO RECREATIVO



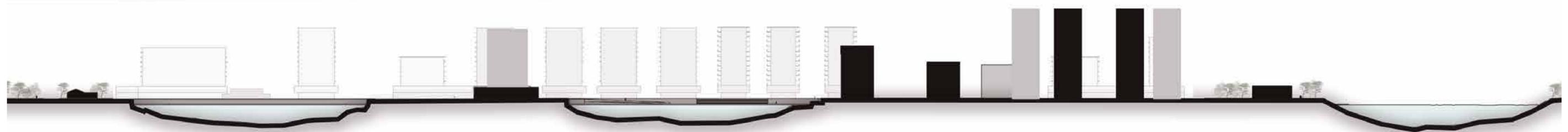
RECUALIFICACION DEL ESPACIO



PLANTA GENERAL
ESC 1:7500



AXONOMETRICA | PROGRAMAS



CORTE URBANO DIQUES

RECONFIGURACION

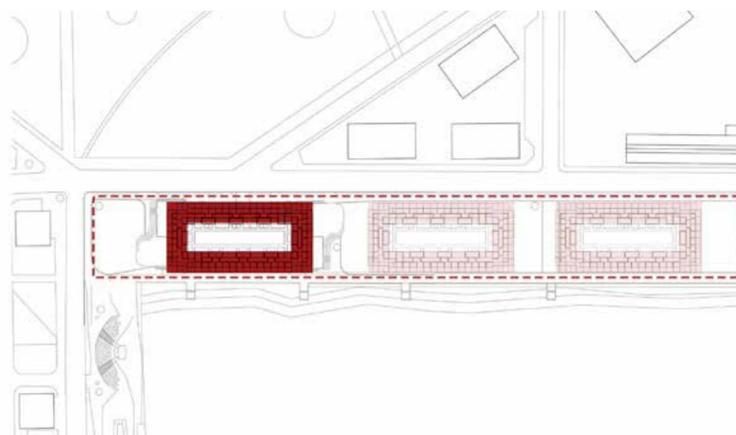
BORDE COSTERO

El lote a intervenir se encuentra dentro de un conjunto de sistemas residenciales, que formarán parte del nuevo perfil del borde costero.

Se trata de edificios de media densidad basados en recuperar la relacion con el entorno a partir de una escala mas humana y un dotamiento de nuevos espacios publicos.

El lote en sí, se ubica en una posición entratégica, en cuanto a las visuales, ya que tiene las condiciones de estar frente al rio y frente al nuevo parque.

La cara norte tambien es favorable ya que recibe la mayor luz solar durante el día.



RECONFIGURACION BORDE COSTERO



NUEVOS ESPACIOS PUBLICOS

02.

TEMA

ESTADO DE LA CUESTION
CRITICA Y POSICIONAMIENTO
FRENTE AL PROBLEMA

"PUERTOS SIN BARCOS"

Los viejos puertos que han agotado su ciclo productivo, siendo sus actividades trasladadas a otros terrenos, se han convertido en una oportunidad para reformular importantes áreas y la imagen urbana de las ciudades en que se alojan.

Por obra del crecimiento de la ciudad, que se fuera extendiendo a su alrededor, estas viejas áreas portuarias quedan localizadas en algún lateral del centro urbano, y se abren con su patrimonio físico y natural a su incorporación a la ciudad, luego que cesara su función de transporte que la segregaba de la vida urbana.

Así ocurre en muchas ciudades con puertos de distinta geografía internacional y escala, incluidos los de la cuenca de los ríos de la Plata y Paraná en Argentina. Dentro de estos últimos, actualmente existen extensiones fuera de uso o en proceso de rehabilitación en distinto grado, como los casos más conocidos y de mayor envergadura de Puerto Madero en Buenos Aires y la costa de Rosario, pero también más al norte como los de Santa Fe, Paraná, Corrientes y Posadas.

Por ello, el estudio de casos de esta temática, la forma particular en que estas operaciones son acometidas en distintas ciudades, es un aporte al entendimiento de una problemática que condensa importantes fenómenos de la ciudad contemporánea.

Estas estrategias de intervención y sus efectos espaciales son las que se analizan para las áreas portuarias de la ciudad de Santa Fe (Argentina), caso que se encuentra actualmente en un proceso de transformación y donde ya son elocuentes las estrategias y resultados que van modificando este viejo puerto.



01. PUERTO EN PRODUCCION



02. CICLO PRODUCTIVO FINALIZADO
TERRENO VACANTE Y OPORTUNIDAD DE NEGOCIO



02. RECONVERSION URBANA
DESARROLLOS INMOBILIARIOS



DESCONEXION
CON LA CIUDAD



ZONAS DE ALTO
PODER ADQUISITIVO



SIN IDENTIDAD
PROPIA



FALTA DE
COMUNIDAD

INTERCAMBIO DE IMAGENES

Los puertos han caracterizado a las ciudades en su estructura e imagen. Esto lo han hecho en distinto grado de acuerdo con los diferentes tiempos y funciones, pero siempre de una forma importante llegando incluso a agenciarse como el elemento determinante de la imagen de identidad de toda la ciudad en que se encontraran.

EDIFICIOS CON BRILLO

Liberado el suelo de condiciones específicas, se abrió la oportunidad a los emprendimientos que formalizaron en artefactos arquitectónicos los programas de uso.

Un suelo neutro y amorfo donde se apoyan edificios que brillan debido a las luces de algunas de sus partes, y con ellas, atraen la atención desde la ciudad consolidada, alertan sugestiva y eficazmente de su presencia desde la vía rápida de circulación que rodea el área, despiertan el interés y dan marco a la actividad que aloja, pero limitan la experiencia del espacio.

REORDENAMIENTO

El desafío es reordenar este proceso de transformación actual, poniendo atención para las nuevas operaciones sobre la definición de una estructura de espacios públicos de conjunto, que brinden un adecuado acceso y la debida apropiación pública de las edificaciones y el entorno litoral, y que las características y memoria del sitio sean recuperadas activamente en el uso público del espacio de forma vital y no meramente de forma icónica.

PUERTO DE SANTA FE

Reconversion urbana

Desde el año 2003 existe un Master Plan para la reconversión urbana de las áreas portuarias sin uso de Santa Fe. La demanda del plan partió de la inquietud por diversificar los usos de los terrenos portuarios.

Sobre la base de ese Master Plan, se habilitaron algunas intervenciones que dieron lugar a la inauguración durante los años 2008 y 2009 de un casino, un hotel, un centro comercial, un complejo de cines y un supermercado. Las piezas edilicias que alojan los nuevos programas de uso son tanto viejas instalaciones recicladas como otras inéditas que se incorporan.

El efecto más llamativo que surge de estas intervenciones es la carencia de espacios abiertos que hagan relación entre los distintos componentes edilicios y el ambiente fluvial y que, complementariamente, sirvan de soporte a la relación del área con el resto de la ciudad. Tanto sean éstos componentes edilicios reciclados o nuevos, los espacios abiertos que los acompañan no adquieren una composición que permita asimilar el objeto edilicio con el entorno. Por el contrario, son meras extensiones funcionales de los edificios donde predomina el estacionamiento y/o servicios sin valor para el espacio público. La imagen predominante es la de distintos contenedores agregados sobre terrenos indefinidos y ocupados por automotores.



AÑO 1925



ACTUALIDAD



FUTURO

01. AÑO 1925: PUERTO EN PRODUCCION

El puerto de la ciudad de Santa Fe, Argentina, fue uno de los motivos de la fundación de la misma. Su posición, más o menos a mitad de camino entre Buenos Aires y Asunción por el Río Paraná, lo hacían un lugar ideal para el reabastecimiento de los barcos en esos viajes. Hoy en día el puerto sigue funcionando pero en menor capacidad.

02. ACTUALIDAD: RECONVERSION URBANA

Puerto actual, basado en la sobredensificación de los conjuntos residenciales, con espacios publicos minimos. La reconversion se trata de darle una nueva cara a la ciudad, a partir de edificios vistosos y de nuevos programas. Como conflicto se puede ver la desconexion que existe con la ciudad, marcada por el paso de la Avenida Alem, que fracciona los accesos al puerto.

03. FUTURO: REORDENAMIENTO

Estrategias urbanisticas para recuperar la relacion del puerto con la ciudad, respetando las existencias pero recalificando los espacios publicos a partir de un nuevo parque. Soterramiento de la avenida Alem y construccion de basamento con equipamientos residenciales. Reconfiguracion del borde costero a partir de nuevas formas de habitar el puerto, on edificios de densidad media, basados en la integracion social y la relacion con el entorno.

"BURBUJA URBANA"

Puerto de Santa Fe

Los contenidos del Master Plan como de las intervenciones arquitectónicas son confluientes para llegar a este resultado espacial del área urbana. Tanto unos como otros se complementan para definir un conjunto de burbujas que flotan en un espacio neutro, burbujas brillantes que convocan la atención en sí mismas como la indiferencia por su alrededor.

La metáfora de una burbuja es válida para describir los resultados espaciales que producen estas estrategias de intervención, un urbanismo y una arquitectura que se comportan como generadores de burbujas, prescindentes del sitio donde se implantan, sin relaciones fuertes con las características de la estructura espacial sobre la que se asientan, o con vínculos ambiguos con los valores sobre las que asientan su legitimación social —el declamado rescate del patrimonio construido del puerto y su ambiente natural de la costa—.

Los emprendimientos llevados a cabo, así como en su ecuación financiera se desenvuelven ajenos a la economía local —marco legal del suelo y régimen económico diferencial—, en sus características espaciales también lo hacen extrañándose formalmente de las circunstancias urbanas y ambientales.



POSICIONAMIENTO

Frente al problema

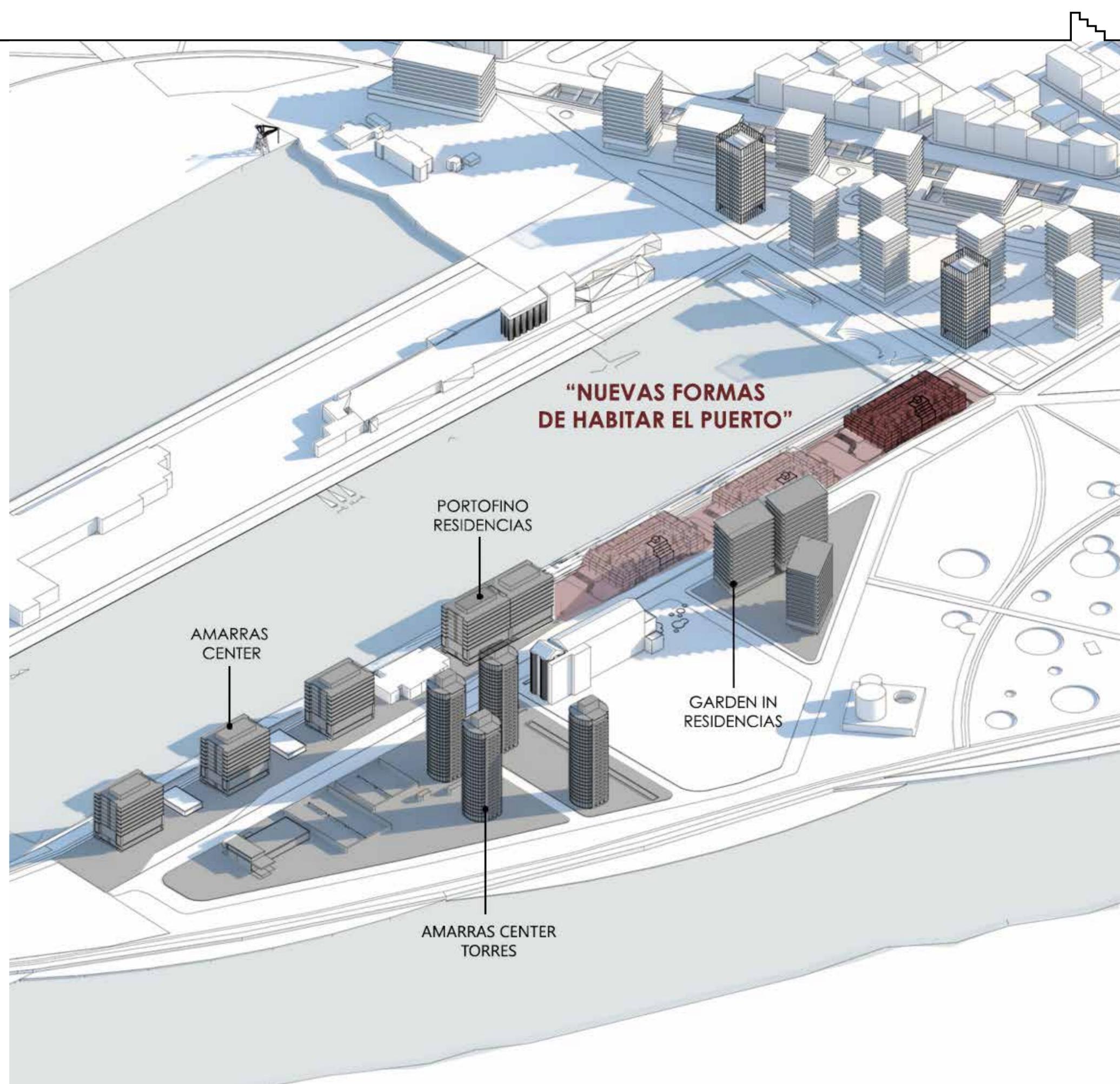
Sobre el dique 2 del puerto, la presencia del río y la importante superficie de espacios verdes —a lo que se añade una aun baja densidad constructiva — determinaron que, en años recientes, esta zona se haya convertido en un foco creciente de la atención del sector inmobiliario.

Por lo que la renovación urbana actual se da por un conjunto de operaciones individuales de explotación económica y sobredensificación habitacional que reproduce un desarrollo fragmentado y desigual. Internamente, se intentan resolver necesidades colectivas mediante espacios comunes mínimos, existiendo escasa interacción social pese a la proximidad física de sus habitantes. Externamente, la competencia por explotar intensivamente el suelo satura anticipadamente el barrio, generando intersticios sin renovar y deterioro.

Replantear la renovación urbana depende de revertir esta lógica de competencia por una colaborativa, permitiendo el desarrollo democrático de barrios, y no fragmentado en predios.

El espacio público, hoy marginal y accesorio en la renovación urbana, sería un elemento central de la estrategia colaborativa. Por lo que desde la escala de proyecto, se propone socializar las áreas comunes particulares para generar espacios de interacción colaborativa y de integración social.

Esto va a dar lugar a "Nuevas formas de habitar el puerto".



NUEVAS FORMAS DE HABITAR EL PUERTO

La vivienda colectiva es el elemento soporte del tejido urbano y se hace necesario considerar las circunstancias que hacen a su comportamiento en dos niveles:

Como contenedor de los espacios privados y comunes, facilitando actividades y espacios que completen las necesidades básicas resueltas por la unidad de vivienda y estimulen el desarrollo de la capacidad comunitaria del grupo. Debe ser una alternativa válida en cuanto a calidad de vida y confort.

Como pieza que construye el espacio urbano y es soporte del tejido. Ésta condición le otorga capacidad potencial para cualificar el espacio público. La vivienda no debiera comenzar donde termina la ciudad. Esto requiere pensar la vivienda como parte de una pieza urbana que abandone la idea de separación de funciones y proponga la mixtura de actividades que caracteriza y le otorga calidad al espacio público.

Por lo tanto, se busca crear un modelo de habitat colectivo que reuna estas cuestiones. Un modelo que - a diferencia de los edificios existentes del puerto - sea una pieza mas del tejido urbano, buscando potenciar el espacio publico circundante y promoviendo la integracion social mediante el mismo.



CONECTAR
CON EL ESPACIO
CIRCUNDANTE



DESARROLLAR
UNA IDENTIDAD
PROPIA

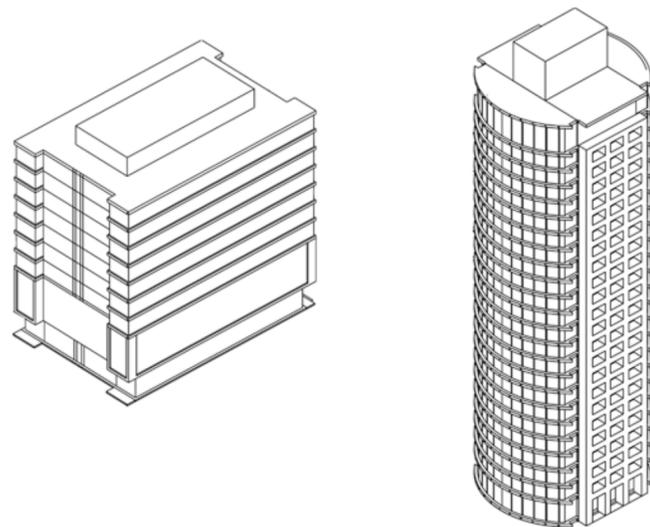


PROMOVEER
EL ENCUENTRO
SOCIAL

MODELO ACTUAL

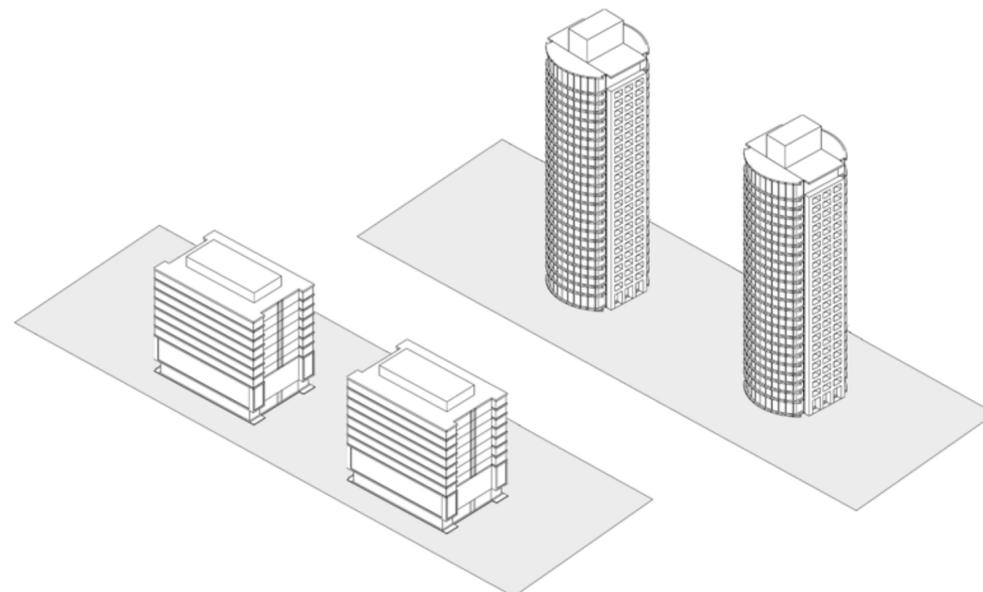
CONJUNTO

Modelo actual basado en la rentabilidad con resultantes de sobre densificacion del conjunto, manzanas de imagen fragmentada y un barrio con densificacion desigual.



MANZANA

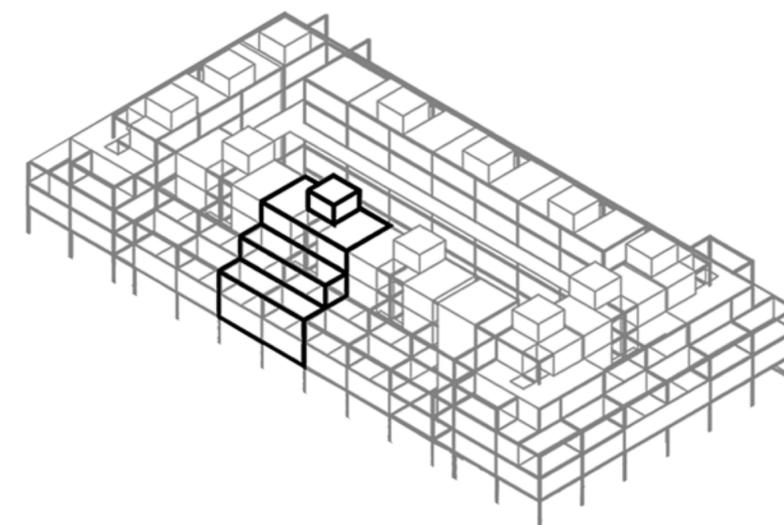
Modelo actual de espacio publico minimo, utilizacion de la planta baja como estacionamiento y equipamiento comun del conjunto. Falta de integracion social.



MODELO PROPUESTO

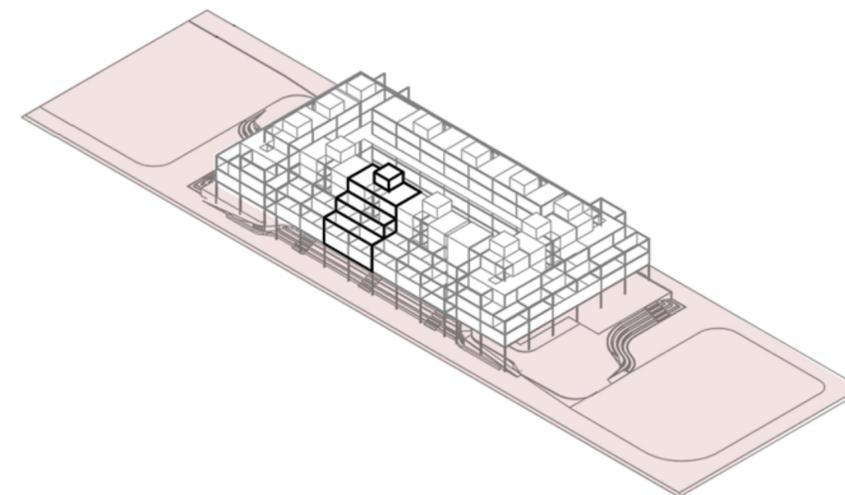
CONJUNTO

Basado en la colaboracion, con resultados de densificacion media del conjunto. Liberacion del espacio publico y dotacion de equipamiento comunitario.



MANZANA

Modelo actual basado en la interaccion social, planta baja publica destinada a la comunidad, con equipamientos que fomenten la identidad e integracion social del puerto.



NUEVOS PARADIGMAS

LA VIVIENDA ACTUAL

La sociedad de las últimas décadas ha cambiado considerablemente su composición y la pregunta es ¿cómo esto se refleja en la arquitectura que habitamos?, ¿en qué medida la vivienda da cuenta de la evolución de la relación entre las familias y sus espacios?.

Hoy en día asistimos a importantes cambios en las conformaciones de los grupos familiares. Por lo tanto, no podemos pensar, como ocurría antes de la década del setenta, en una solución única de vivienda para una familia nuclear, en que los jóvenes salían de casa de sus progenitores para formar un nuevo hogar, réplica del que dejaban, sino que el abanico de elecciones de formas de vida se ha ampliado considerablemente. La solución para afrontar la diversidad necesaria de tipo de vivienda radica en desarrollar mecanismos de flexibilidad.

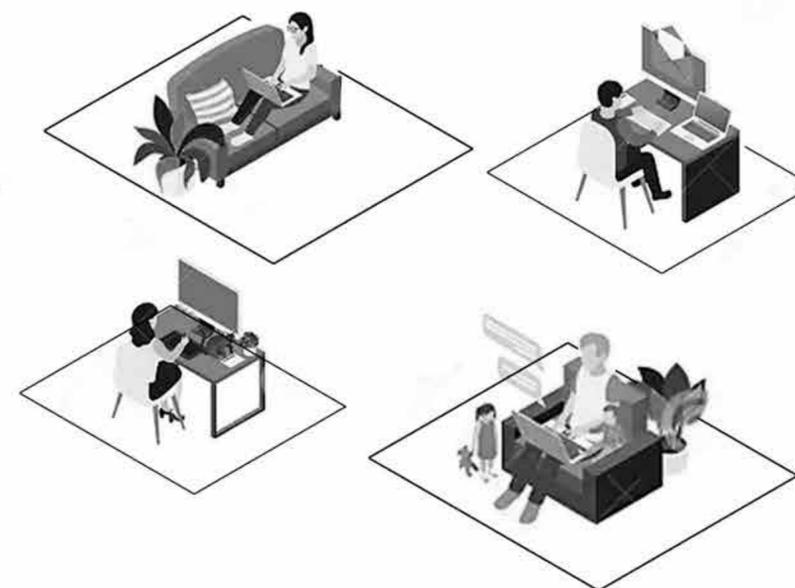
También, dentro de la adecuación de las viviendas a la variedad de requerimientos, es importante la previsión de espacios de trabajo remunerado, ya que se trata de una situación que se da cada vez con mayor frecuencia.

Otra consideración importante es la del espacio al aire libre, la experiencia de la pandemia nos hizo darnos cuenta de esta cuestión, donde contábamos con un espacio mínimo (balcones) o nulo en otros casos. Por lo que hoy en día es indispensable tener un espacio amplio y flexible al aire libre para usarlo de forma recreativa, ocio o descanso.

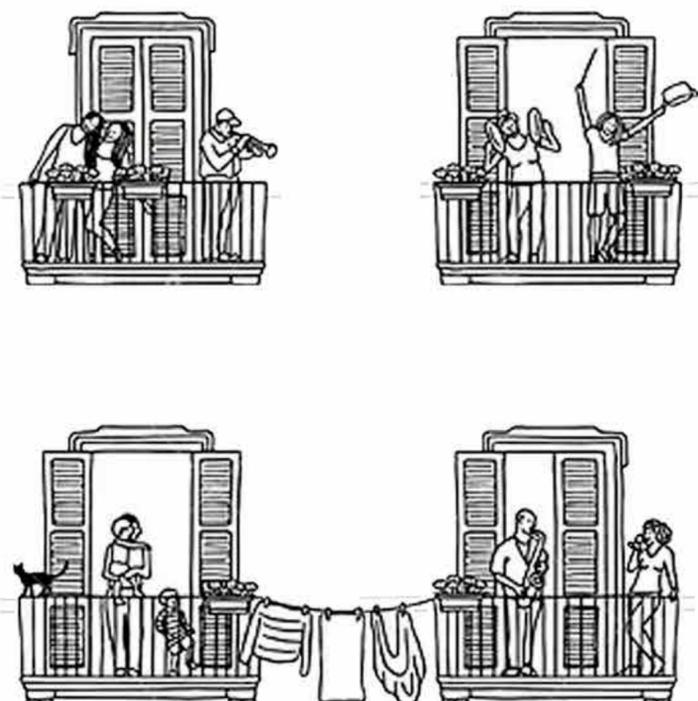
"TRABAJO FUERA DE CASA"



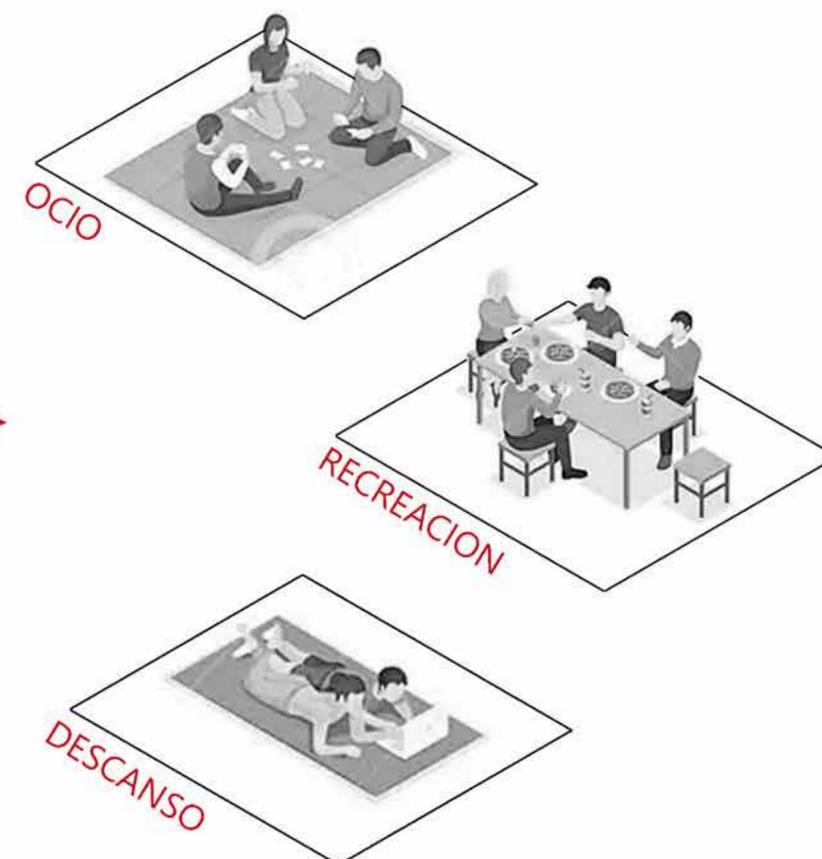
"TRABAJO DENTRO DE CASA"



"BALCONES"
ESPACIO MINIMO AL AIRE LIBRE



"TERRAZAS"
FLEXIBILIDAD DE USOS





TERRAZA PALACE

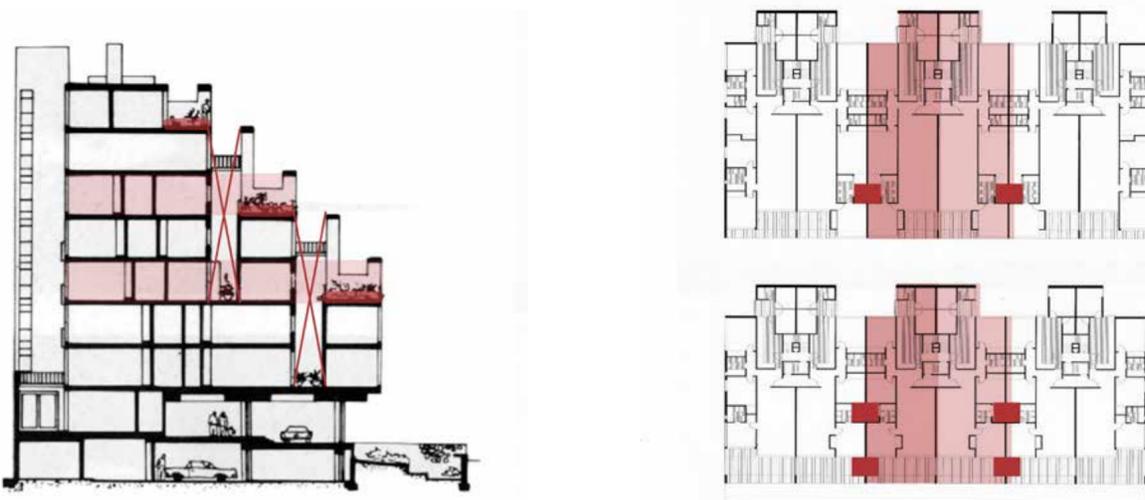
Mar del Plata - Argentina
Antonio Bonet - 1960

Reconocido popularmente como 'la máquina de escribir', el edificio de departamentos residenciales ubicado en la ciudad costera de Mar del Plata, Argentina, aborda la arquitectura moderna internacional en el particular contexto social argentino de principios de la década de 1960.

Construido por el arquitecto catalán Antoni Bonet i Castellana, incorpora el movimiento moderno latinoamericano funcional a partir de la necesidad de comprender a la arquitectura como una herramienta de transformación social.



El diseño pretende acompañar la topografía del paisaje -que presenta una pendiente hacia el mar- mediante una forma en fachada de jardín escalonado. El motivo de establecer una diferencia en la fachada, una retracción a medida que el edificio se eleva, es asegurar que todos los departamentos cuenten con una adecuada iluminación, una extensión al aire libre, y que el cono de sombra del edificio sobre la playa sea el menor posible.



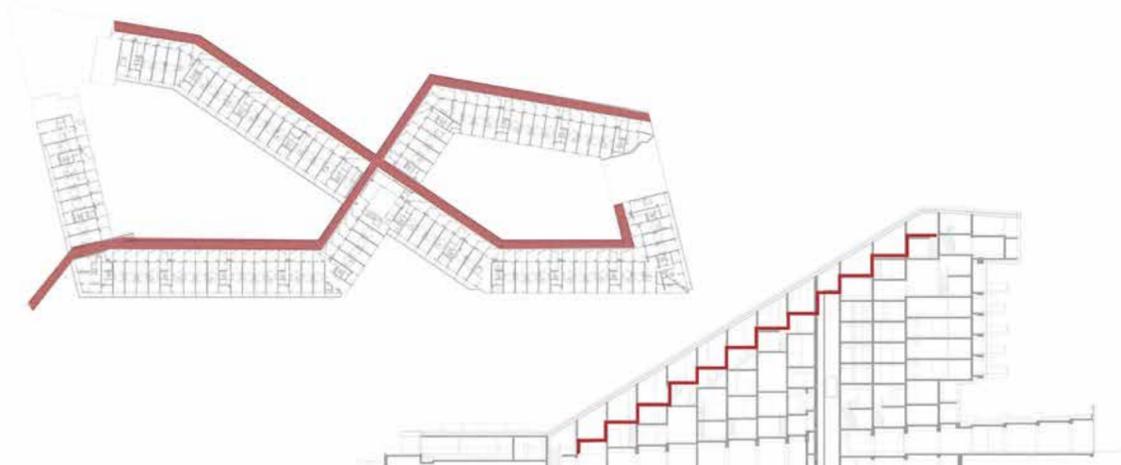
8 HOUSE

Copenhague - Dinamarca
BIG- 2010

Muy diferente al bloque de viviendas tradicional, la 8 House integra todos los elementos de la vida urbana en un solo edificio a través de diferentes capas que coexisten, creando prácticamente un vecindario donde la vida en suburbio es similar a la vida que se desarrolla en la ciudad, donde edificios de vivienda y oficinas coexisten.



La 8 House crea 2 patios interiores los cuales garantizan tanto asoleamiento como las vistas para cada unidad. Mientras los departamentos se ubican en la parte superior, la parte comercial se despliega en la zona inferior. Como resultado, cada capa horizontal dependiendo de su altura obtiene diferentes beneficios: las viviendas alcanzan mejor iluminación y vistas, mientras que las áreas comerciales y de oficinas sirven al peatón en la calle.



03.

PROYECTO

ESTRATEGIAS
PROYECTUALES

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

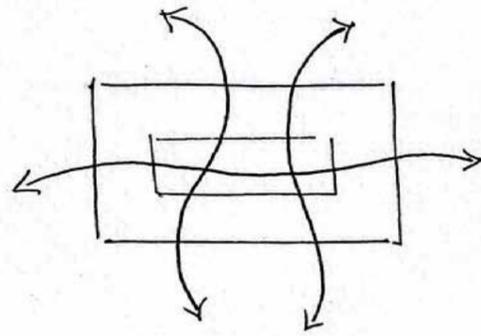
La concepcion de la forma del edificio se genera a partir de su implantacion, al tener de limite el borde del rio y en otras de sus caras el parque, el edificio toma la forma que mejor se adapte a estas características. Se busca generar una armonia con el espacio circundante, siendo este protagonista de las visuales y del espacio publico.

Por lo tanto, el proyecto -como idea principal- consiste en "exprimir" al maximo las oportunidades que el sitio ofrece, priorizando las visuales, el espacio verde, el asoleamiento y las ventilaciones. Y en controversia, que el edificio no sea una pieza aislada en el espacio, sino que sea complementaria al paisaje.

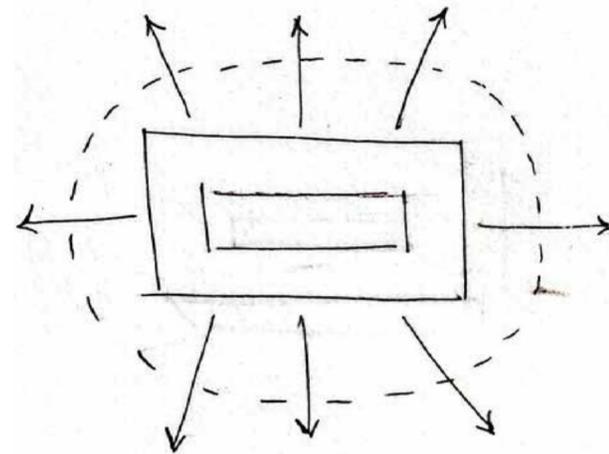
Desde la escala edilicia, el proyecto consiste en reconfigurar el perfil del borde costero mediante una densificacion media que mejore la relacion con el entorno. Esto se genera a partir de "romper" con los bloques tradicionales para tener mayor oportunidad en la busqueda espacial. Ademas se busca la continuacion peatonal existente, siendo el edificio parte del mismo, otorgando a la ciudad nuevos equipamientos de caracter publico. Desde la perspectiva vehicular, se tiene en cuenta el uso de la bicicleta como vehiculo sustentable, teniendo espacios y accesos adecuados dentro del edificio.

En resumen, el proyecto se orienta con el objetivo de generar un equipamiento para mejorar calidad de vida de los ciudadanos, y potenciar al sitio con un nuevo espacio público que fomente la interaccion y el encuentro social.

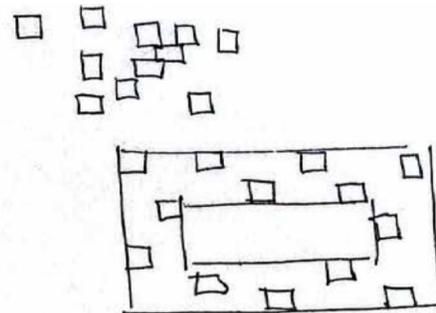
VENTILACIONES



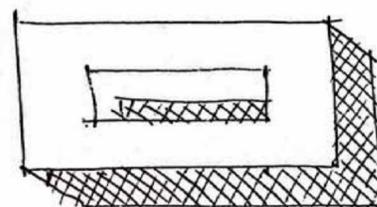
VISUALES



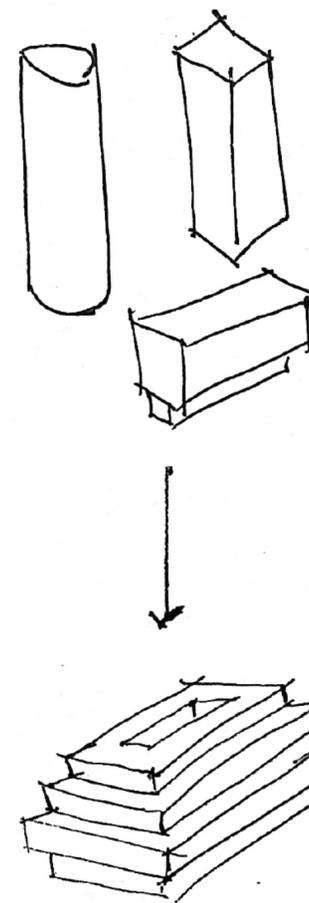
ESPACIO VERDE



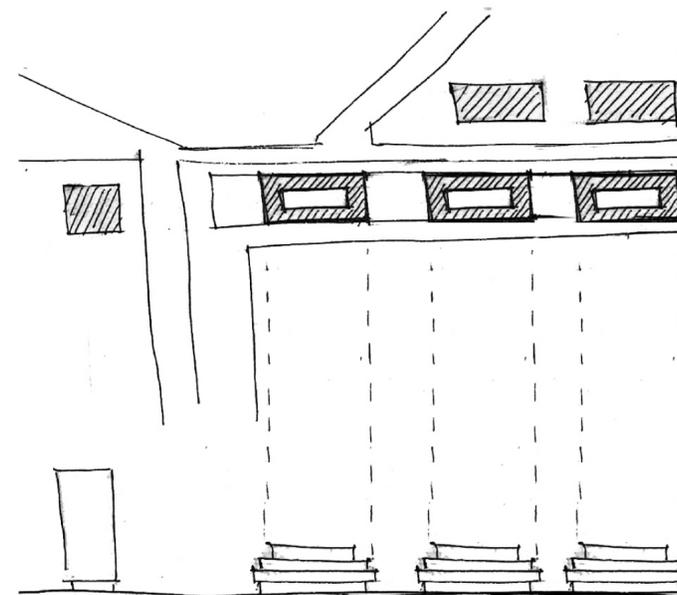
ASOLEAMIENTO



"ROMPER" CON LOS BLOQUES TRADICIONALES



RECONFIGURAR BORDE COSTERO



UNIDADES DE AGREGACION

La morfologia del edificio se concibe a partir de la repeticion de una "unidad de agregacion", la misma se va a repetir para lograr la forma final. Esta estrategia nos permite unificar criterios constructivos, en ella se resuelve la estructura, envolvente, instalaciones y circulaciones.

Ademas permite mayores beneficios en la ejecucion de la obra, ya que al resolver una parte va a facilitar el ensamble y la rapidez de ejecucion.

BUSQUEDA ESPACIAL DOMESTICA

Domesticamente se busca generar espacios flexibles que sean compatibles con el modo de vida actual.

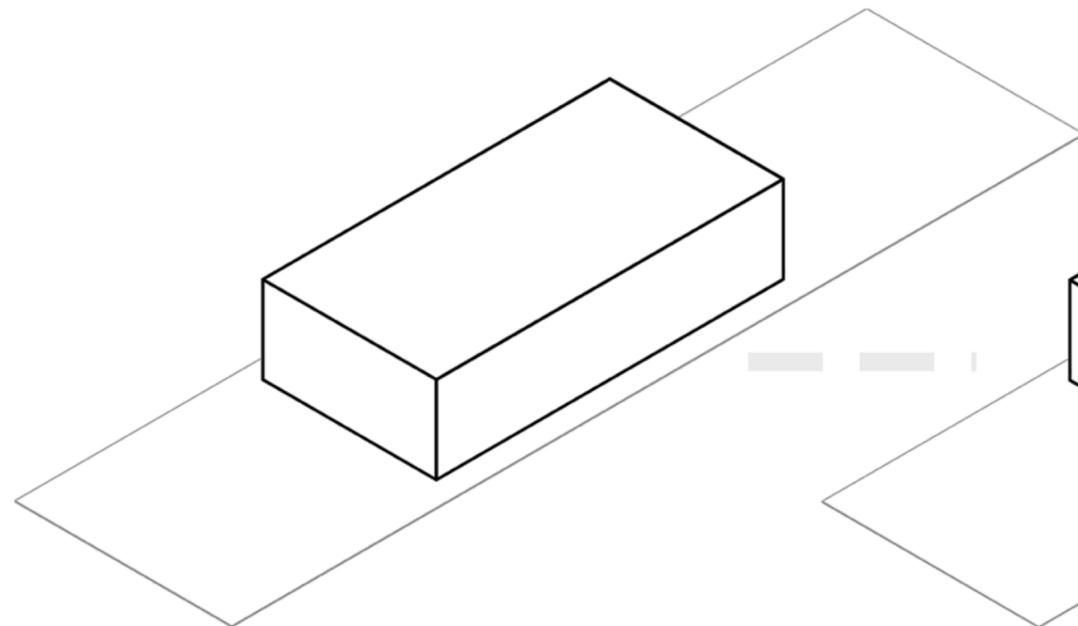
Por lo que el espacio de trabajo va a estar contemplado en todas las unidades residenciales, ya sea un espacio de trabajo de acceso independiente, una habitacion dentro de la unidad o mobiliario flexible dentro de los espacios.

Se busca tambien que cada unidad tenga espacios amplios al aire libre, los mismos son esenciales para mejorar la calidad de vida de los usuarios.

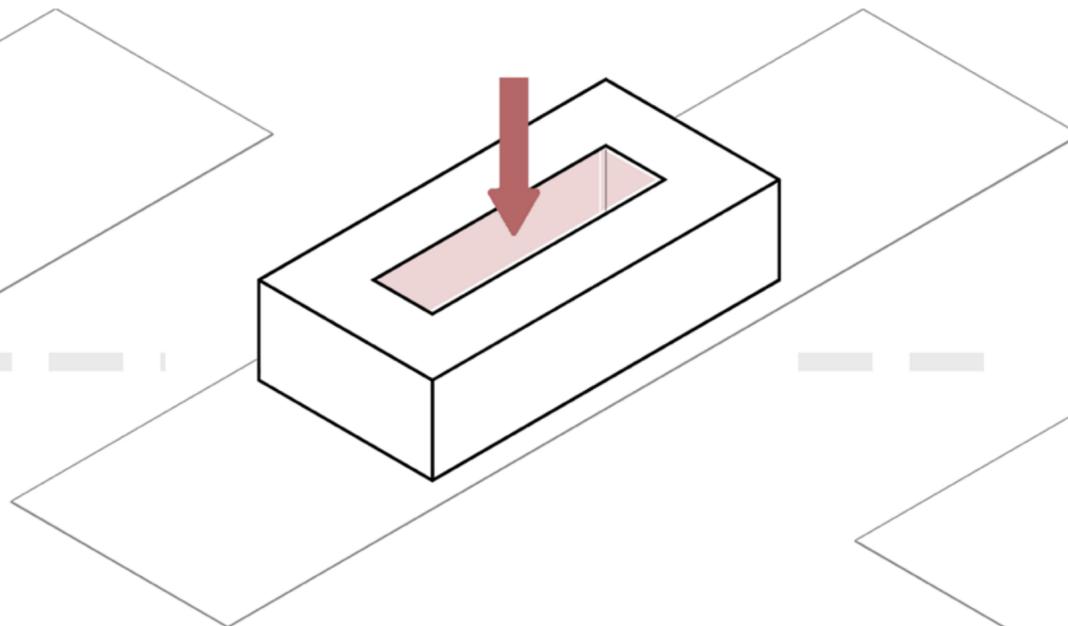
Se prioriza que todas las unidades tengan ventilaciones cruzadas y entrada de luz adecuada. A su vez, se busquen que las visuales



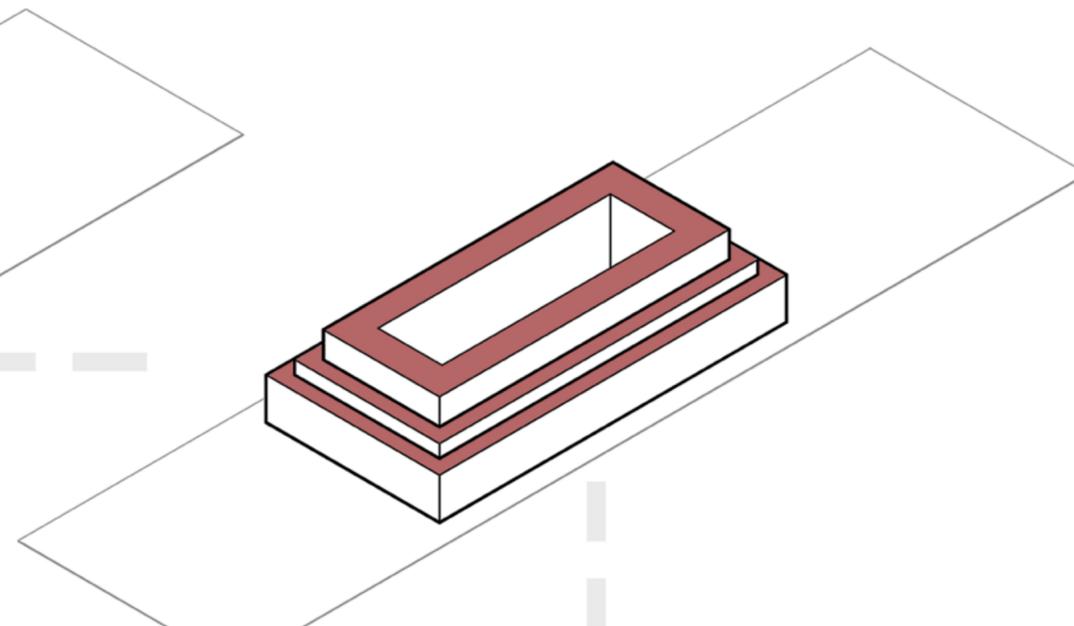
01. PRISMA TRADICIONAL
ANCHO TOMADO DE EDIFICIOS EXISTENTES



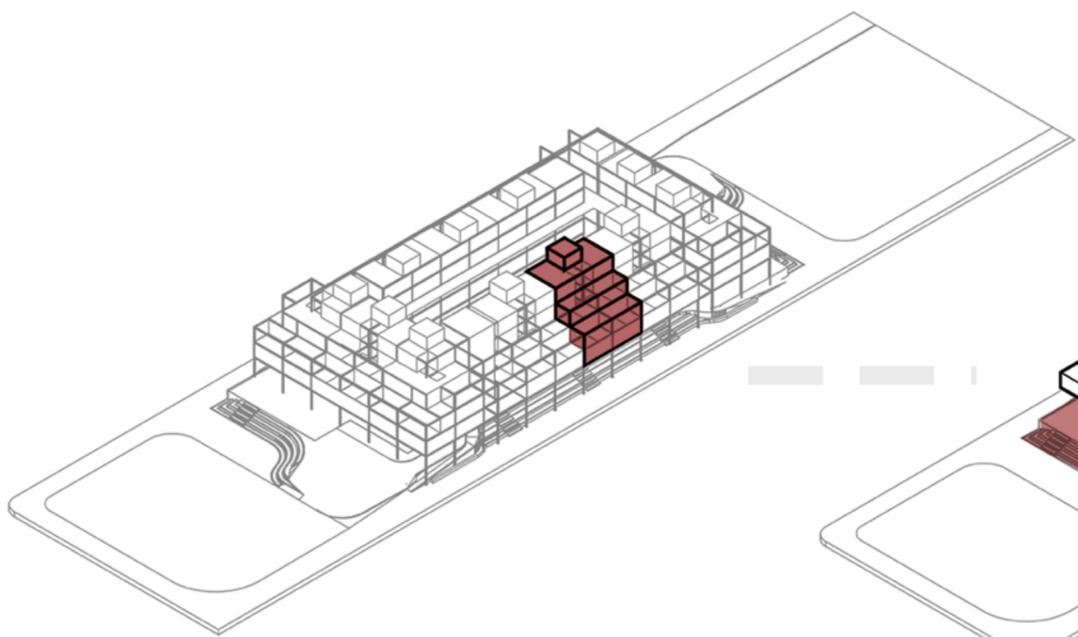
02. CLAUSTRO
GENERAR VENTILACIONES CRUZADAS



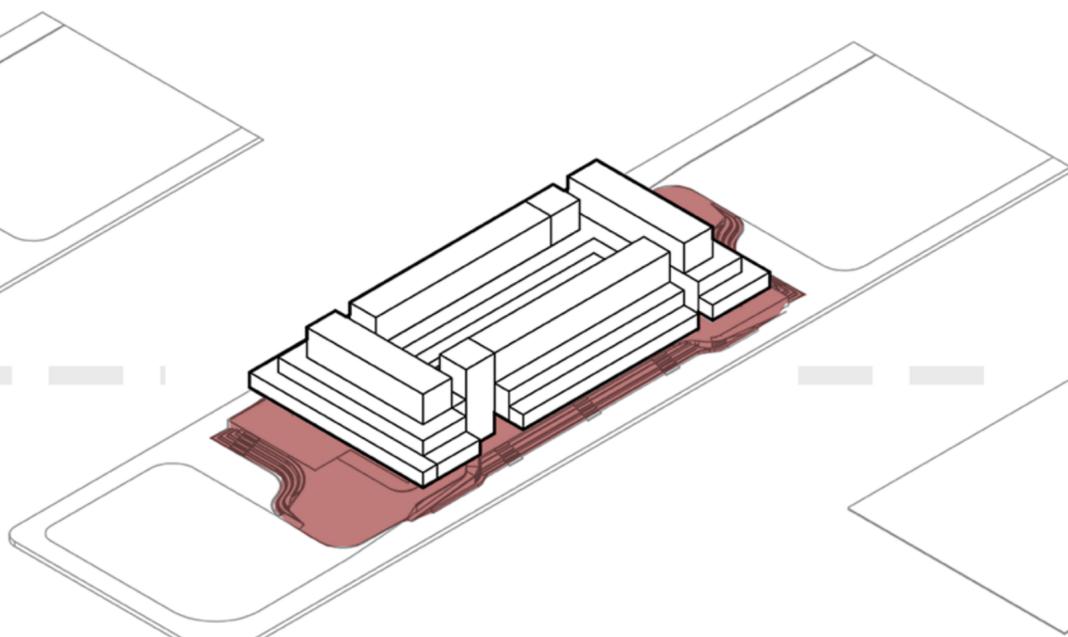
03. ATERRAZADO
ESPACIOS PRIVADOS AL AIRE LIBRE



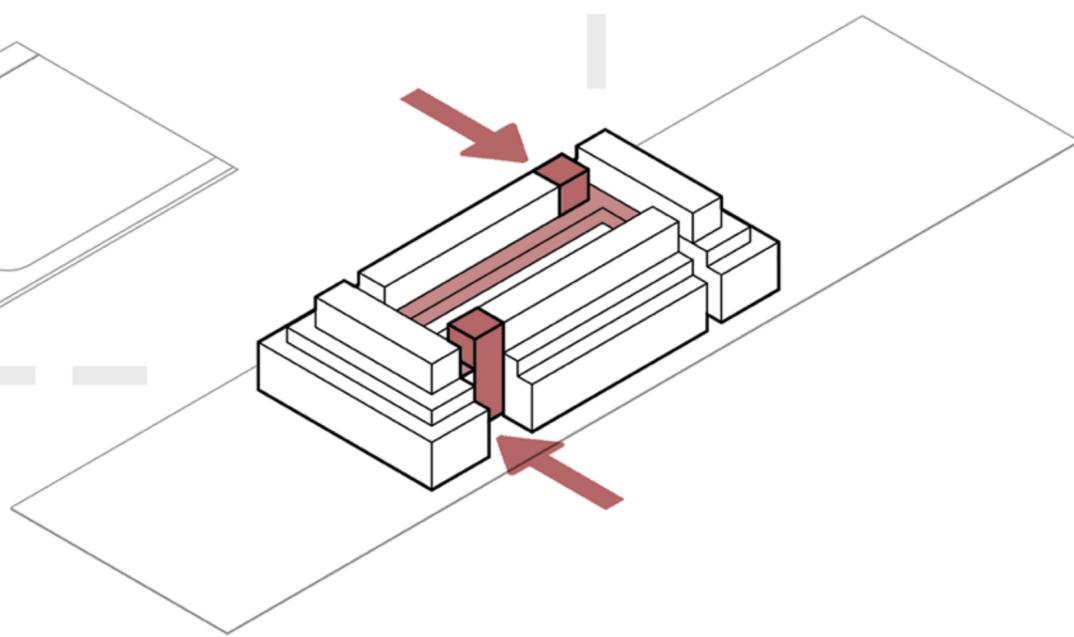
06. UNIDAD DE AGREGACION
REPETICION CONSTRUCTIVA

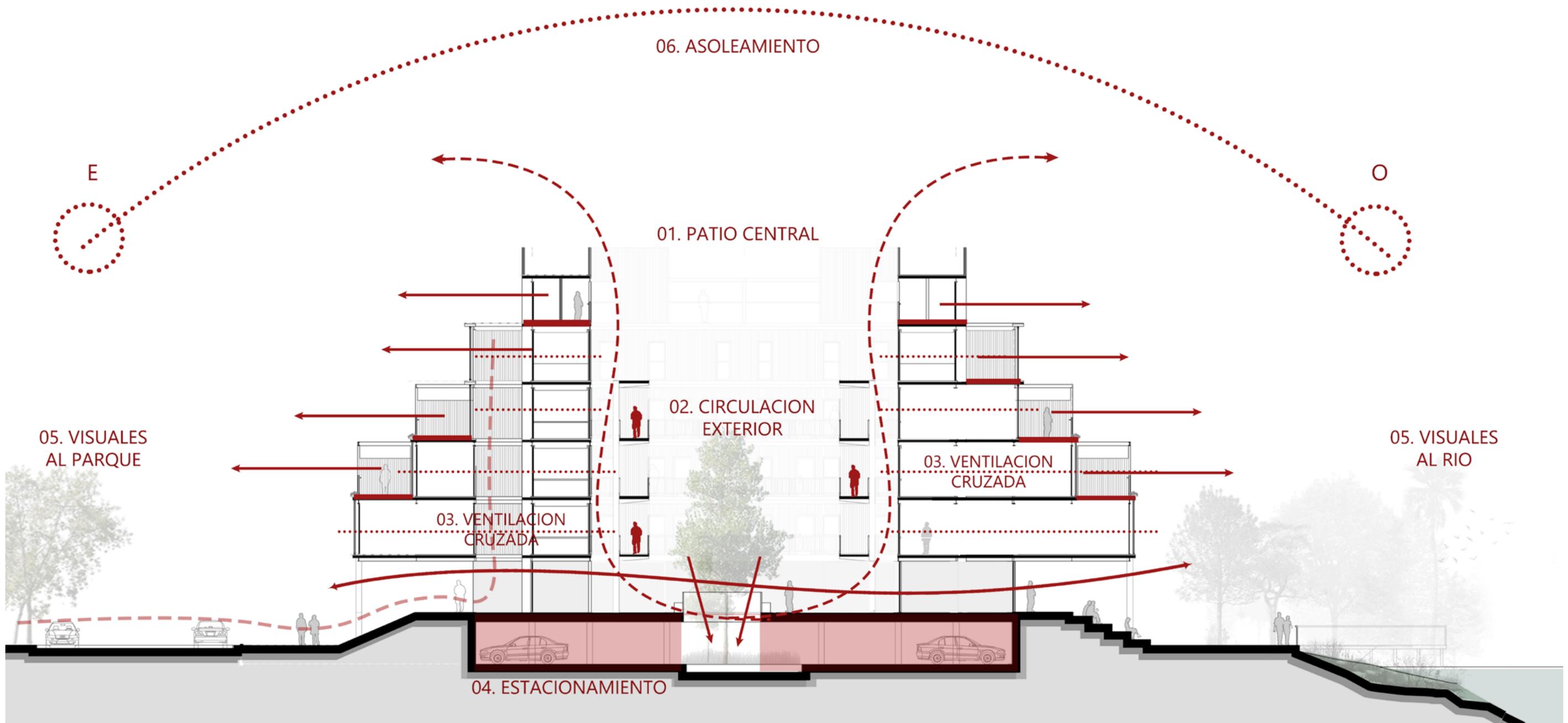


05. PLANTA BAJA ELEVADA
PLAZA PUBLICA VERDE



04. ACCESOS Y CIRCULACION
CIRCULACION EXTERIOR Y DOS NUCLEOS VERTICALES





01) PATIO CENTRAL

Permite obtener ventilaciones cruzadas, mayor asoleamiento, colocar dentro la circulación y tener en planta baja un patio de uso común del conjunto.

02) CIRCULACION EXTERIOR

La circulación del conjunto se desarrolla externamente pero dentro del patio central. Las pasarelas se separan de las viviendas para obtener mayor privacidad.

03) VENTILACION CRUZADA

Todas las viviendas cuentan con ventilación cruzada, la misma se obtiene por la propia espacialidad del conjunto. El patio central y los vacíos internos permiten distribuir los flujos de aire.

04) ESTACIONAMIENTO

El problema de los autos se soluciona mediante operaciones en el terreno. El mismo se soterra 1.00mt de altura y se levanta 1,70mts logrando obtener un espacio acorde a lo requerido.

05) VISUALES

El conjunto permite tener visuales libres tanto al parque como al río. Esta característica está dada por la forma propia del edificio (aterrado).

06) ASOLEAMIENTO

Todas las viviendas reciben la luz solar durante el día gracias a las condiciones del sitio y el correcto uso del vacío central. El subsuelo también recibe luz solar mediante perforaciones en las losas.



UNIDAD DE AGREGACION

UNIDADES DE USO:

La celula abarca 6 unidades habitacionales conformandose con dos bloques espejados entre si.

El primer piso contiene la residencia mas grande con dos habitaciones y espacio de trabajo.

El segundo piso es similar al primero, con una habitacion menos.

El tercer y cuarto piso da lugar a un duplex.

El remate final de la celula es la terraza privada con parilla y espacio el aire libre.

En planta baja se desarrolla un espacio de comercio/trabajo independiente y abierto al publico.

PASARELA DE ACCESO:

El acceso a las viviendas se da por una pasarela externa a la celula.

Esto facilita el rapido acceso, permite la ventilacion cruzada y otorga mayor privacidad.

VACIO CENTRAL

Recorre verticalmente la celula, facilitando la ventilacion e iluminacion de las viviendas.

A su vez el vacio sirve para conectar verticalmente todas las instalaciones (plenos) y colocar equipos exteriores en el.

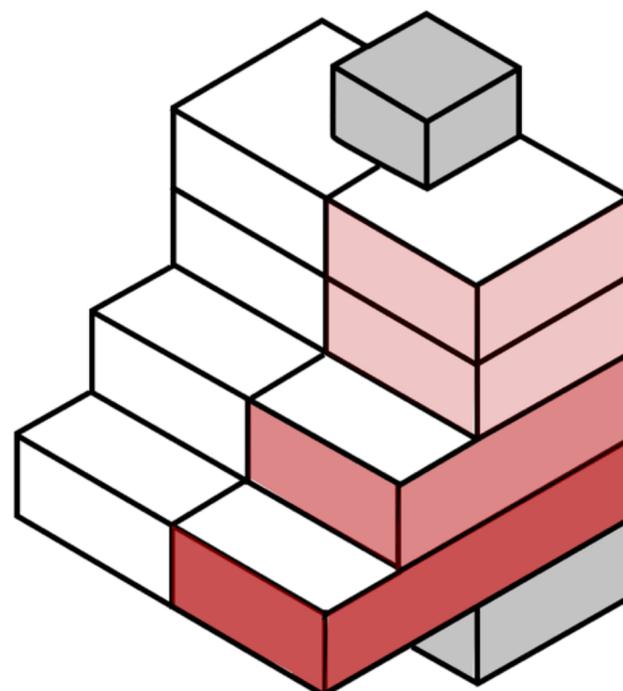
TERRAZAS:

Cada unidad habitacional cuenta con una terraza privada.

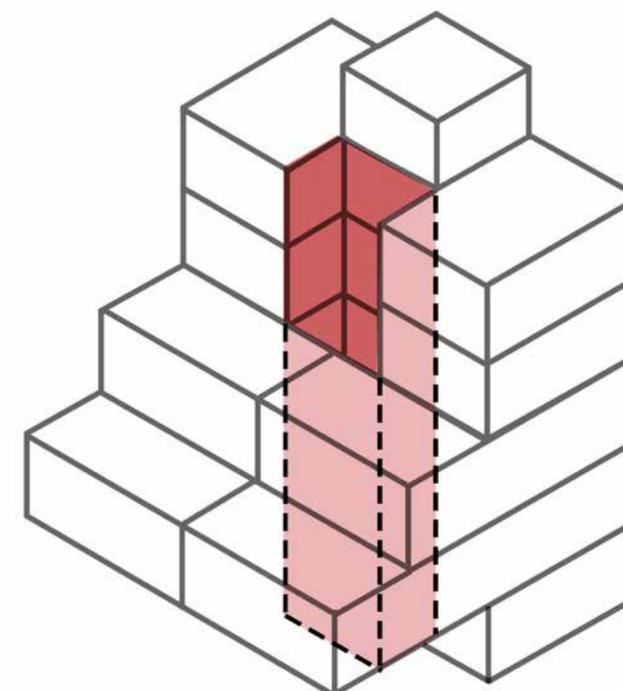
El usuario tiene el beneficio de tener un espacio al aire libre en su vivienda, y usarlo libremente dependiendo de cada necesidad.

La celula se completa con una terraza privada que puede ser utilizada para eventos o espacios de entrenamiento.

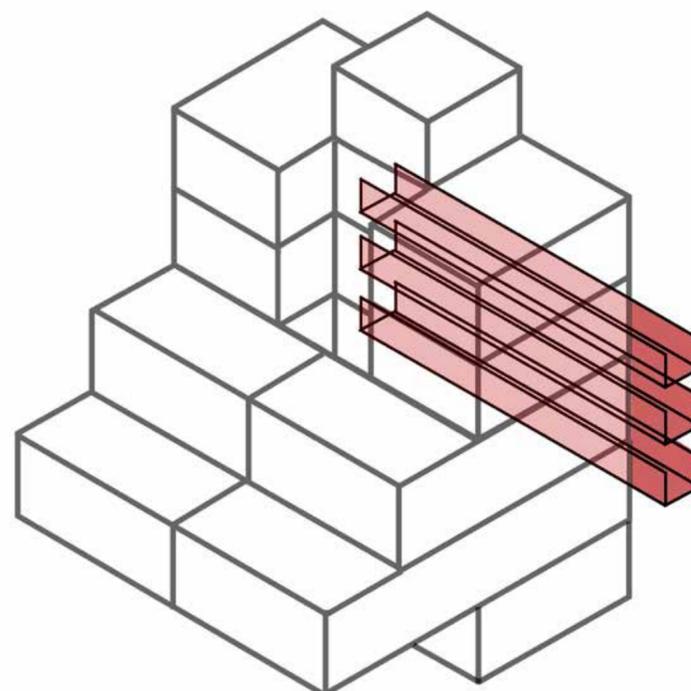
UNIDADES DE USO



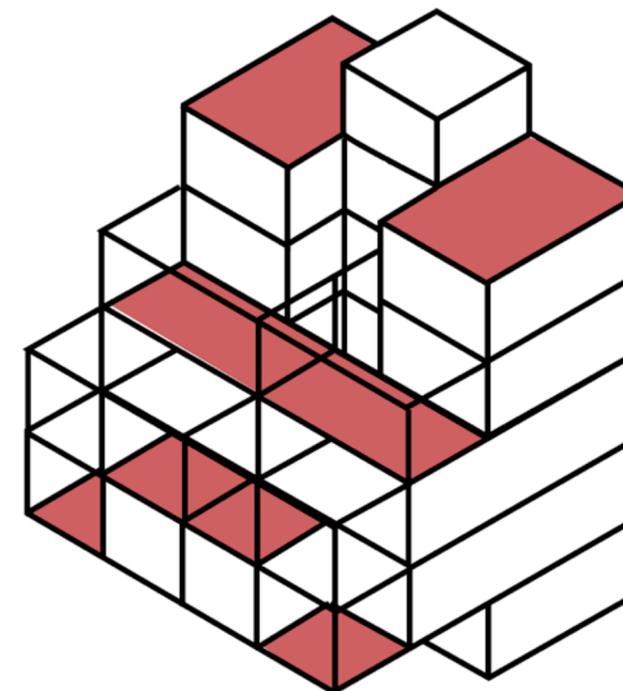
VACIO CENTRAL

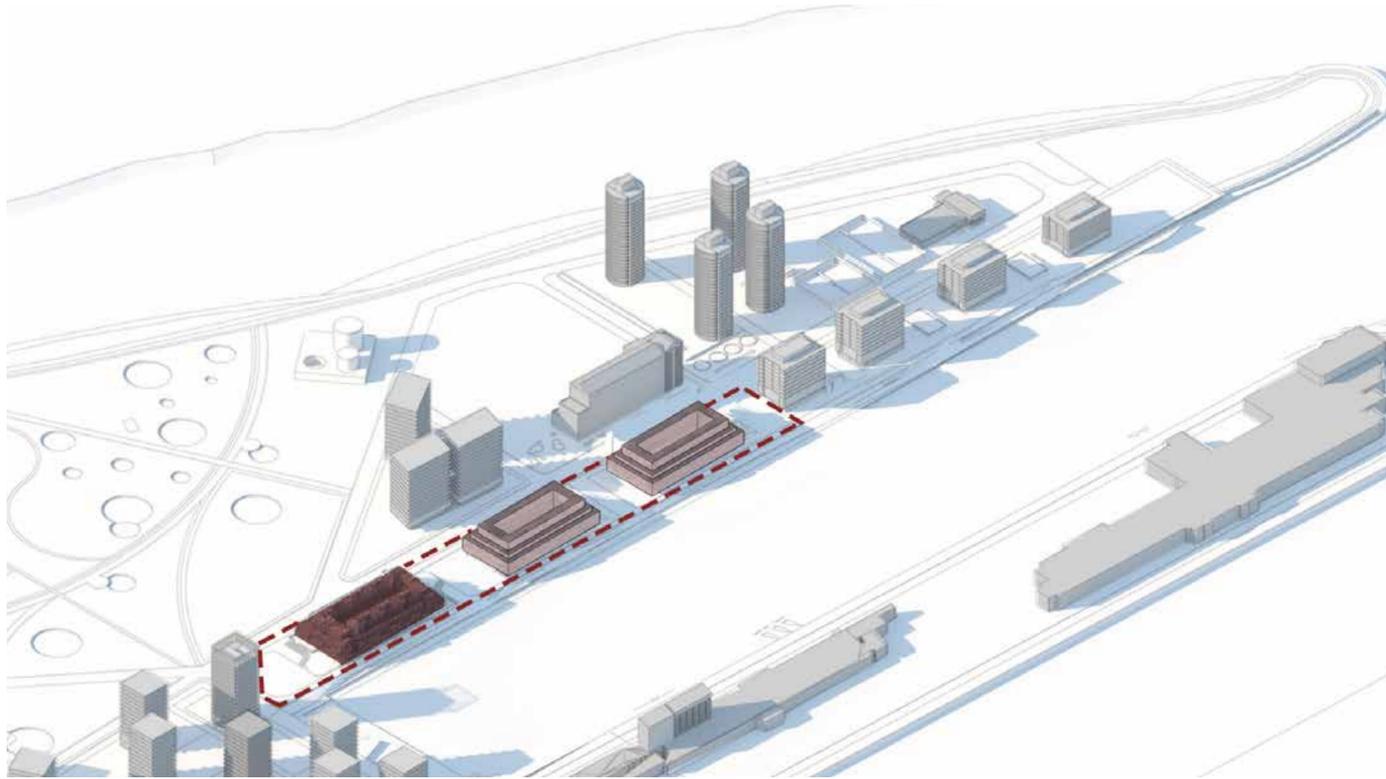


PASARELA DE ACCESO



TERRAZAS

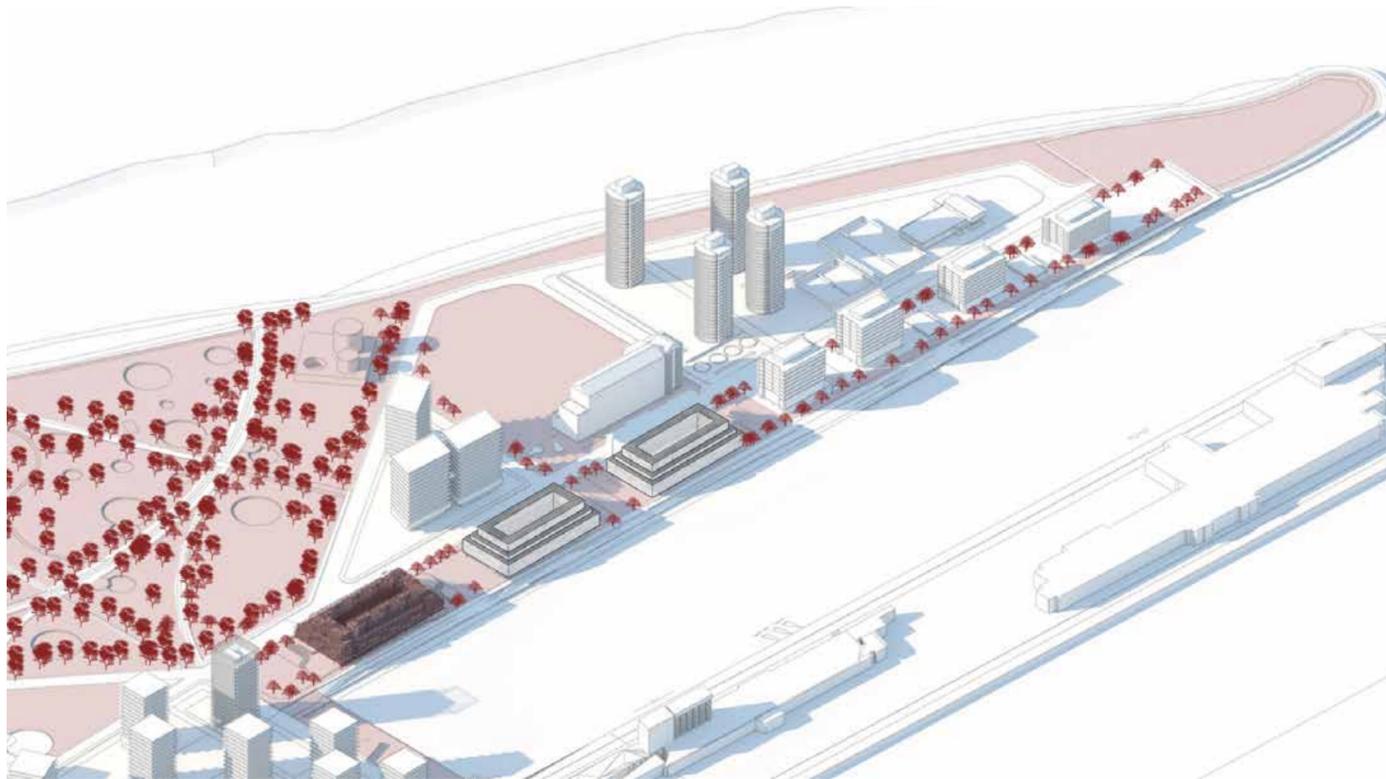




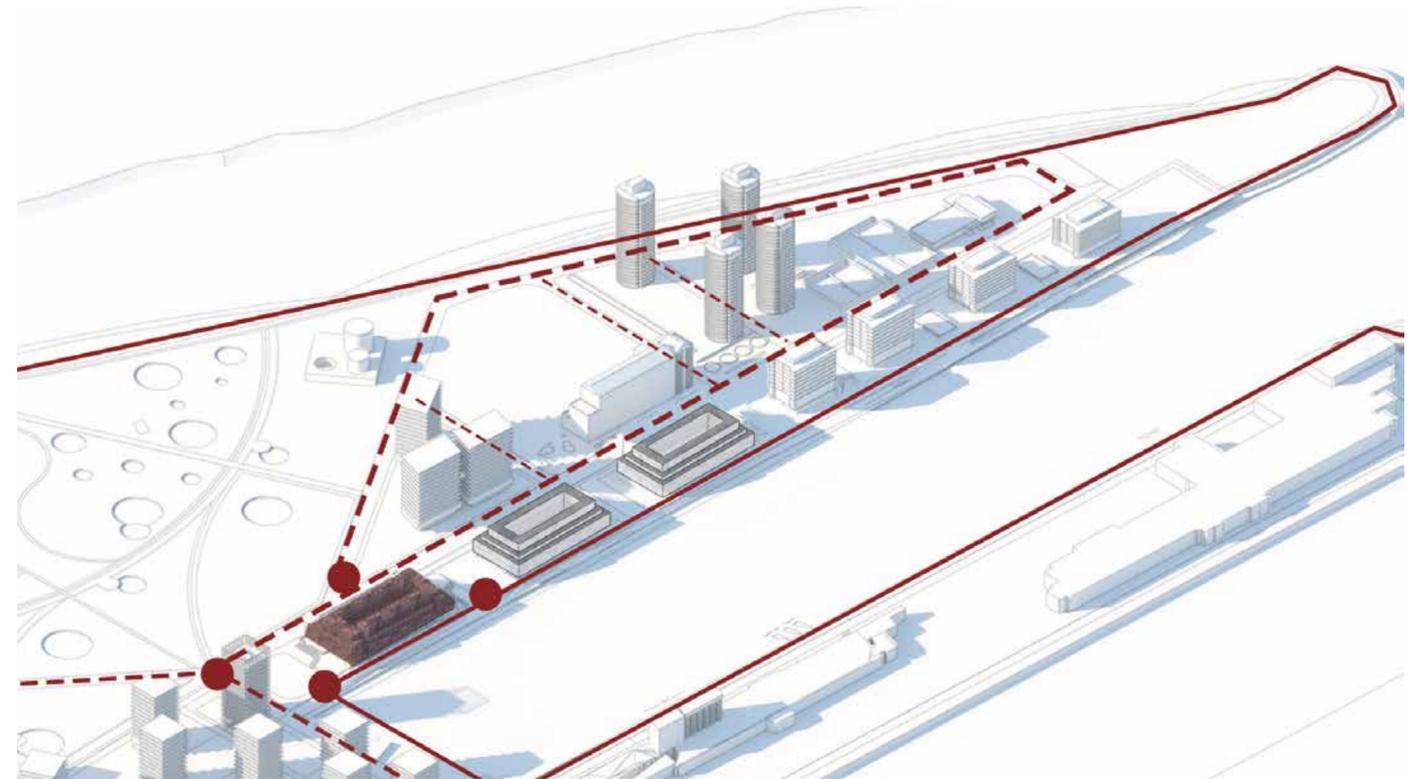
RECONFIGURACION PERFIL URBANO



RELACION CIUDAD-RIO / BORDES



ESPACIOS VERDES PUBLICOS



MOVILIDAD PEATONAL Y VEHICULAR











TOTAL M2 CONSTRUIDO 10.720m2

USO RESIDENCIAL

TIPOLOGIA A 1.360m2

16 UNIDADES DE 85m2 CON DOS DORMITORIOS

TIPOLOGIA B 1.200m2

16 UNIDADES DE 75m2 CON UN DORMITORIO

TIPOLOGIA C 1.600m2

16 UNIDADES EN DUPLEX DE 100m2 CON DOS DORMITORIOS + TRABAJO

TIPOLOGIA D 480m2

4 UNIDADES DE 120m2 CON TRES DORMITORIOS + TRABAJO

TIPOLOGIA E 400m2

4 UNIDADES DE 100m2 CON DOS DORMITORIOS + TRABAJO

TIPOLOGIA F 400m2

4 UNIDADES EN DUPLEX DE 100m2 CON DOS DORMITORIOS + TRABAJO

TOTAL M2 VIVIENDAS 5.440m2

USO COMUN DEL CONJUNTO

SALON DE USOS MULTIPLES 150m2

SALON FLEXIBLE DE USO CON PAQUETE DE SERVICIOS

GIMNASIO 150m2

USO PROPIO DEL EDIFICIO

TERRAZAS 1000m2

TERRAZAS SEMICUBIERTAS CON 12 PARRILLAS Y SOLARIUMS (40m2 c/u)

TOTAL M2 USO COMUN 1.300m2

USO PUBLICO

OFICINAS 240m2

6 UNIDADES FLEXIBLES CON PAQUETE DE SERVICIOS (40m2 c/u)

LOCALES COMERCIALES 240m2

6 UNIDADES FLEXIBLES CON PAQUETE DE SERVICIOS (40m2 c/u)

RESTAURANTE/BAR 300m2

2 UNIDADES, UNO EN LA CARA QUE DA AL RIO Y OTRO EN LA DEL PARQUE CADA UNO CUENTA CON EXPANSION AL AIRE LIBRE (150m2 c/u)

TOTAL M2 USO COMUN 780m2

ESTACIONAMIENTO 1800m2

ESPACIO PARA 51 AUTOS

CIRCULACION Y NUCLEOS VERTICALES 1400m2



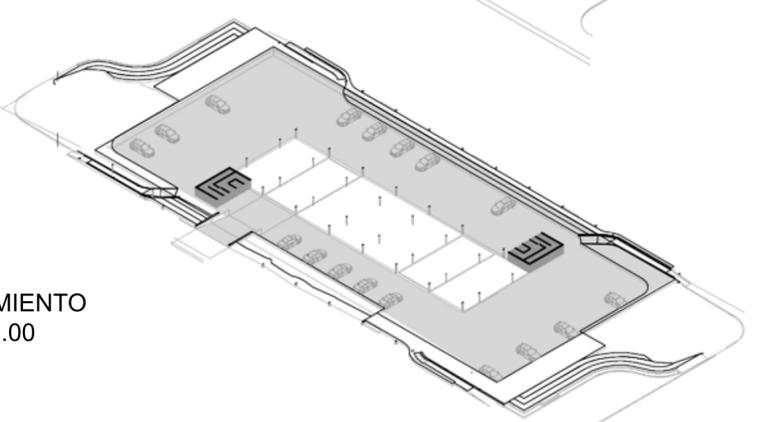
SEGUNDO PISO
NIVEL +8.90



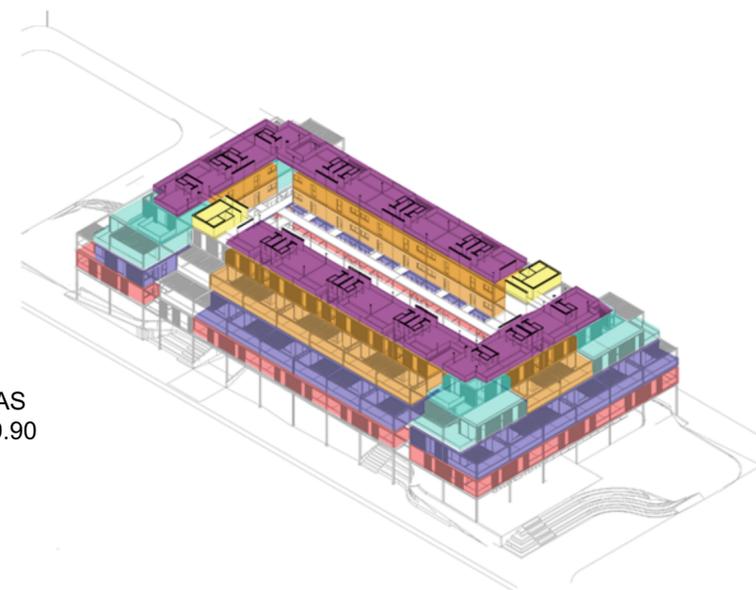
PRIMER PISO
NIVEL +5.90



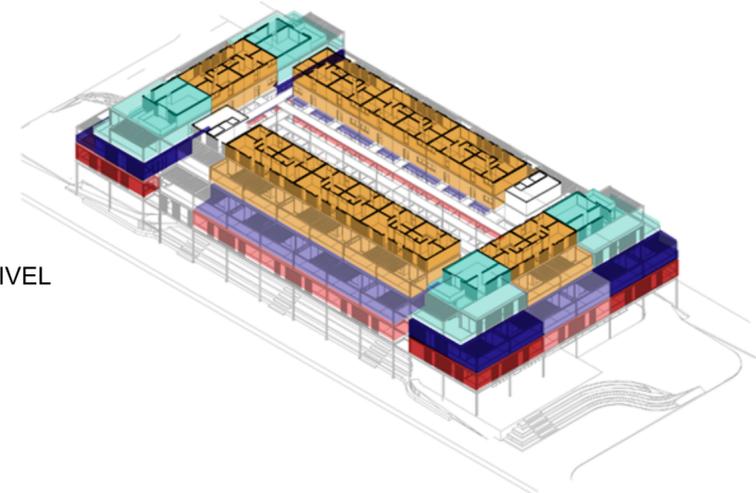
PLANTA BAJA
NIVEL +1.70



ESTACIONAMIENTO
NIVEL -1.00



TERRAZAS
NIVEL +19.90



CUARTO NIVEL
+14.90

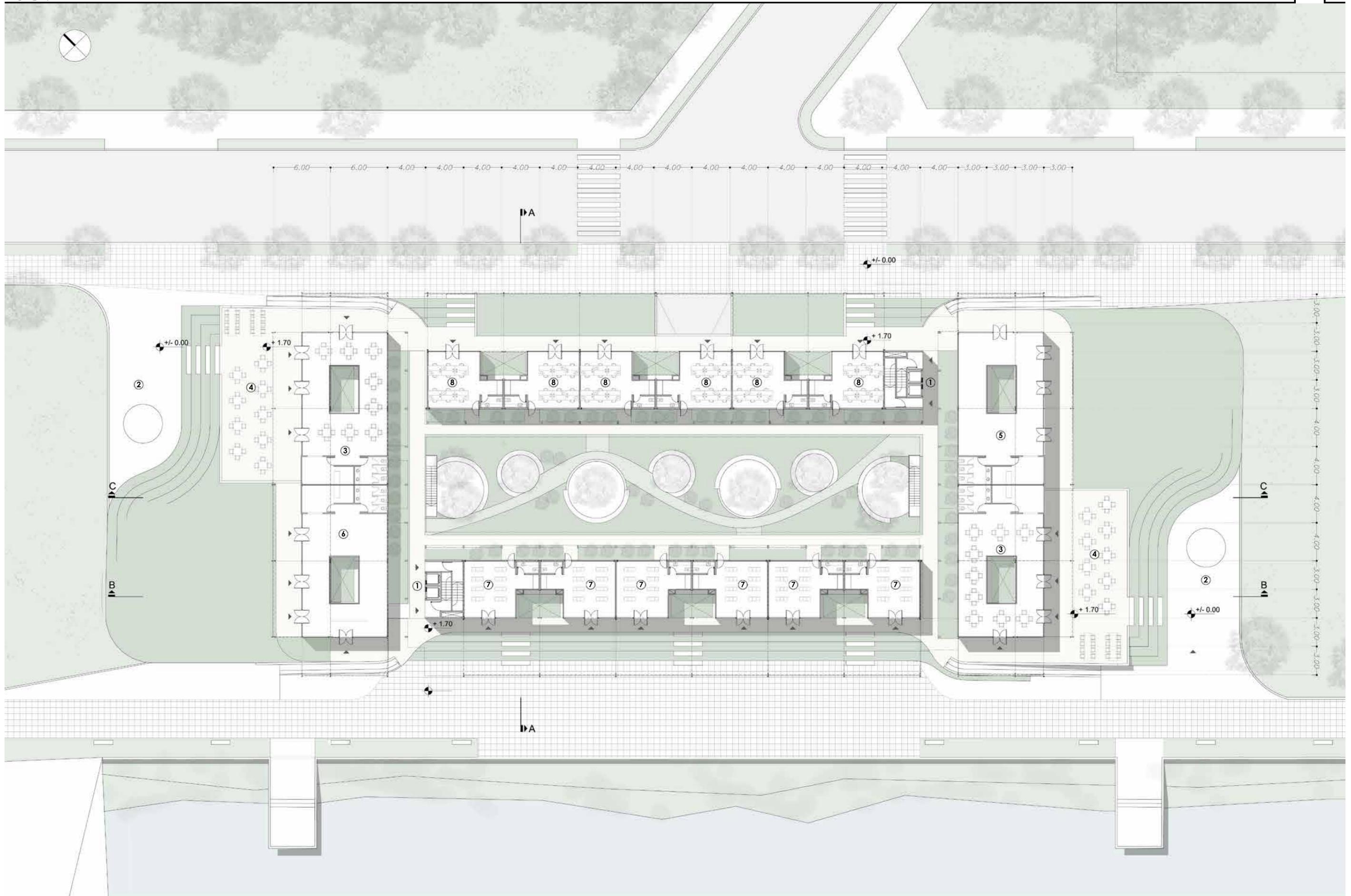


TERCER NIVEL
+11.90

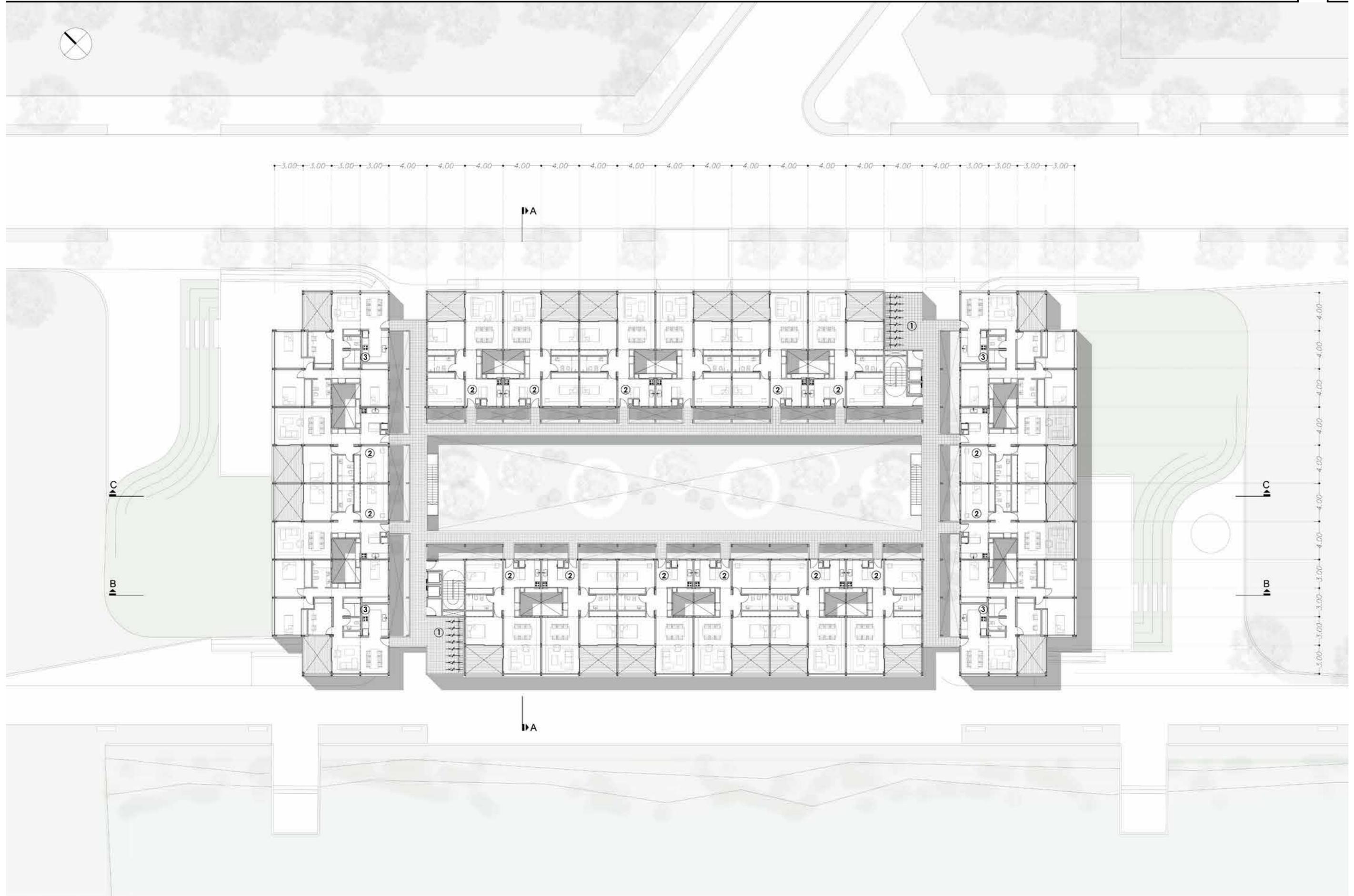
03.

PROYECTO

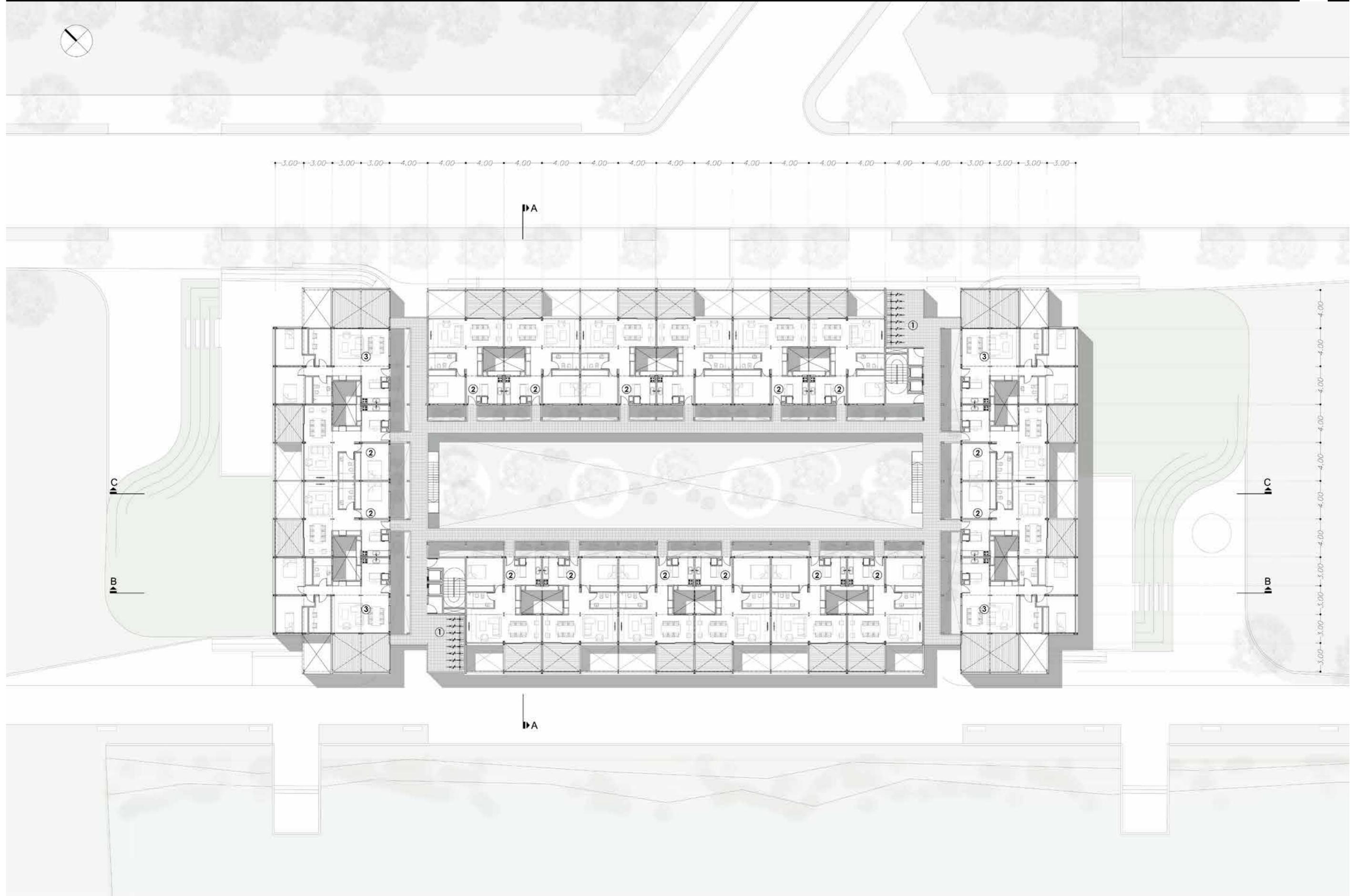
DOCUMENTACION
TECNICA



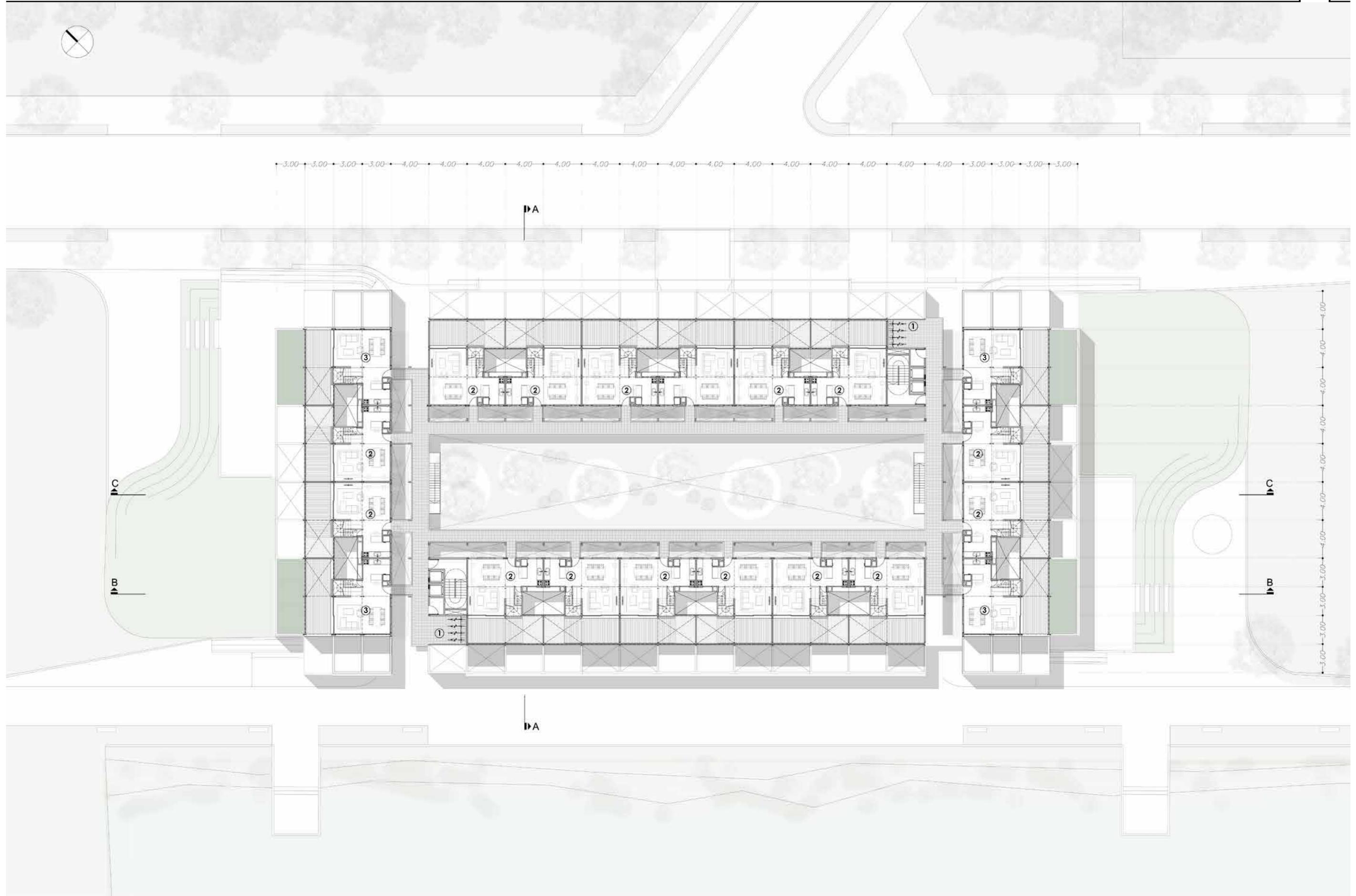
1 Hall de acceso 2 Plaza cultural 3 Restaurante/bar 4 Expansion restaurante/bar 5 Salon de usos multiples 6 Gimnasio 7 Locales comerciales 8 Oficinas



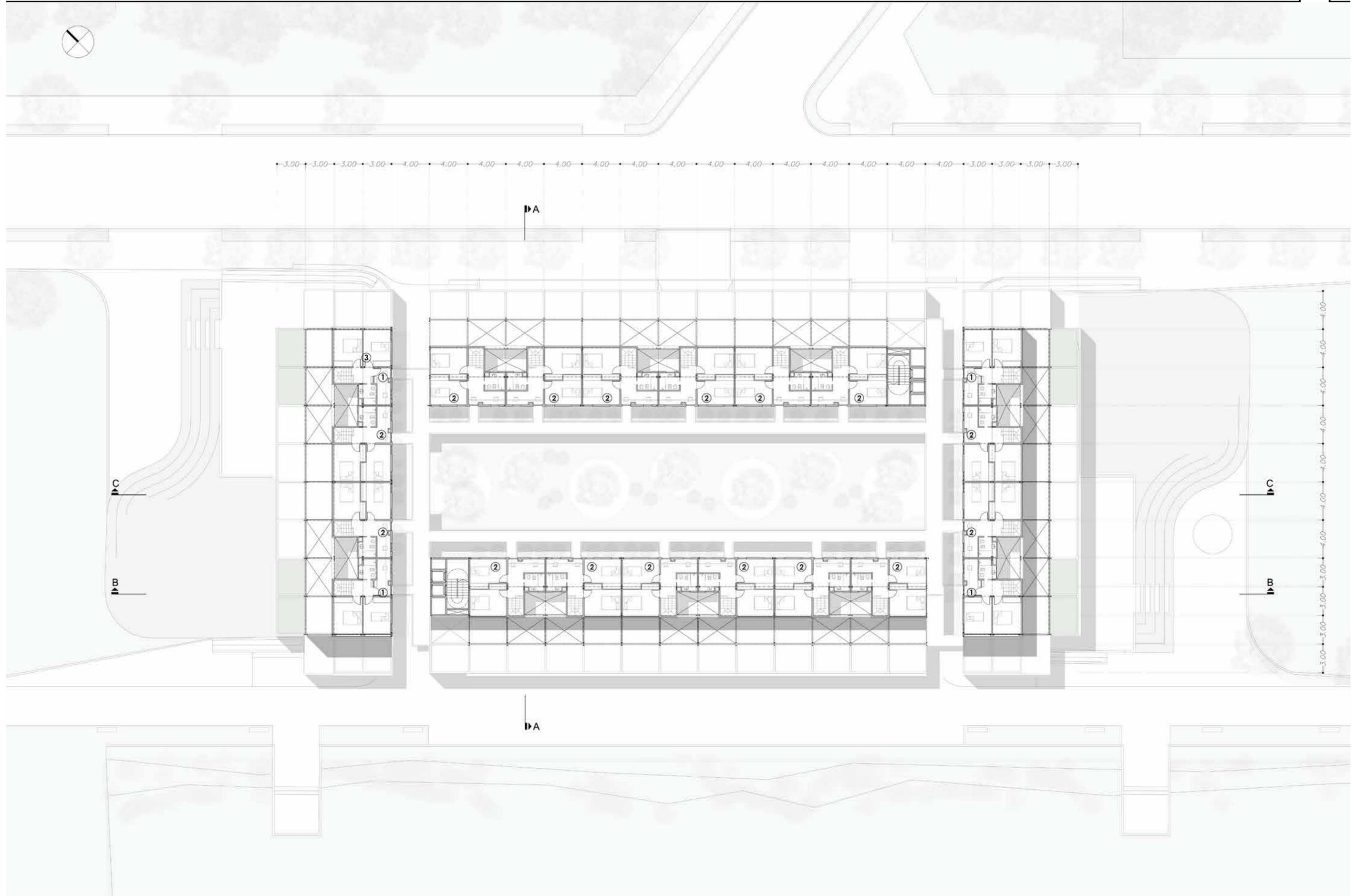
1 Biciestacionamiento 2 Vivienda Tipología A 3 Vivienda de esquina tipología D



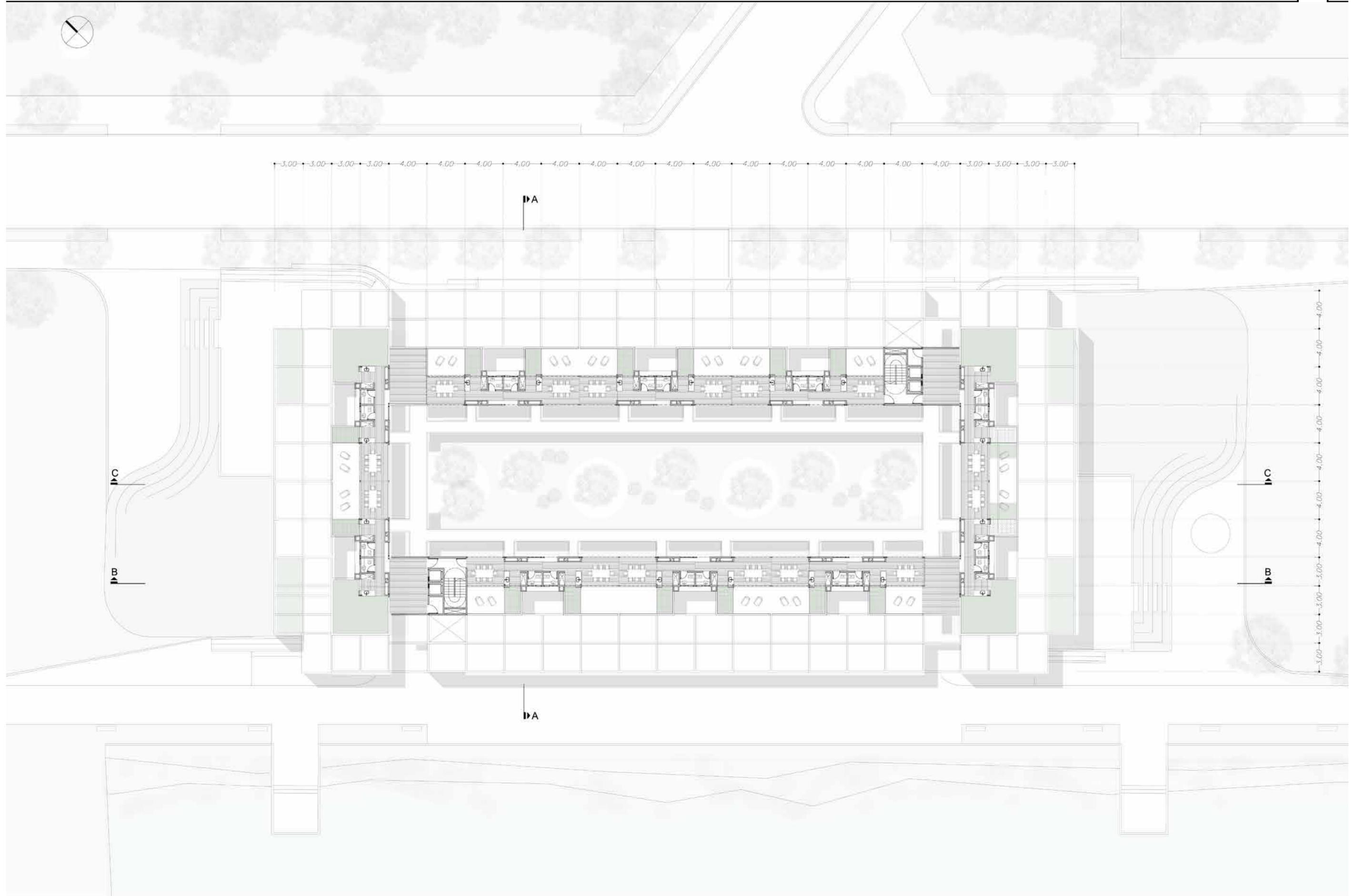
1 Biciestacionamiento 2 Vivienda Tipología B 3 Vivienda de esquina tipología E

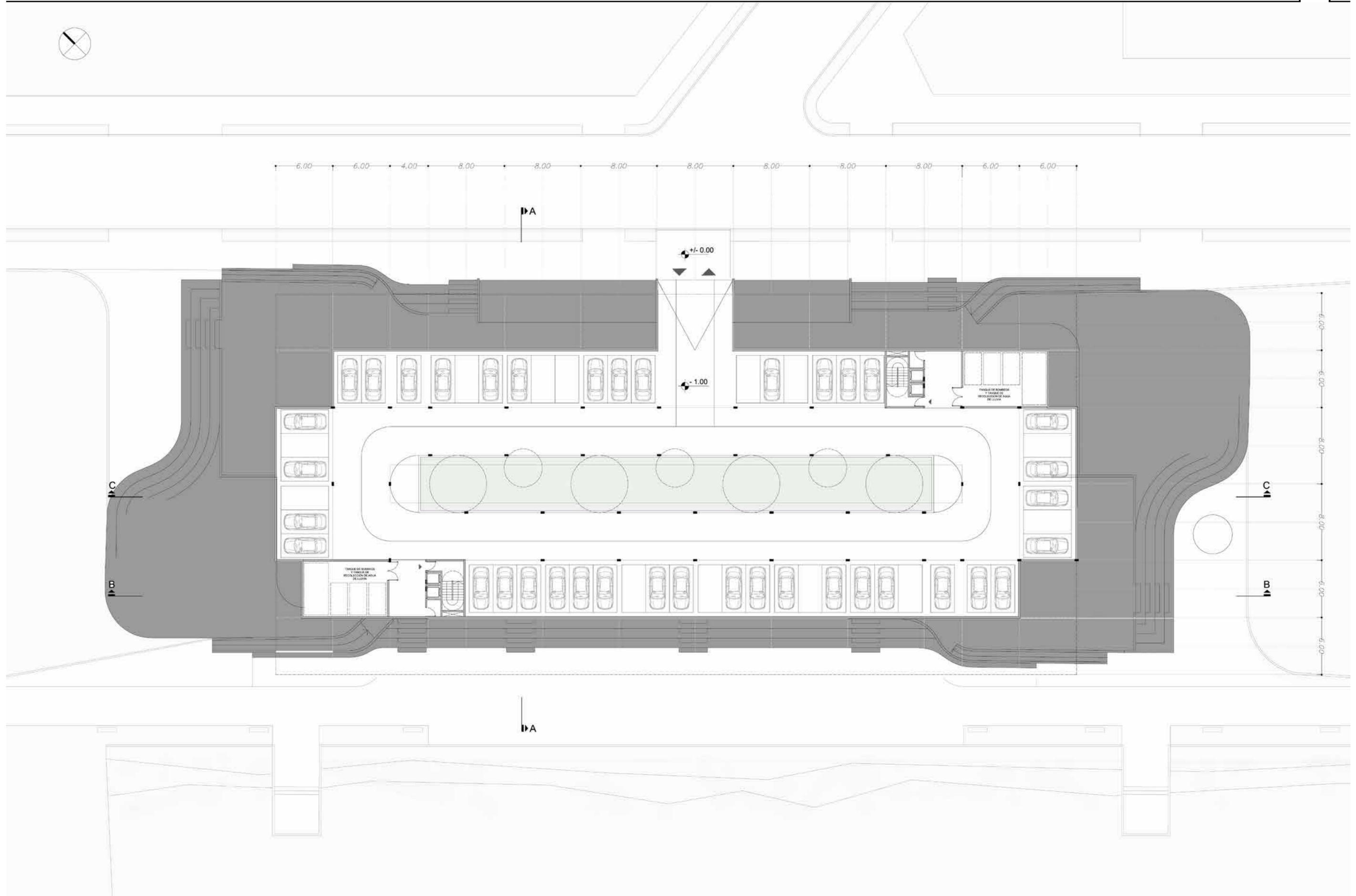


1 Biciestacionamiento 2 Vivienda en Duplex Tipología C 3 Vivienda en duplex esquina tipología F



1 Vivienda en duplex esquina tipologia F 2 Vivienda en Duplex Tipologia C



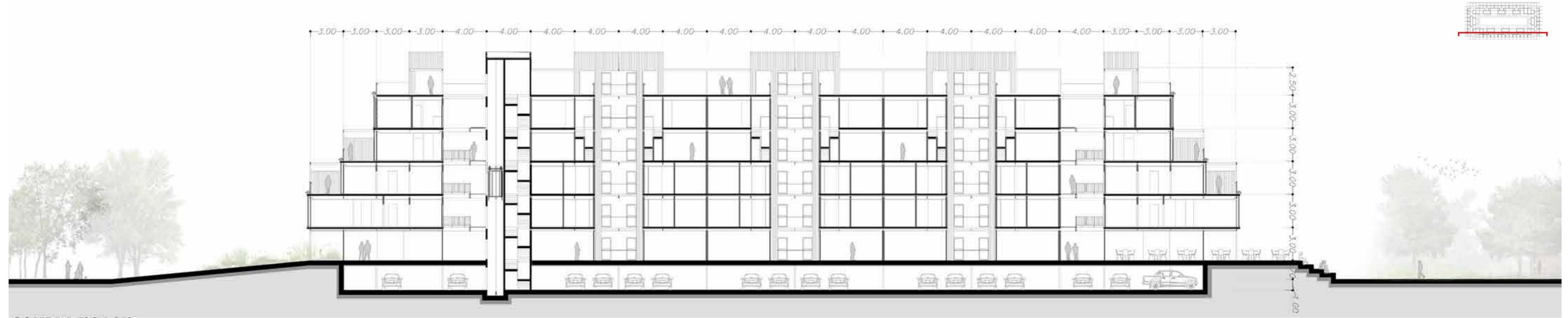


ESTACIONAMIENTO PARA 51 AUTOS





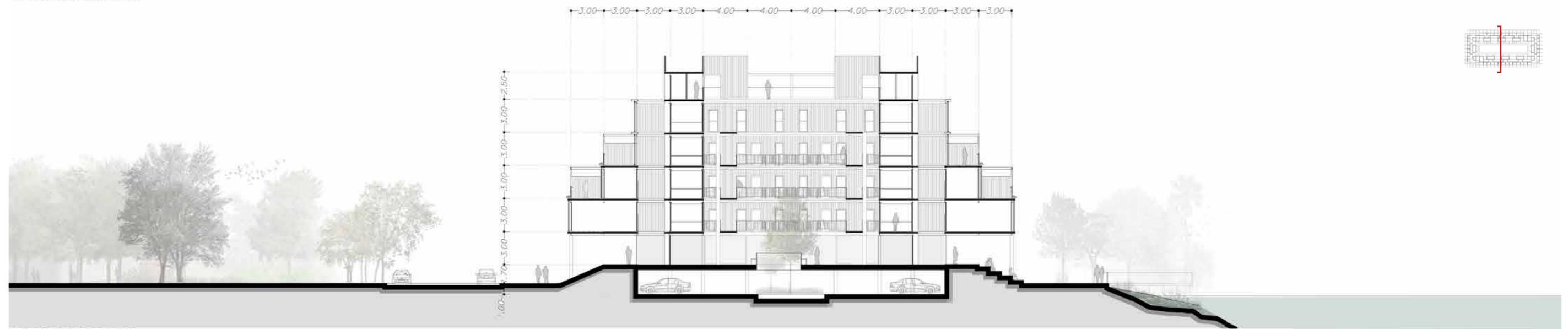




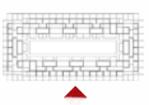
CORTE B-B ESC 1:250



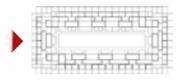
CORTE C-C ESC 1:250



CORTE A-A ESC 1:250



VISTA LONGITUDINAL DESDE RIO ESC 1:250



VISTA TRANSVERSAL NORTE ESC 1:250



















03.

PROYECTO

DESARROLLO
RESIDENCIAL



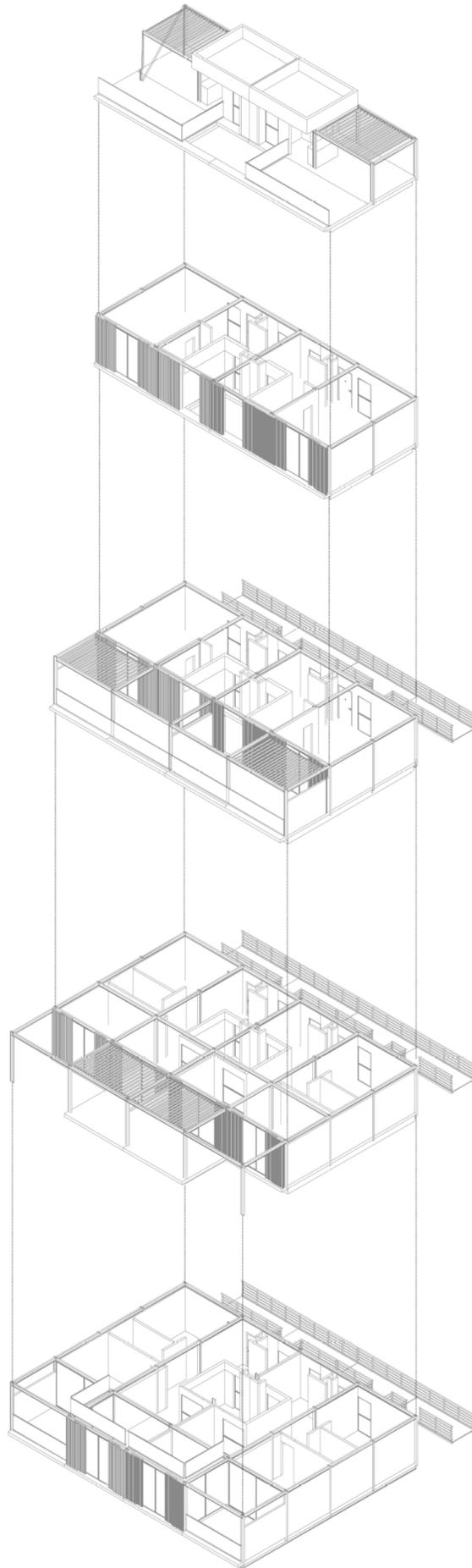
TERRAZA
ESPACIO COMUN

CUARTO PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA C

TERCER PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA C

SEGUNDO PISO
TIPOLOGIA B

PRIMER PISO
TIPOLOGIA A



PRIMER PISO
TIPOLOGIA A
(DOS VIVIENDAS)
85 m² c/u



SEGUNDO PISO
TIPOLOGIA B
(DOS VIVIENDAS)
75 m²



TERCER PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA C
(DOS VIVIENDAS)
100 m² (TOTAL C/U)

Dos dormitorios
+ trabajo

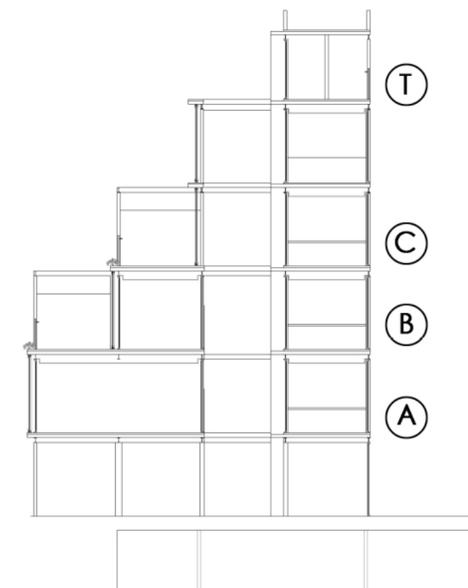
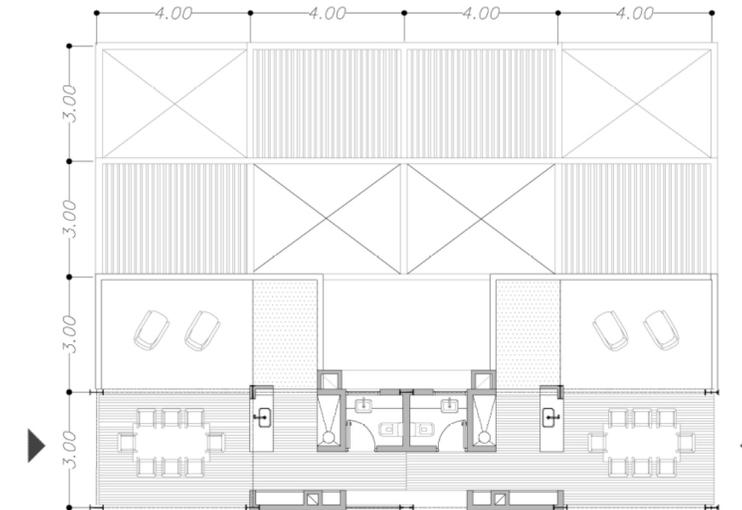
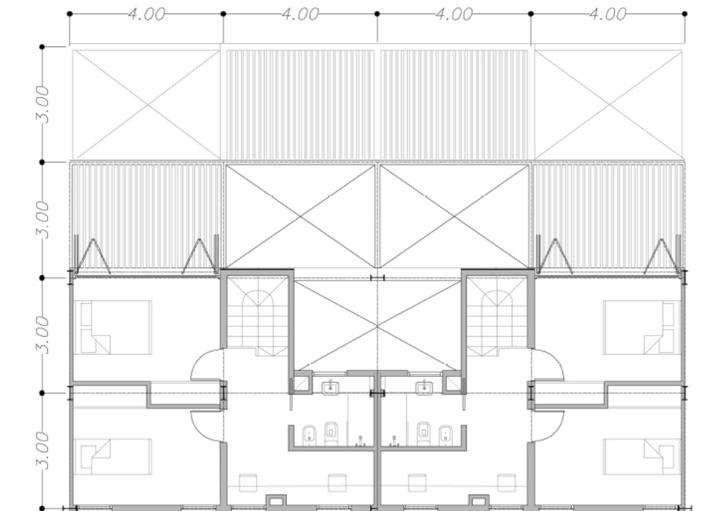
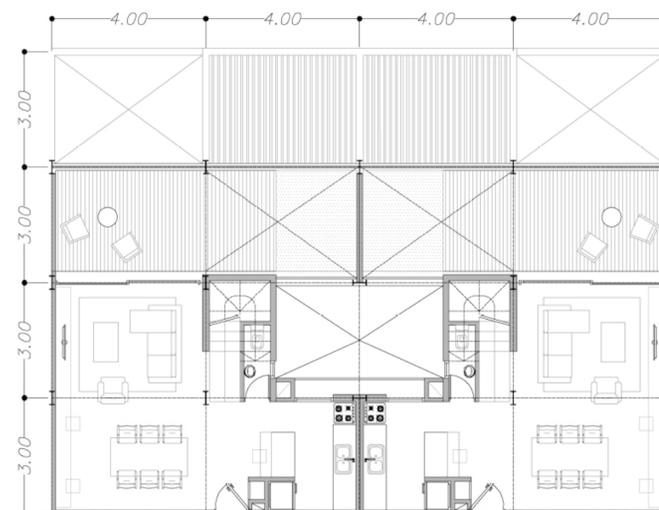
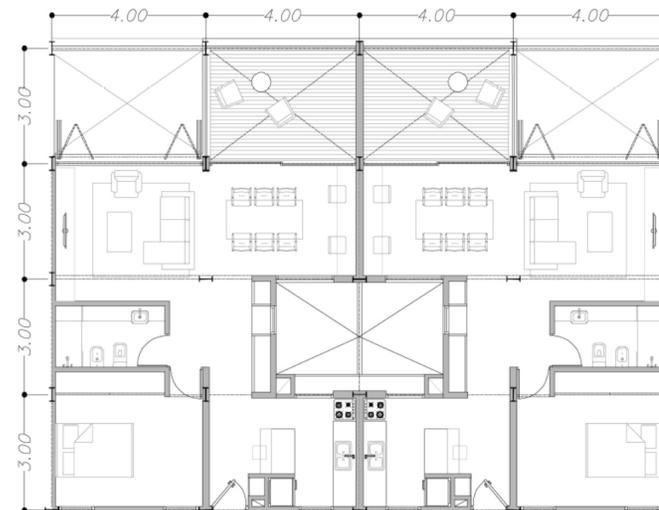
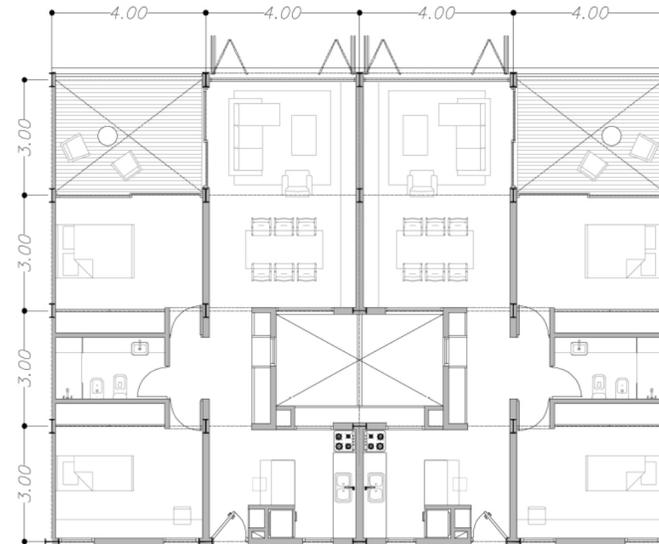


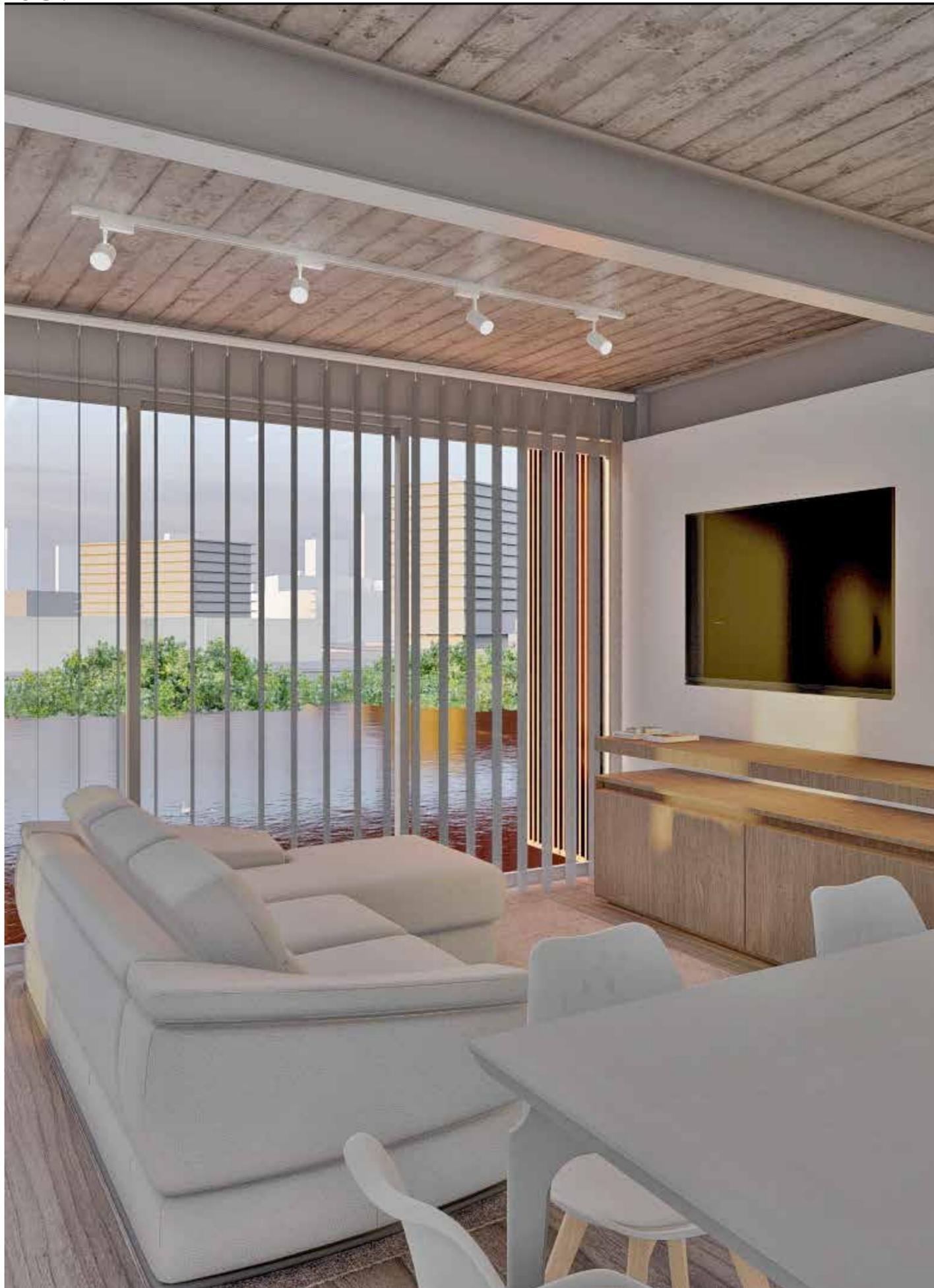
CUARTO PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA C
(DOS VIVIENDAS)
100 m² (TOTAL C/U)

Dos dormitorios
+ trabajo

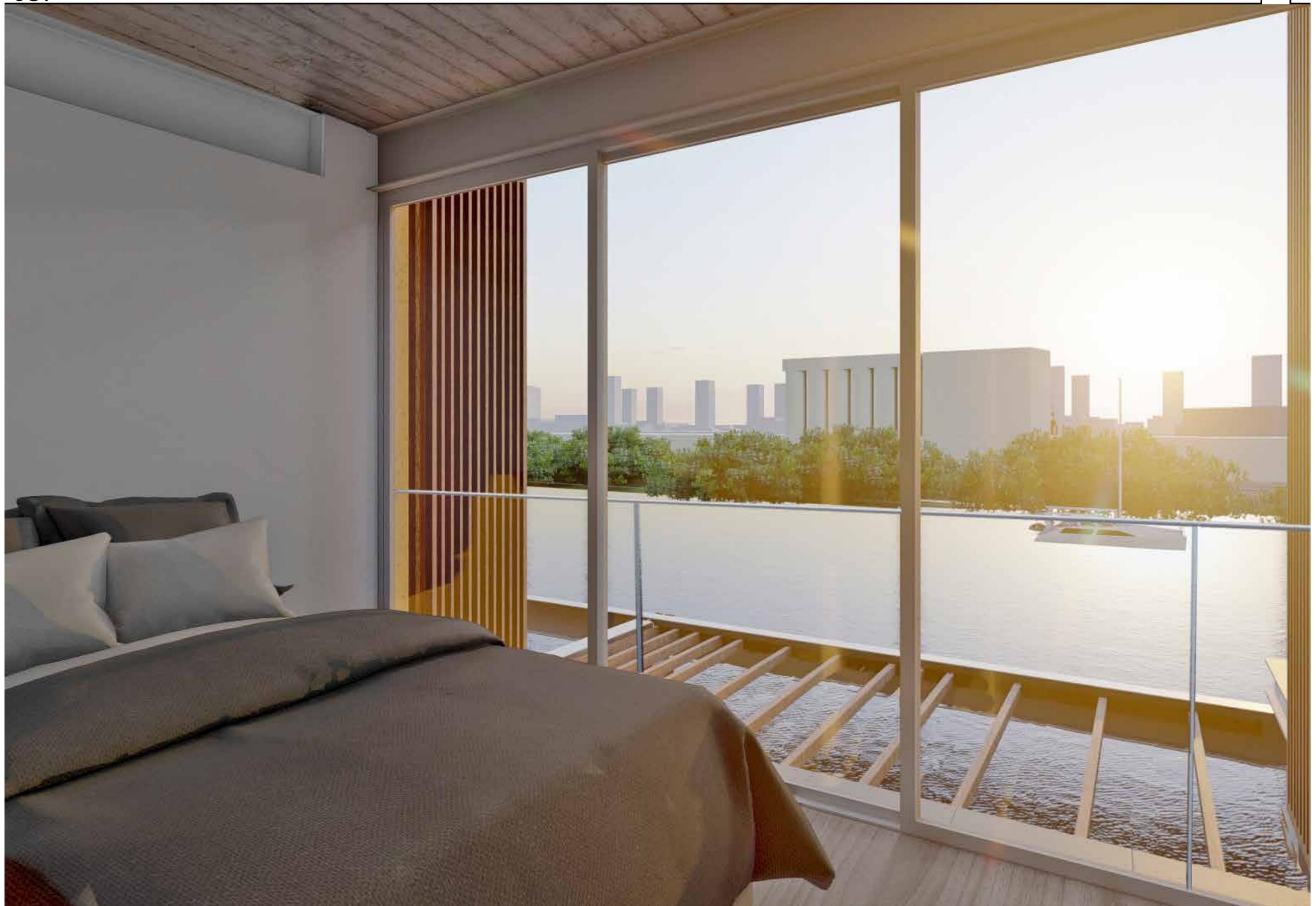


TERRAZA
ESPACIO
COMUN
50m²











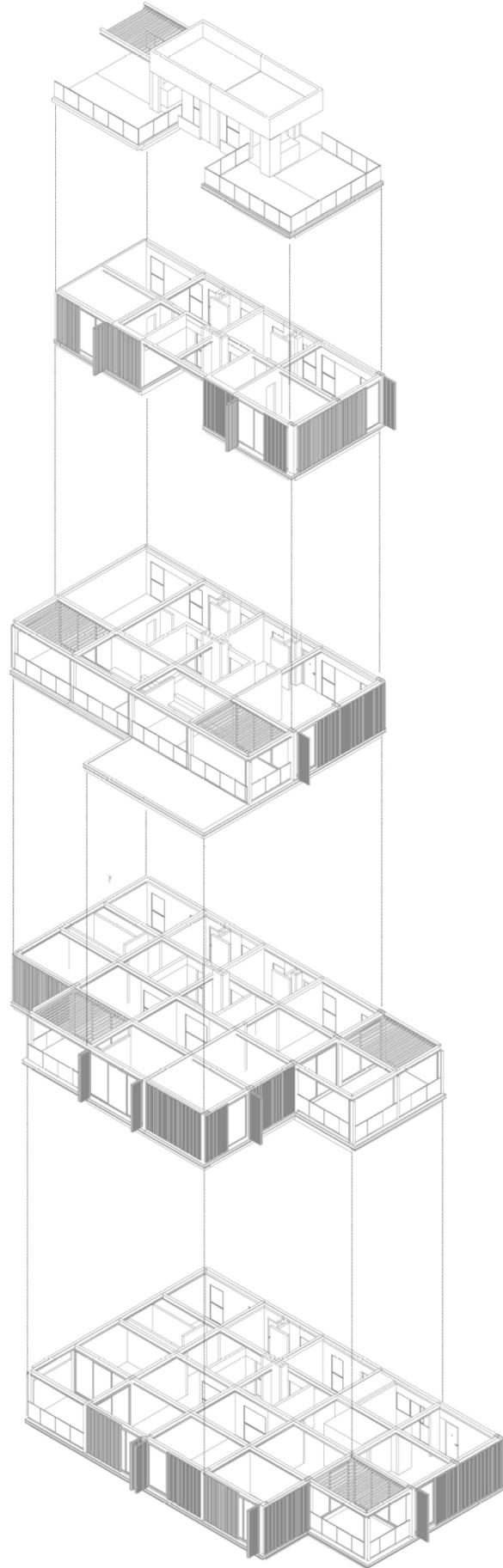
TERRAZA
ESPACIO COMUN

CUARTO PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA F

TERCER PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA F

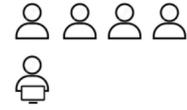
SEGUNDO PISO
TIPOLOGIA E

PRIMER PISO
TIPOLOGIA D



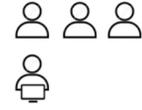
PRIMER PISO
TIPOLOGIA D
120 m²

Tres dormitorios
+ trabajo



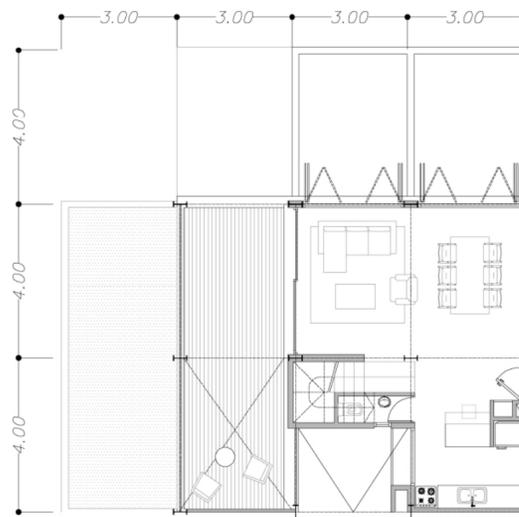
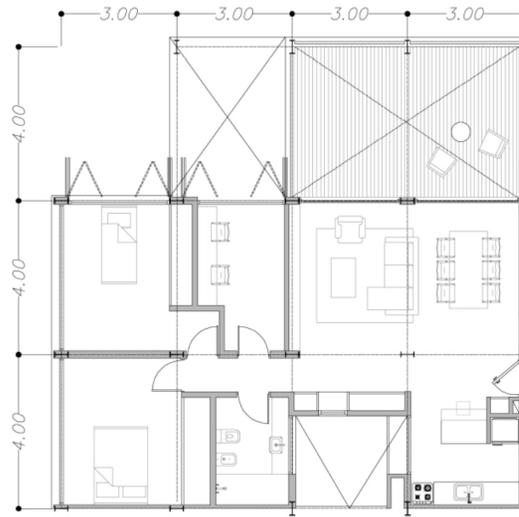
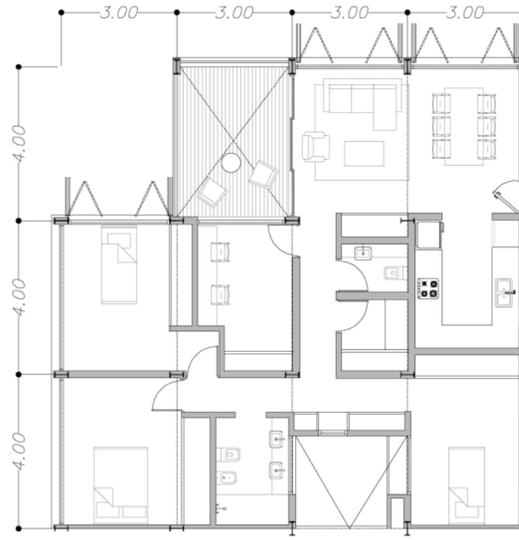
SEGUNDO PISO
TIPOLOGIA E
100 m²

Dos dormitorios
+ trabajo



TERCER PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA F
100 m² TOTAL

Dos dormitorios
+ trabajo

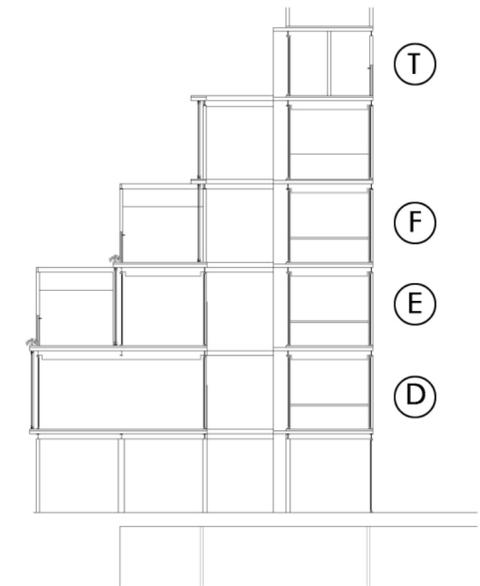
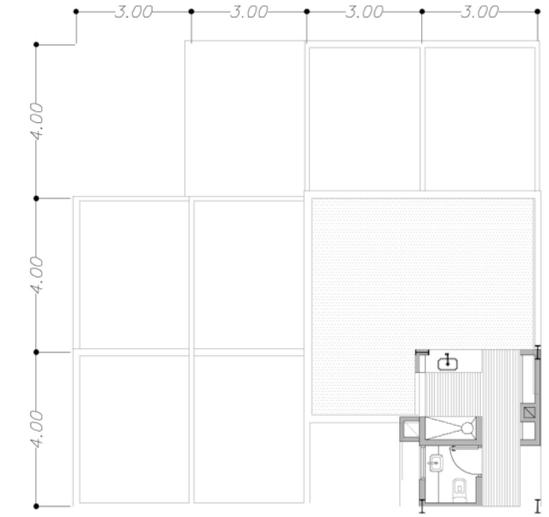
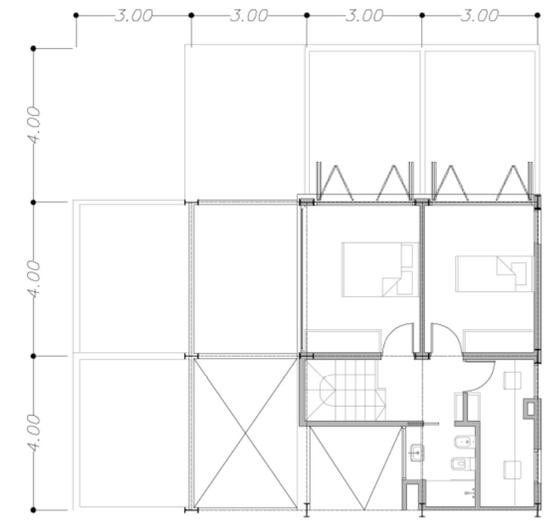


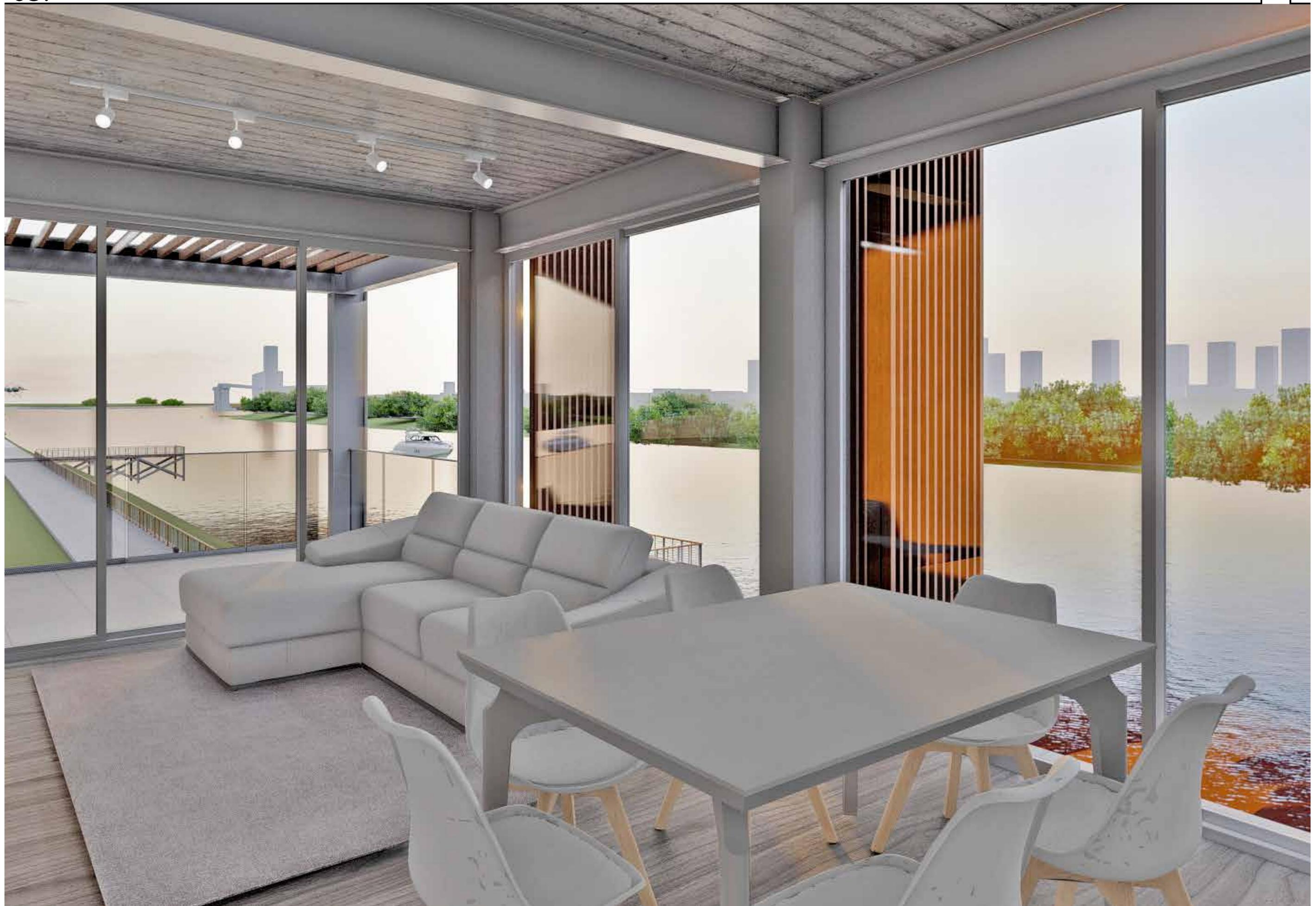
CUARTO PISO
DUPLEX
TIPOLOGIA F
100 m² TOTAL

Dos dormitorios
+ trabajo



TERRAZA
ESPACIO
COMUN
50m²









04.

TECNICA

DESARROLLO TECNOLOGICO
DETALLES CONSTRUCTIVOS
DESARROLLO DE
INSTALACIONES
CRITERIOS SUSTENTABLES

DESARROLLO TECNOLOGICO

SISTEMA CONSTRUCTIVO

Se plantea una estructura metálica principal, para resolver el programa de viviendas con luces pensadas para evitar el desperdicio de los perfiles. Además este sistema permite una construcción en seco y una rápida ejecución.

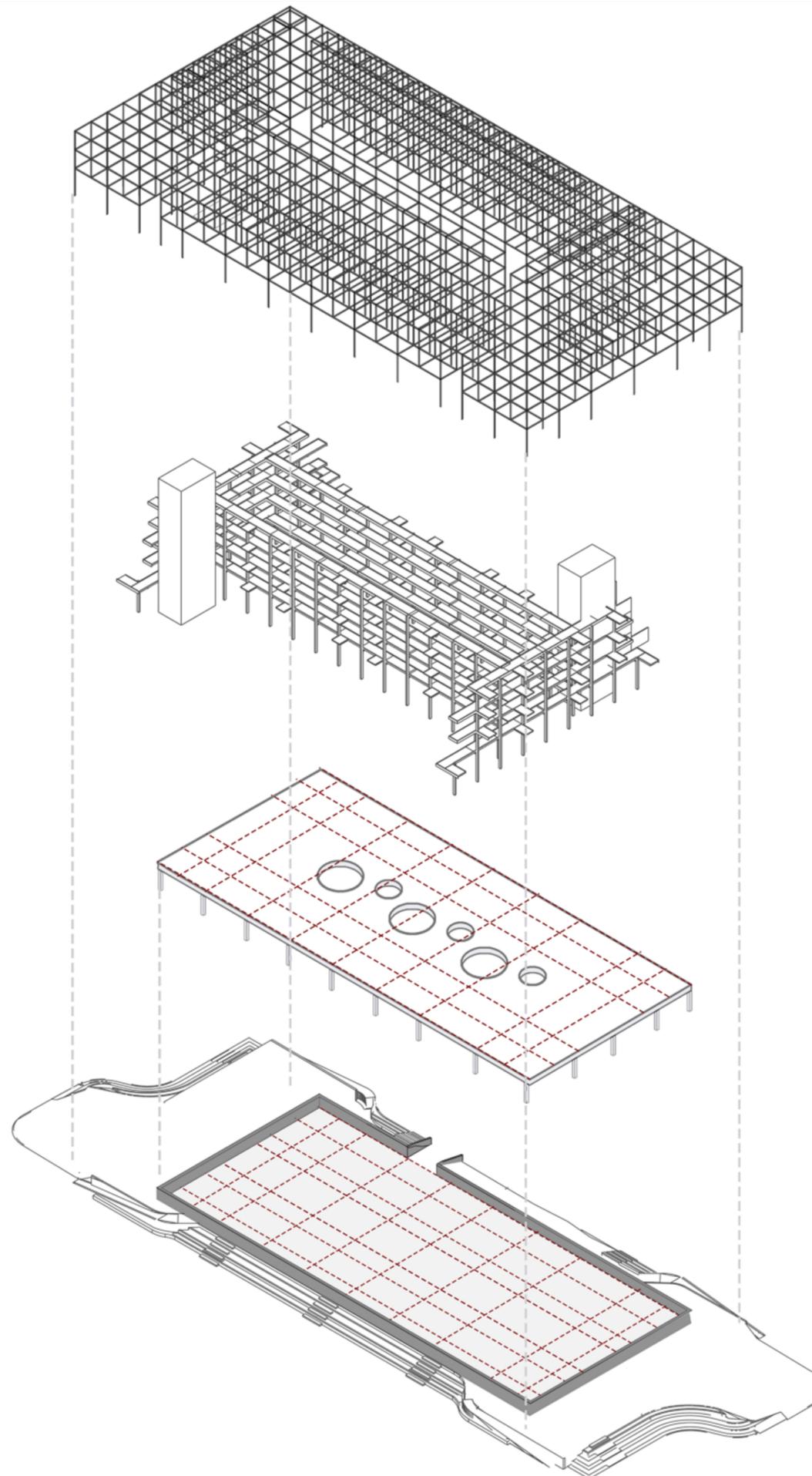
La estructura metálica se sintetiza mediante la "unidad de agregación" que luego se repite en todo el conjunto, lo que va a permitir unificar los criterios constructivos.

La pasarela y circulación del edificio se resuelve mediante columnas y mensulas metálicas, para generar una visual libre hacia el vacío central.

Los dos núcleos verticales se materializan con hormigón armado, los mismos van a contener las escaleras de emergencia y dos ascensores.

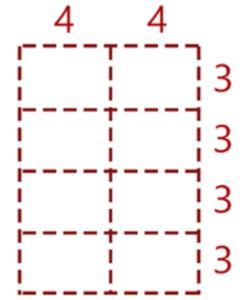
La estructura principal se apoya sobre una estructura de hormigón armado la que va a resolver el contacto con el suelo natural. La misma tiene un módulo distinto para ajustar mejor el estacionamiento.

La estructura de fundación se resuelve superficialmente mediante una platea de hormigón armado.



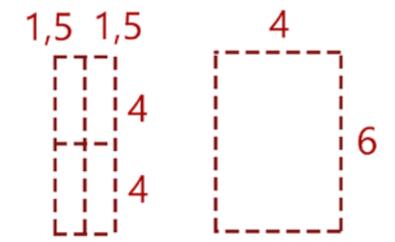
ESTRUCTURA PRINCIPAL

A) Estructura metálica conformada con perfiles IPN 360 (columnas) y perfiles IPN 300 (vigas)



ESTRUCTURA DE CIRCULACION Y NUCLEOS VERTICALES

A) Pasarela de circulación con columnas y mensulas metálicas. Losas premoldeadas de hormigón.

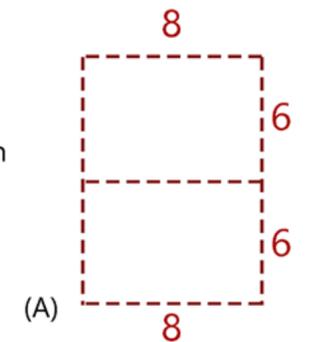


B) Núcleos verticales de hormigón armado.

(A) (B)

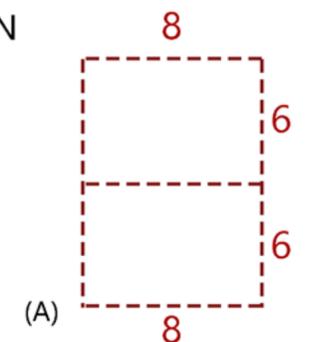
ESTRUCTURA DE APOYO

A) Estructura de apoyo de hormigón armado in situ. Tabiques, losas y vigas con modulación 6x8.



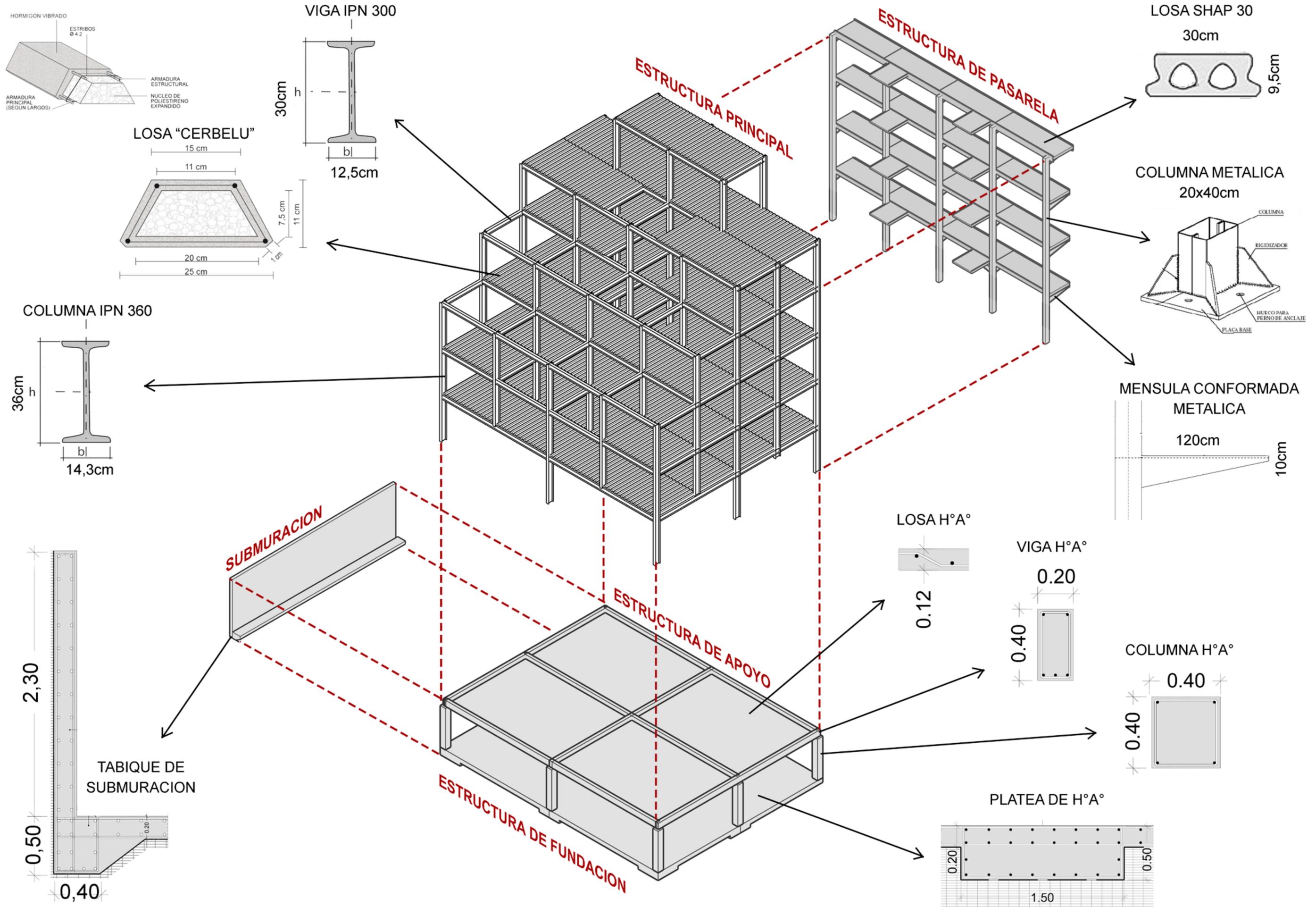
ESTRUCTURA DE FUNDACION

A) Fundaciones de plateas de hormigón armado in situ. Tabiques de submuración de hormigón armado in situ.

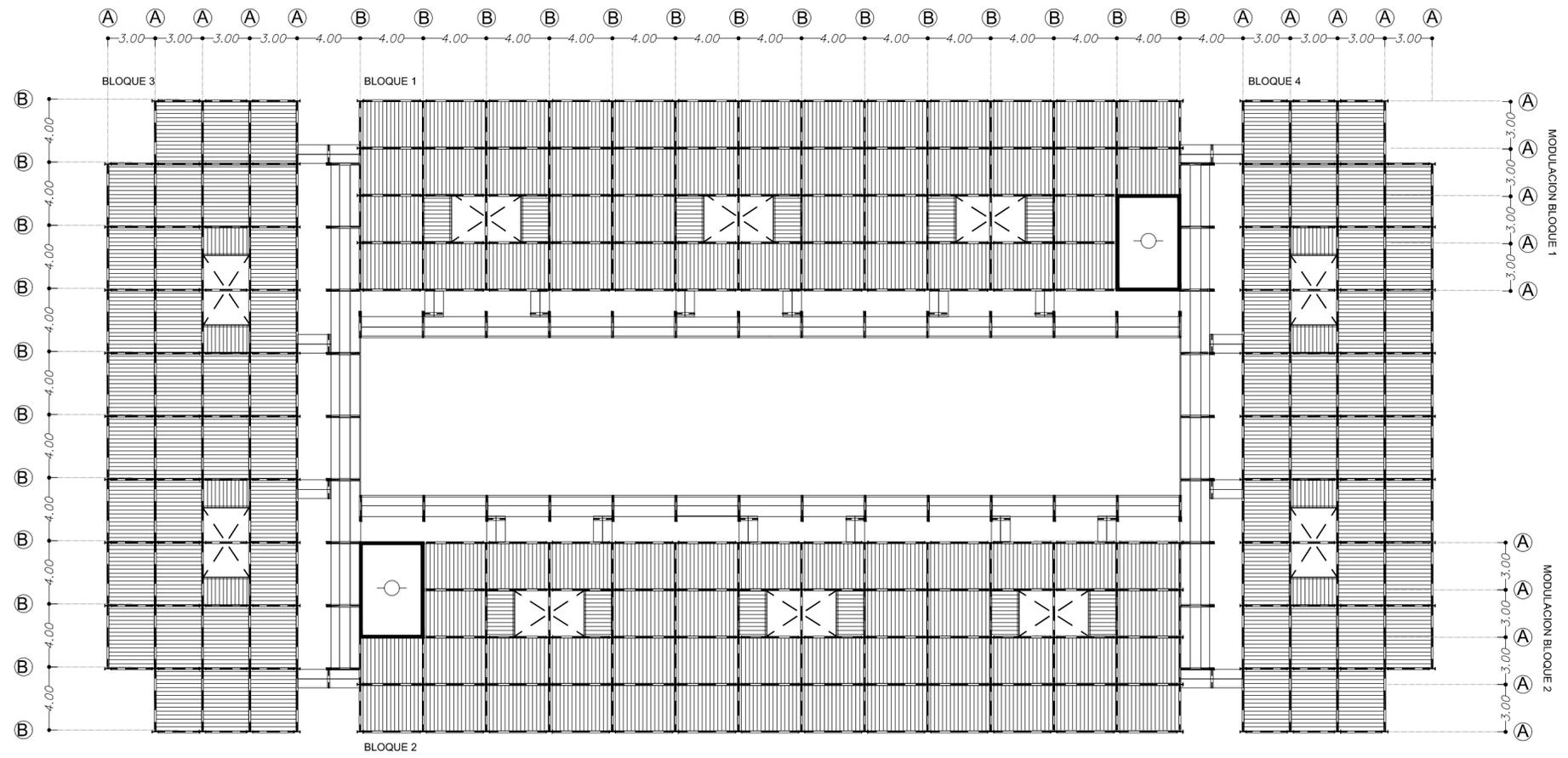


CONSTRUCCION SUSTENTABLE

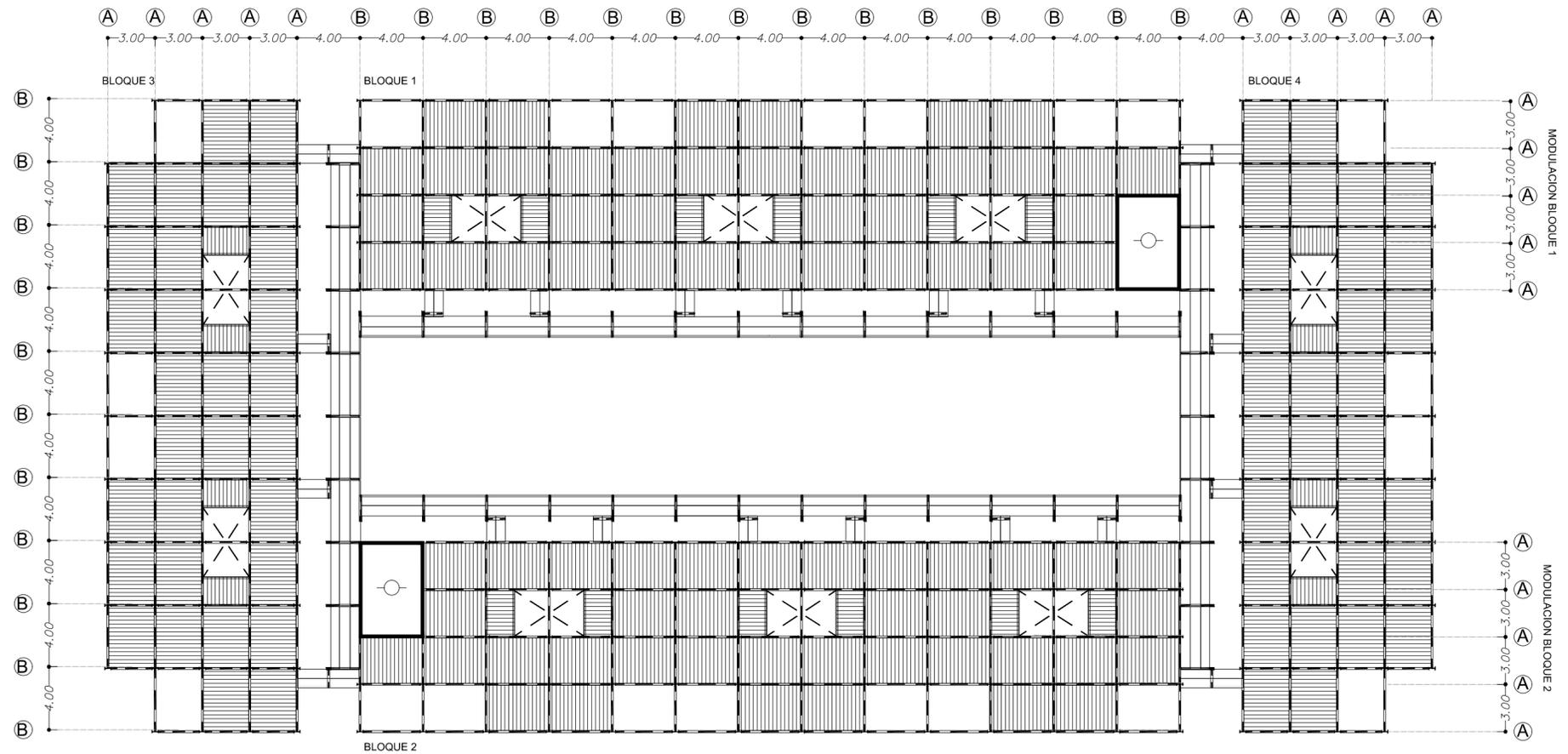




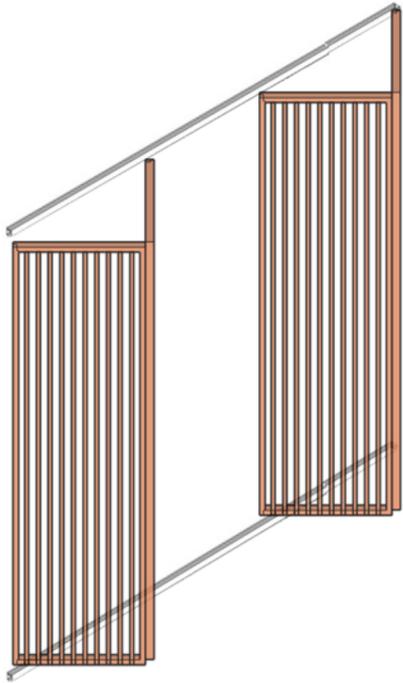
ESTRUCTURA SOBRE PLANTA BAJA



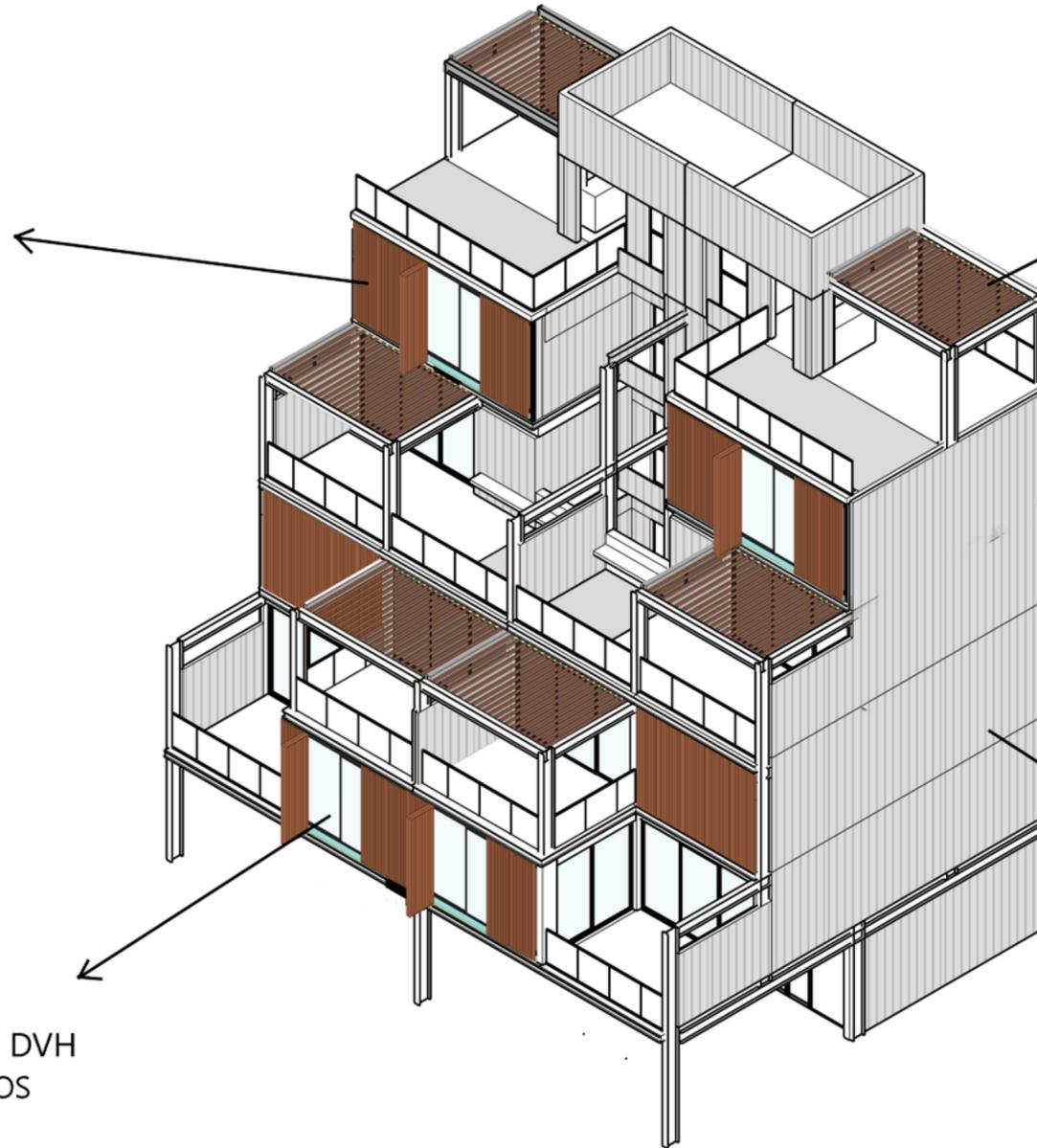
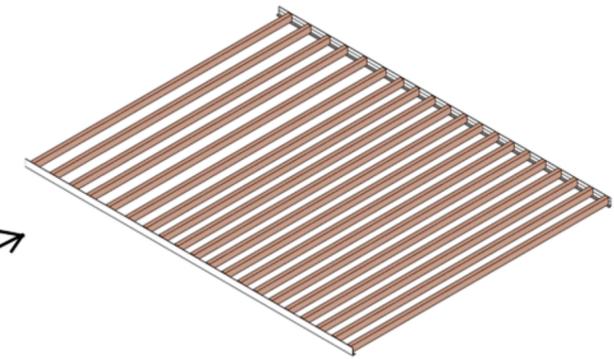
ESTRUCTURA SOBRE PRIMER PISO



PARASOLES VERTICALES MOVILES
MATERIAL DE PVC



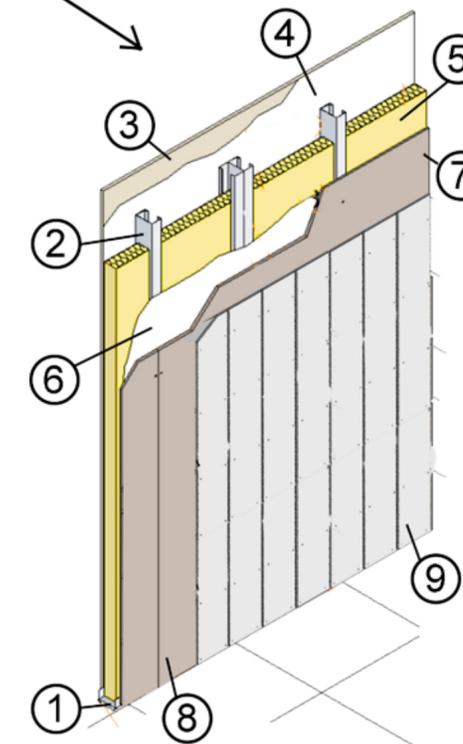
PARASOLES HORIZONTALES FIJOS
"PERGOLA" DE PVC



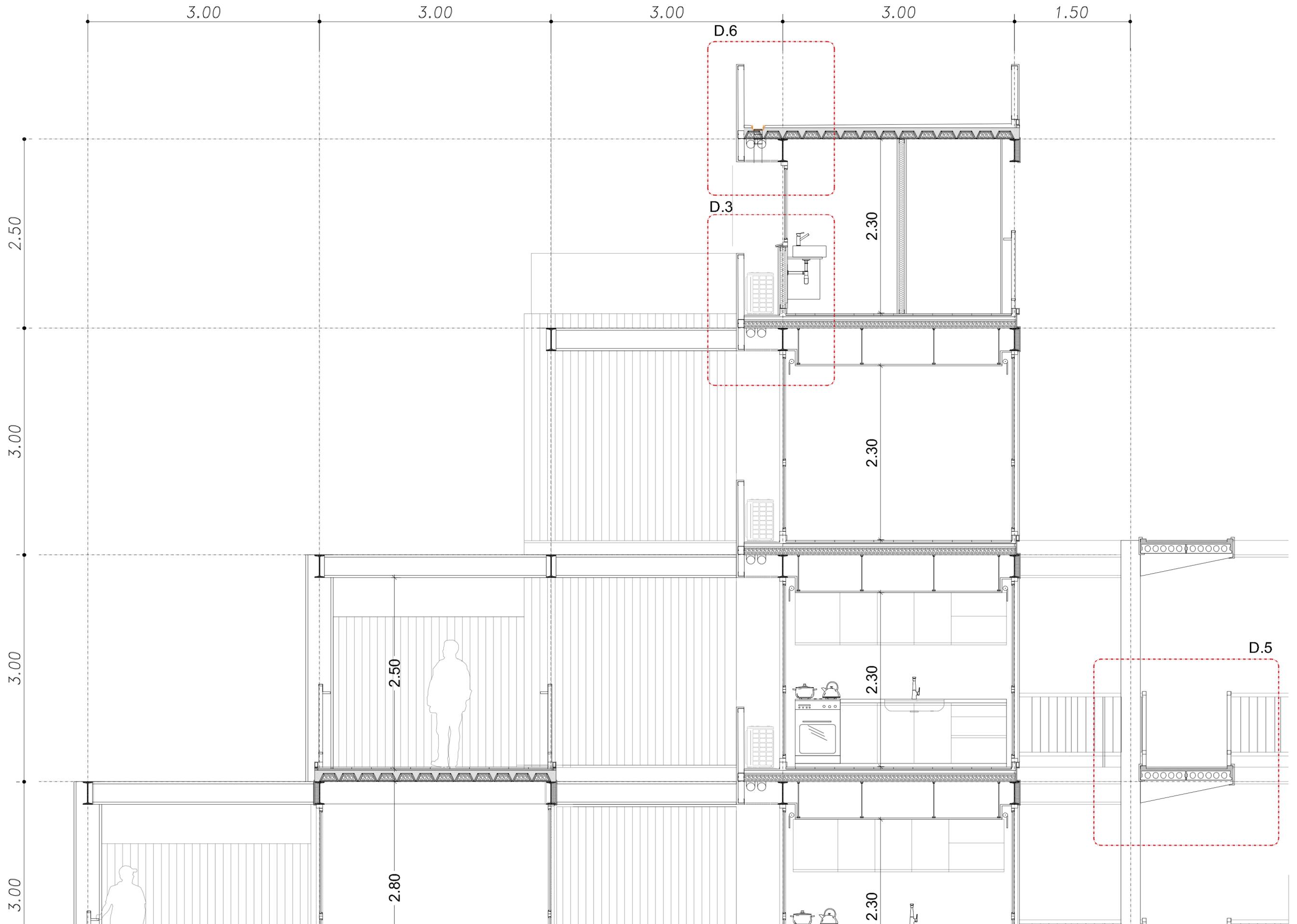
CARPINTERIA DE PVC + VIDRIO DVH
PARA EVITAR PUENTES TERMICOS

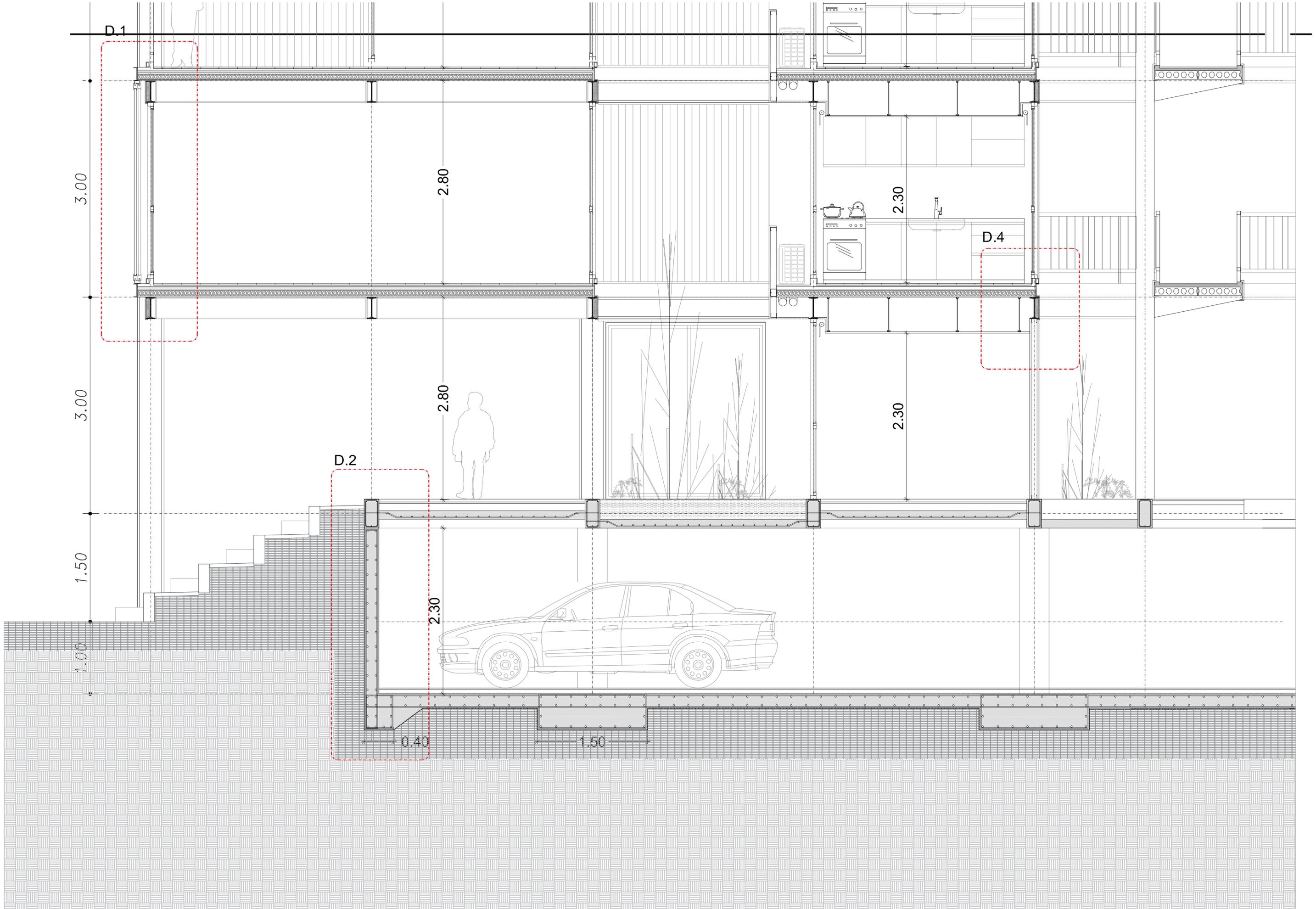


ENVOLVENTE VERTICAL
TABIQUERIAS DE YESO
REVESTIMIENTO DE
SIDING VERTICAL

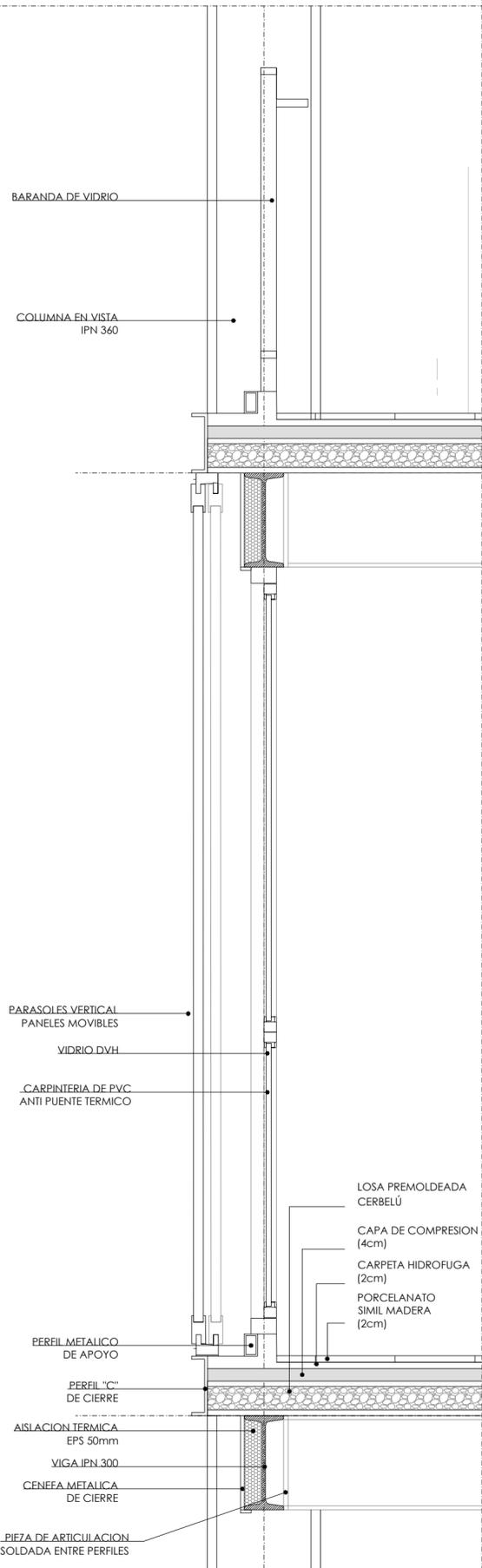


- 1-Perfil PGU(Solera)
- 2-Perfil PGC(Montante)
- 3-Placa de roca de yeso "Durlock"
- 4-Barrera de vapor
- 5-Aislación térmica
- 6-Membrana hidrófuga
- 7-Tornillo T2 Alas de 8 x 1"1/4
- 8-Placa Cementicia Estandar de 6 o 8m
- 9- Cedral®
- 10-Tornillo T2 Alas de 10 x 1"1/2

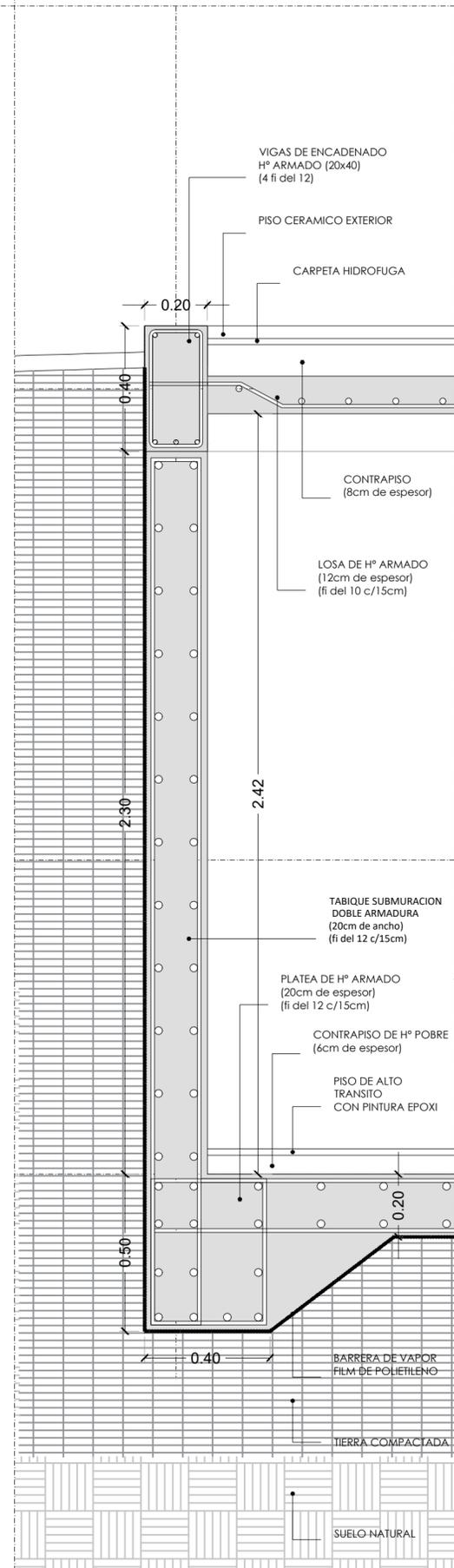




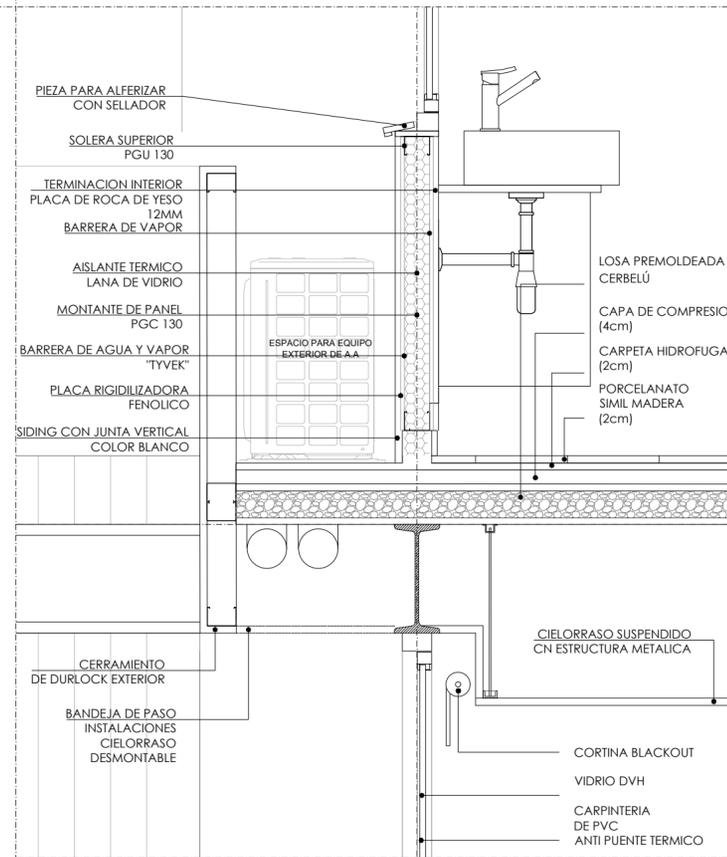
DETALLE 1



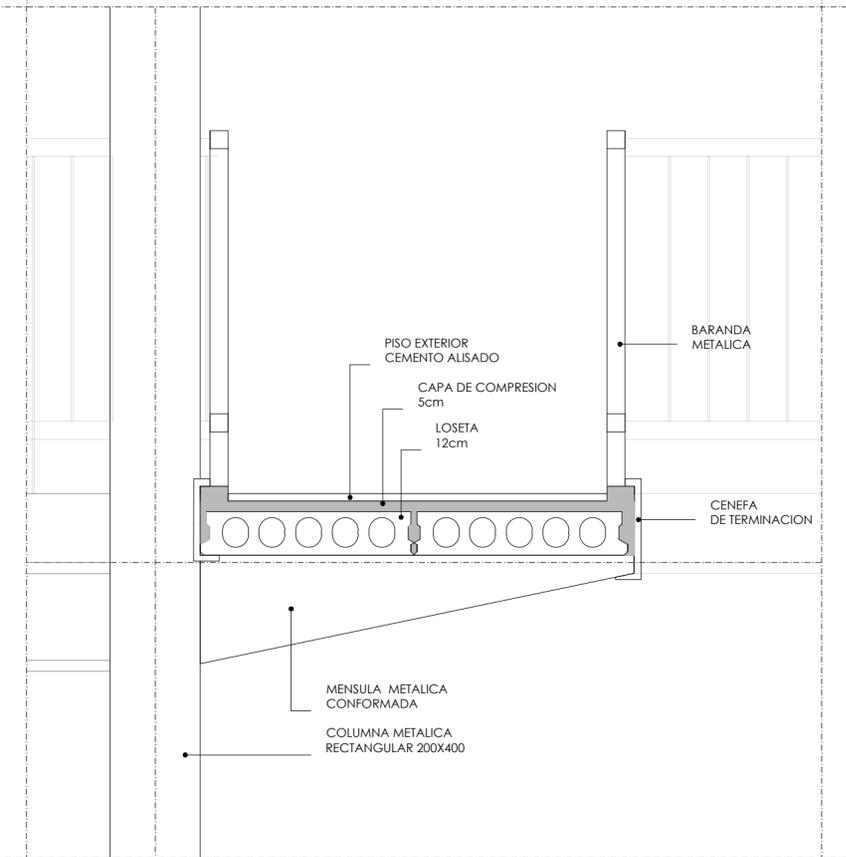
DETALLE 2



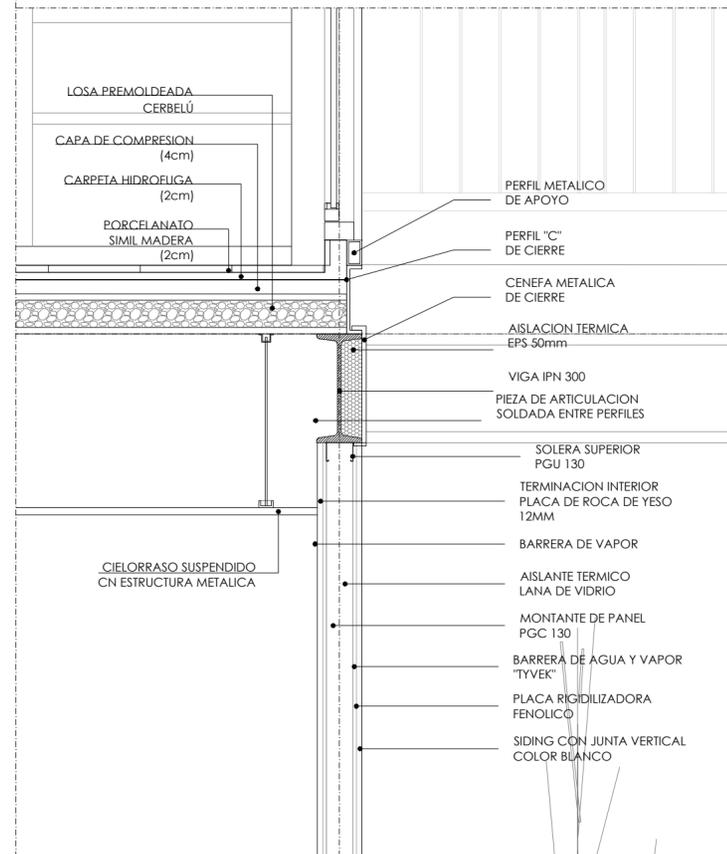
DETALLE 3



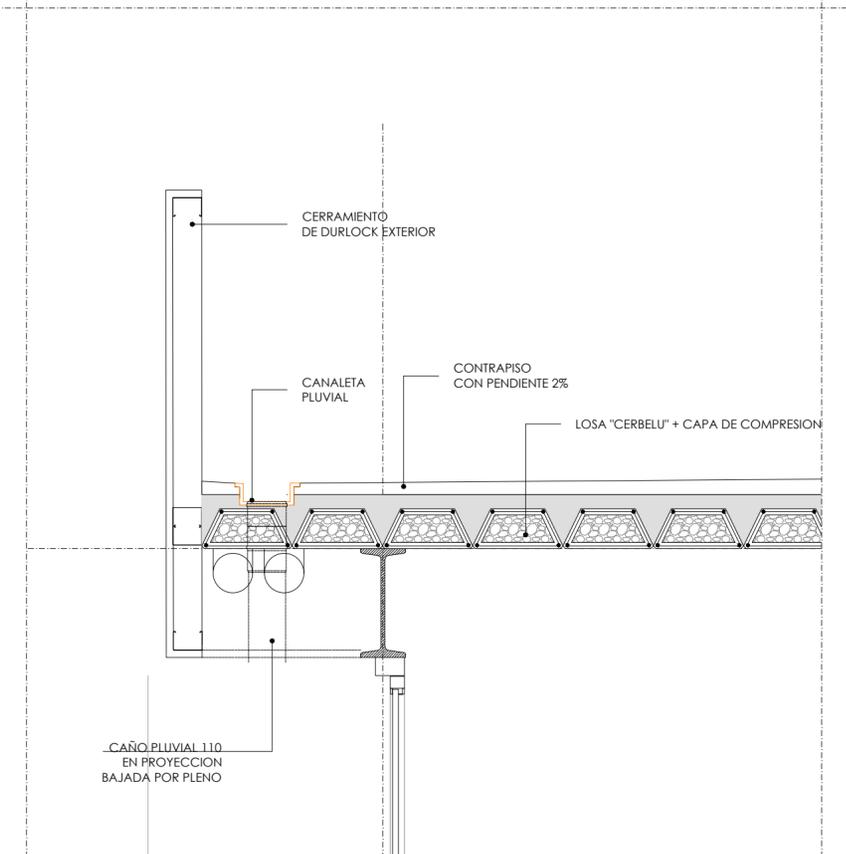
DETALLE 5



DETALLE 4



DETALLE 6





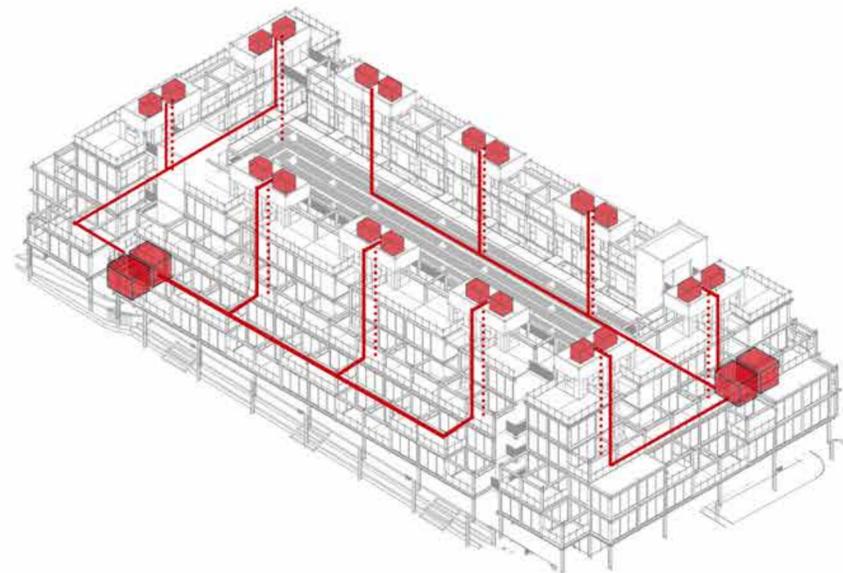
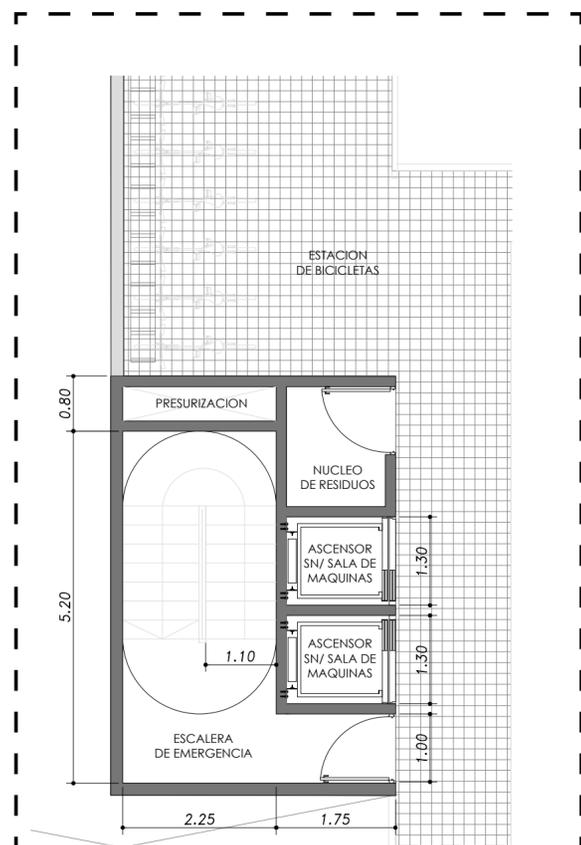
ESTRATEGIAS DE DISEÑO

El diseño de las instalaciones se plantea a partir de la idea de las "unidades de agregación". Las mismas permiten unificar criterios constructivos y sectorizar el edificio para lograr la mayor eficiencia de los materiales.

Por lo tanto, cada unidad va tener un sistema de instalación individual, con sus respectivos plenos, tanques de reserva, cañerías principales, cañerías de ventilación, caños de lluvia y montantes eléctricos entre otros. Para luego repetir los mismos criterios en todo el edificio.

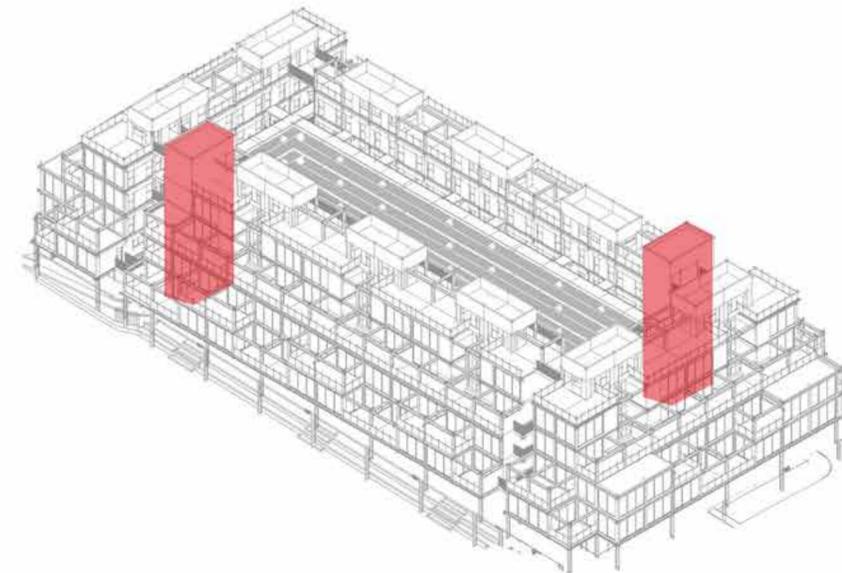
La morfología del edificio propone múltiples terrazas, las mismas - además de ser expansiones para mejorar la calidad de vida de los usuarios - van a ser utilizadas para recolectar el agua de lluvia y reutilizarla para sistemas de riego del patio central.

DETALLE NUCLEO VERTICAL



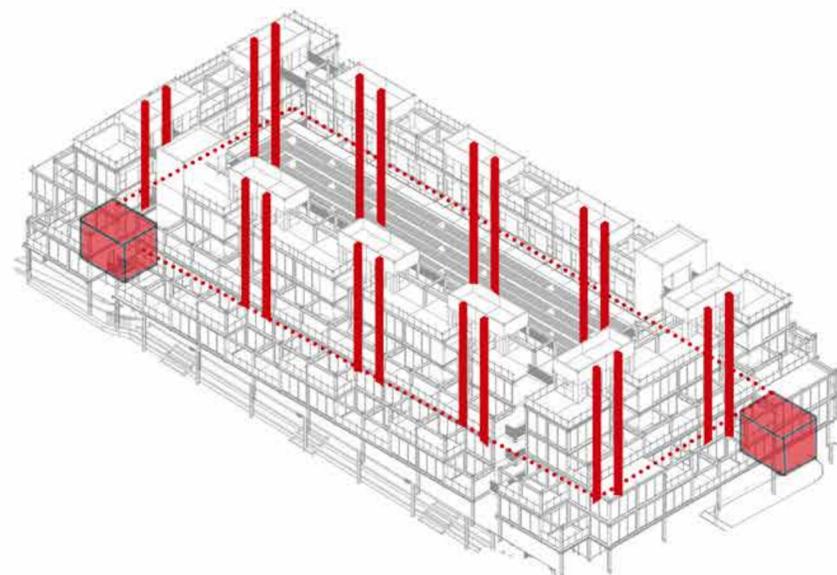
ABASTECIMIENTO DE AGUA

Tanques de reservas generales ubicados en cada sala de maquinas bombean el agua hacia tanques individuales ubicados en las unidades de agregación.



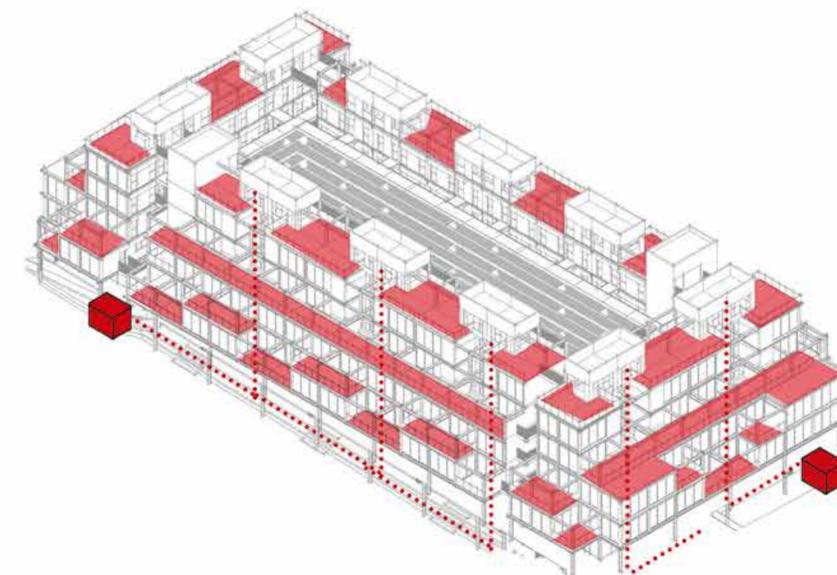
NUCLEOS VERTICALES

Cada nucleo contiene 2 ascensores sin sala de maquinas, una escalera de emergencia y una sala con nucleo de residuos.



SISTEMA DE PLENOS Y SALAS DE MAQUINAS

Cada "unidad de agregación" tiene su pleno vertical correspondiente, para luego conectar las bajadas horizontalmente en el subsuelo.

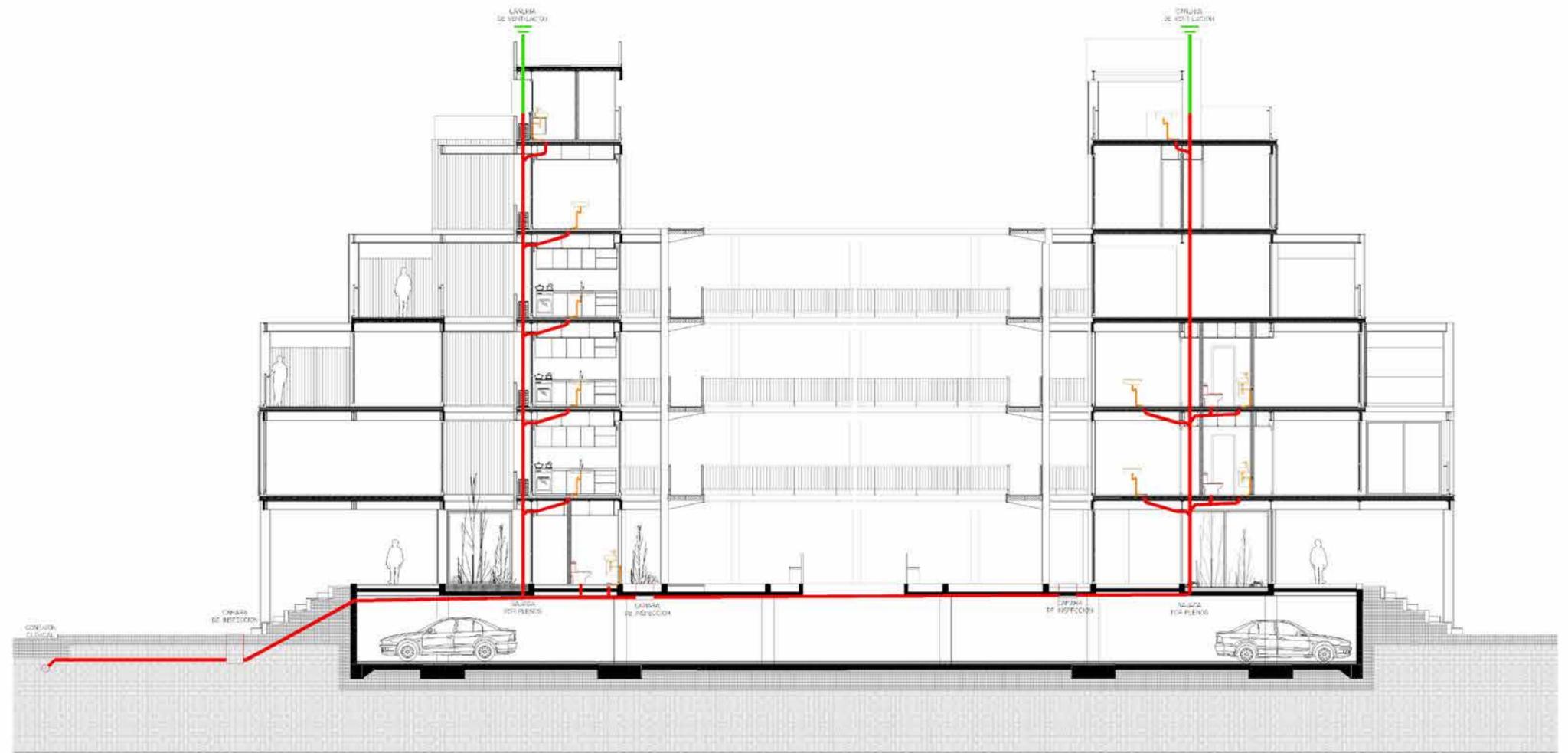


TERRAZAS Y RECOLECCION DE AGUA DE LLUVIA

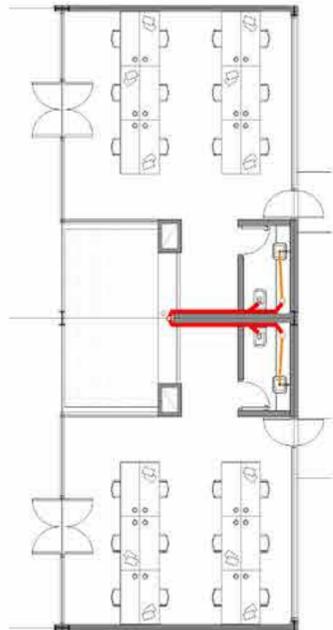
El agua de lluvia que escurre por la terrazas es recogida por plenos verticales y almacenada en tanques especiales para luego ser utilizada como agua de riego.

INSTALACION CLOACAL

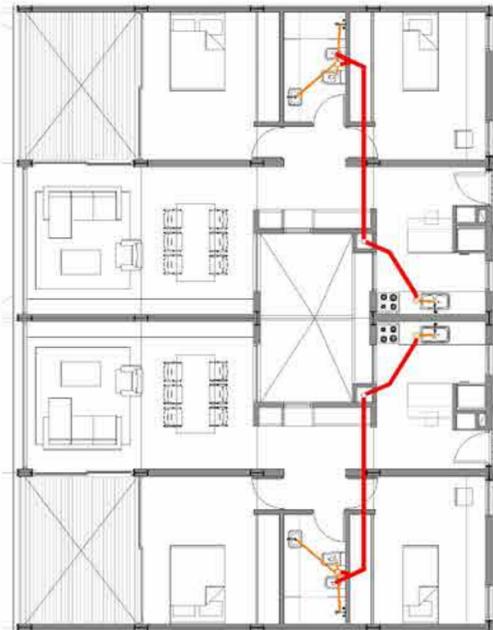
Se desarrolla para obtener la mayor eficiencia de los materiales.
Cada vivienda contiene un pleno individual con su respectiva cañería de baja y de ventilación.
Las cañerías principales llegan al subsuelo y se conectan horizontalmente a través de cámaras de inspecciones.



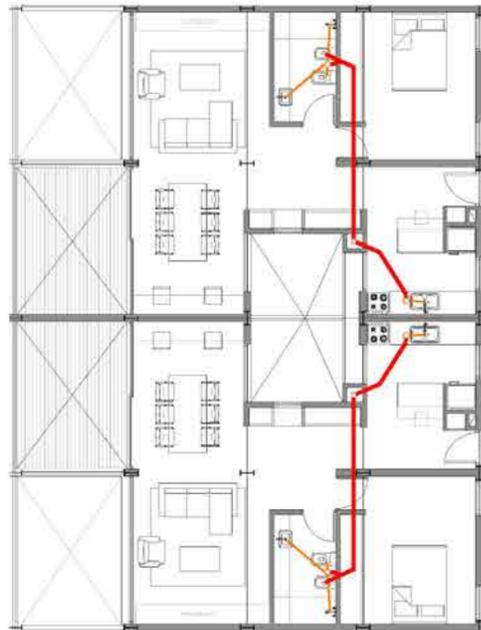
PLANTA BAJA



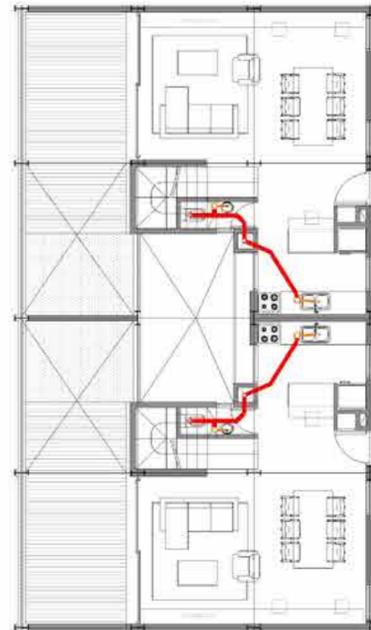
PRIMER PISO



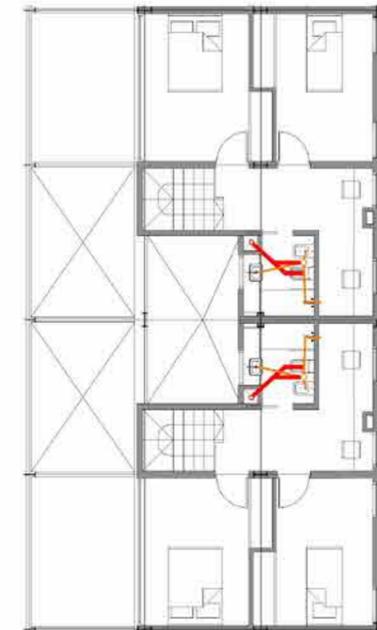
SEGUNDO PISO



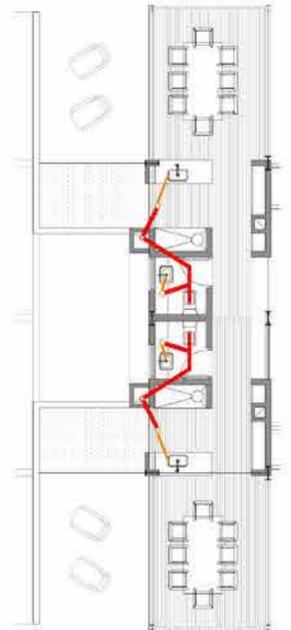
TERCER PISO



CUARTO PISO

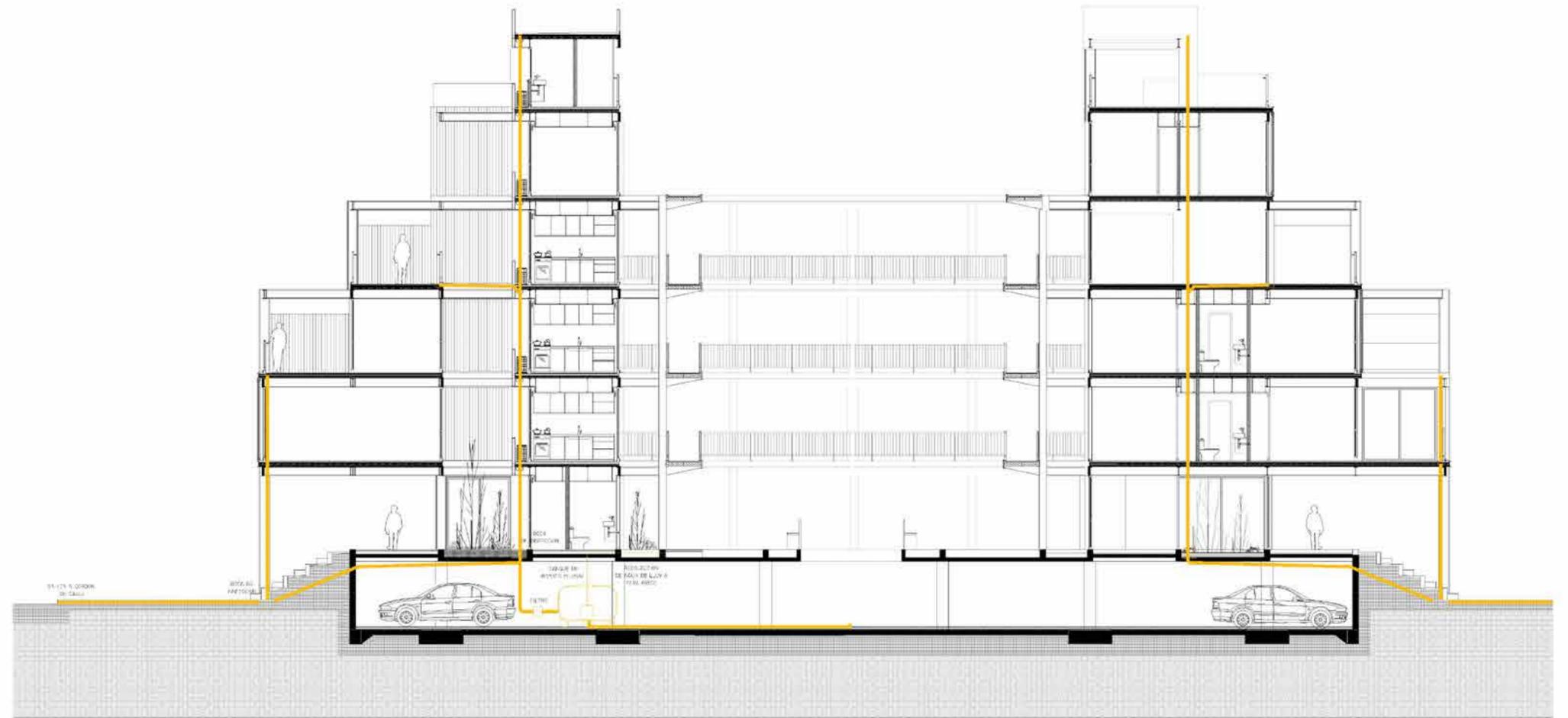


TERRAZA

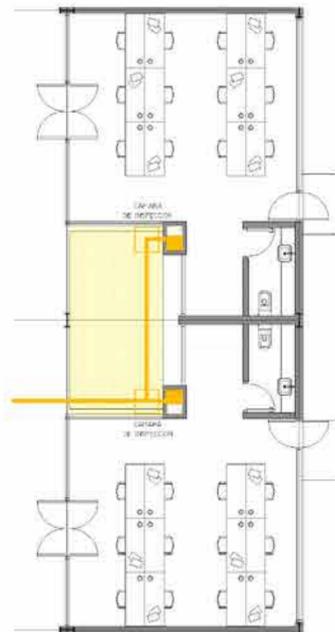


INSTALACION PLUVIAL

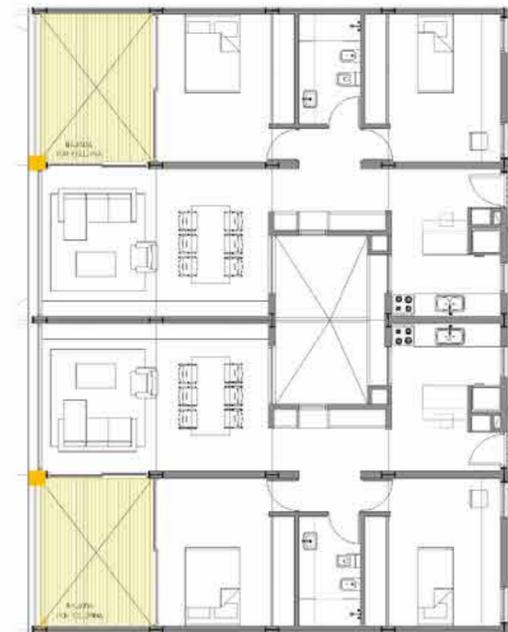
Los desagues de cada terraza se dan individualmente con piletas de piso y caños de lluvia. Los mismos bajan a través de plenos y se conectan a tanques de recolección ubicados en las salas de maquinas, y luego reutilizar el agua como riego para los patios central.



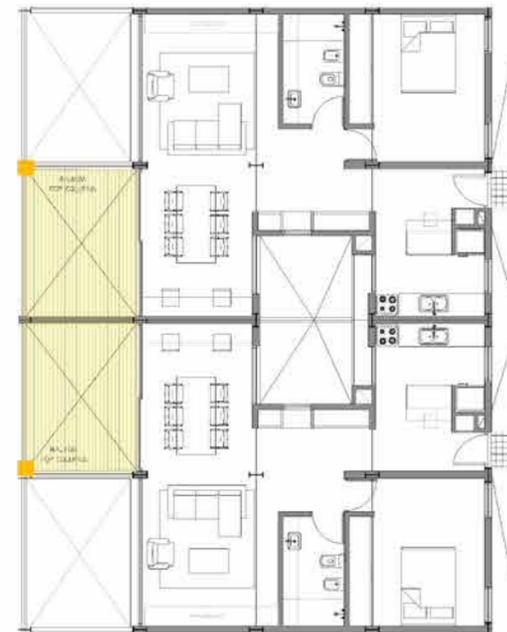
PLANTA BAJA



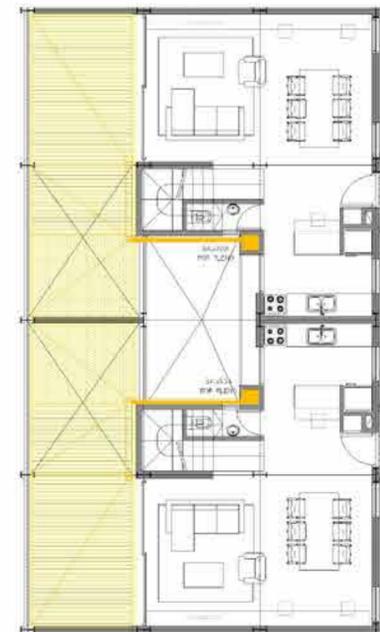
PRIMER PISO



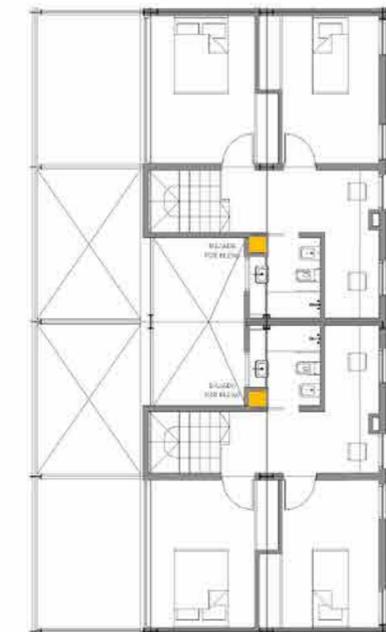
SEGUNDO PISO



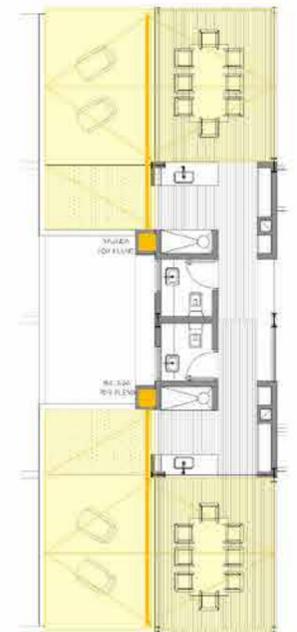
TERCER PISO



CUARTO PISO



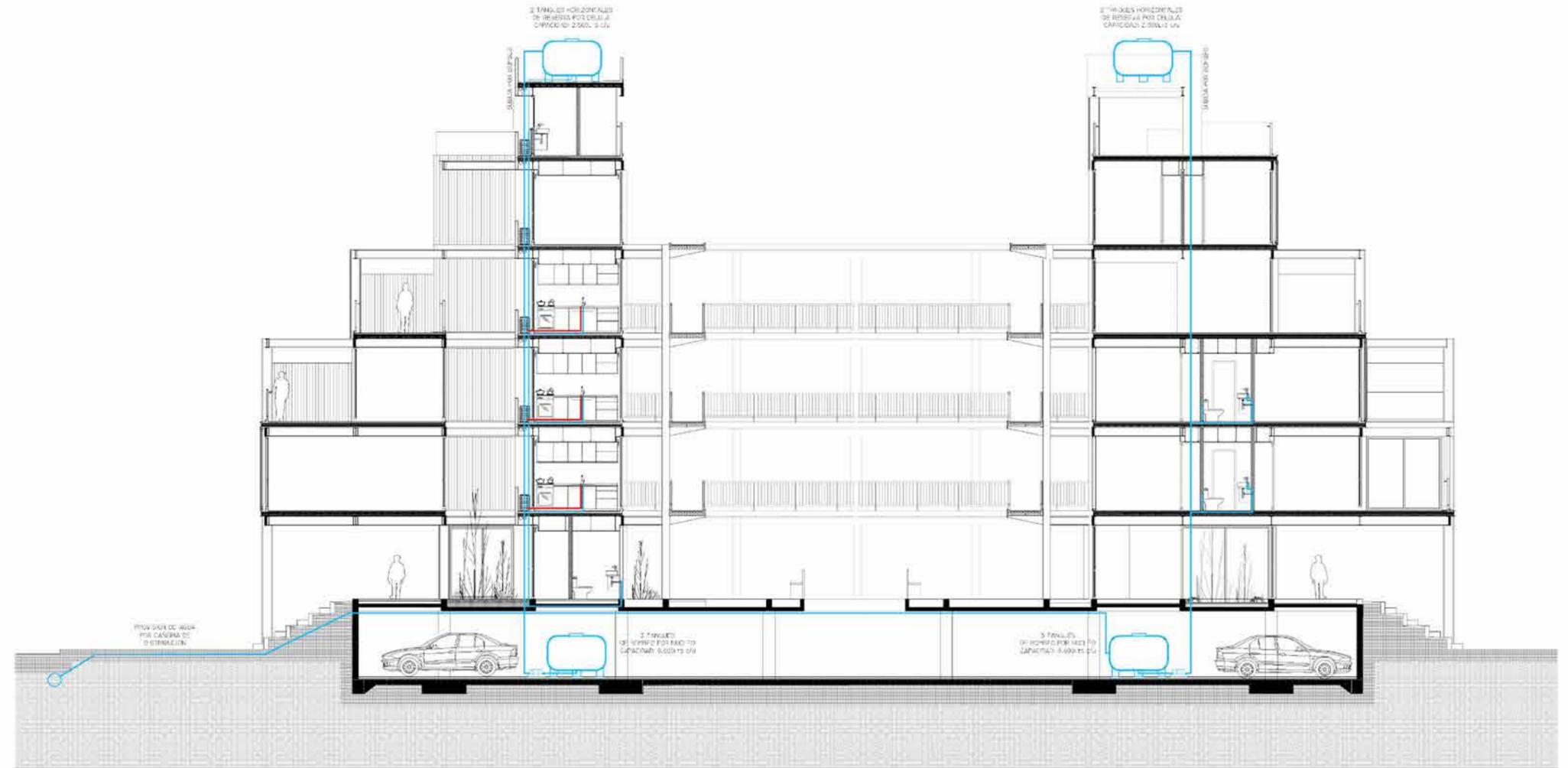
TERRAZA



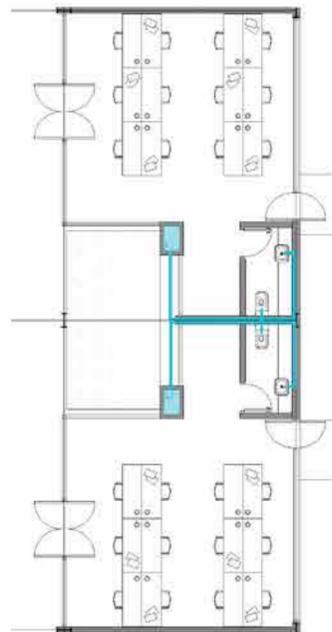
INSTALACION DE AGUA FRIA Y CALIENTE

Como estrategia para substentar el volumen de agua (46.800lts) del conjunto, se instalan 6 de tanques de reserva (8.000lts c/u) en el subsuelo, que van a bombear el agua a tanques individuales (2.500lts c/u) ubicados en la parte superior de "unidad de agregación".

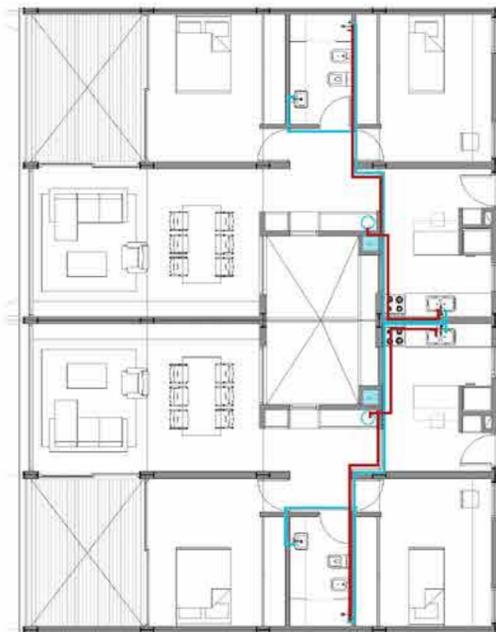
Cada tanque individual abastece 3 viviendas y 1 lugar de trabajo.
 De esta forma se logra una mayor eficiencia y control del abastecimiento del agua.



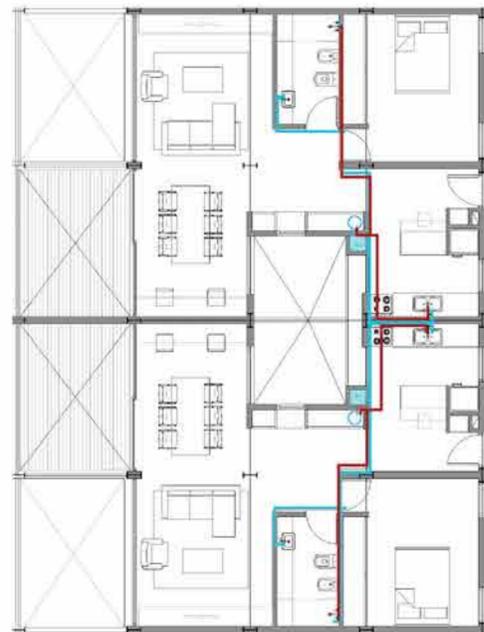
PLANTA BAJA



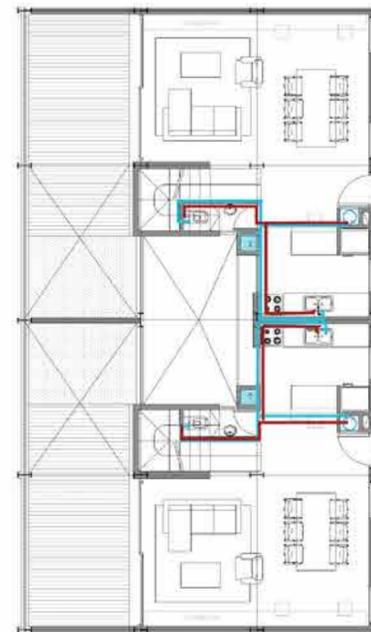
PRIMER PISO



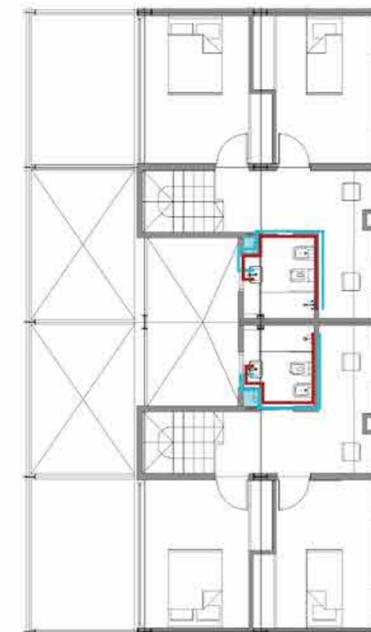
SEGUNDO PISO



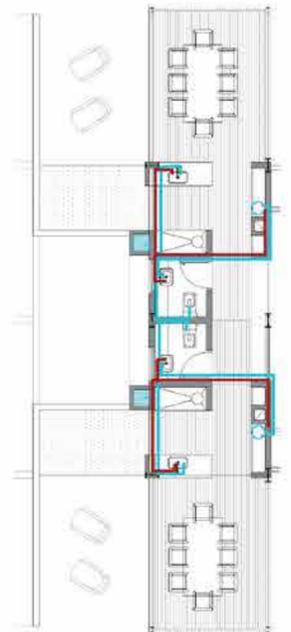
TERCER PISO



CUARTO PISO



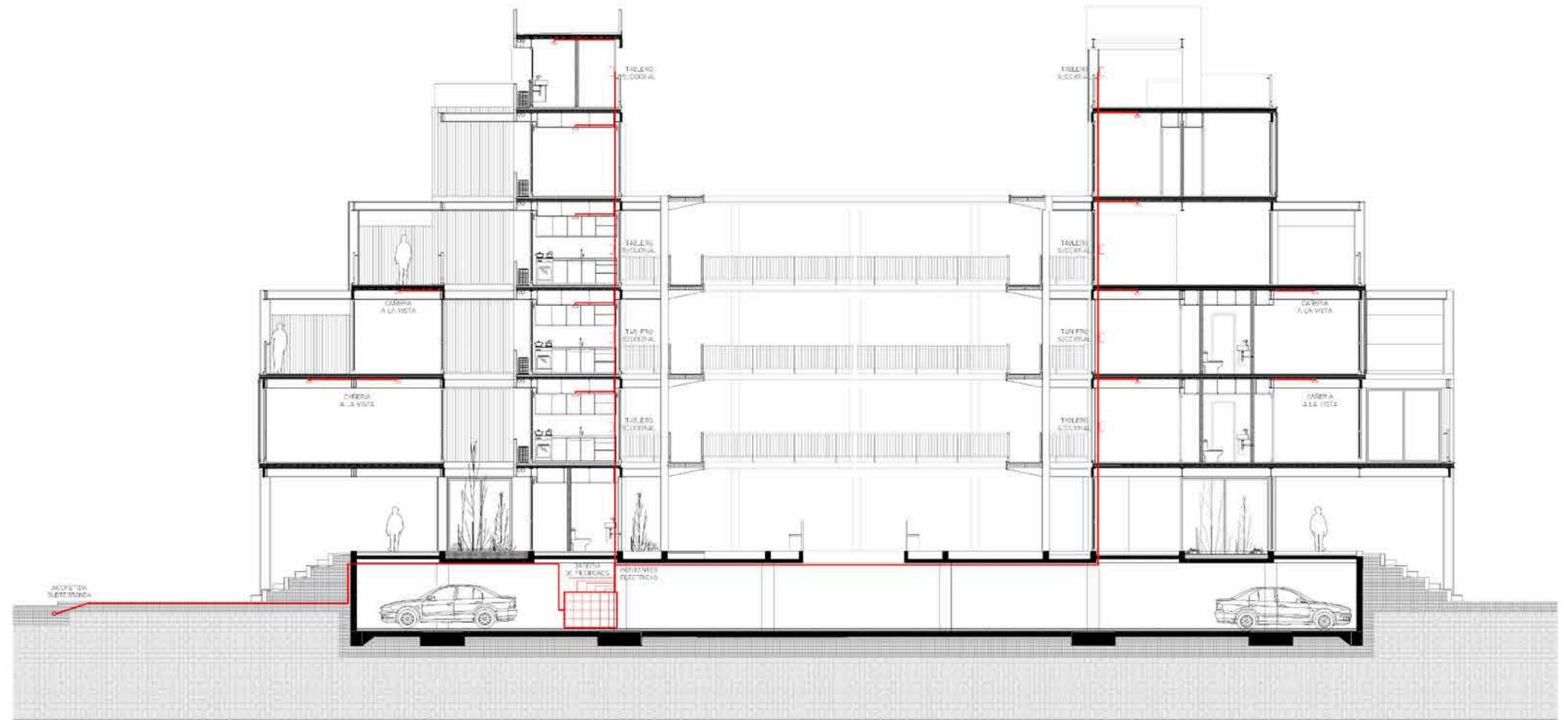
TERRAZA



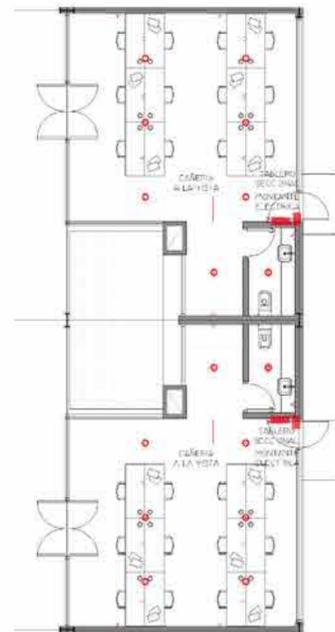
INSTALACION ELECTRICA

Cada "unidad de agregación" desarrolla su correspondiente instalación eléctrica.

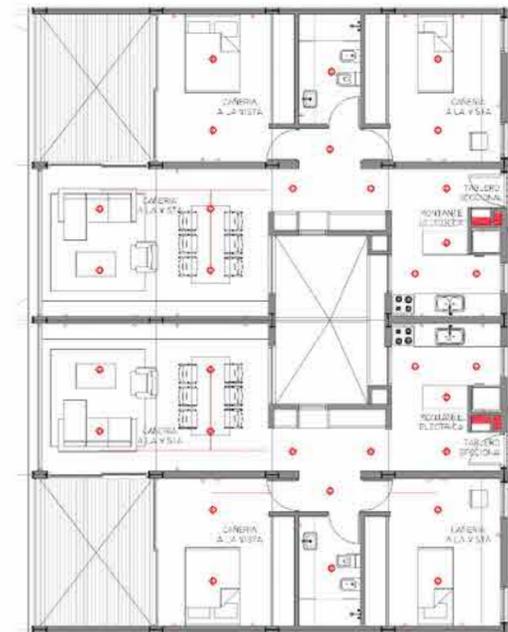
La batería de medidores se reparte en dos salas de maquinas distinta para una mejor distribución en el conjunto.



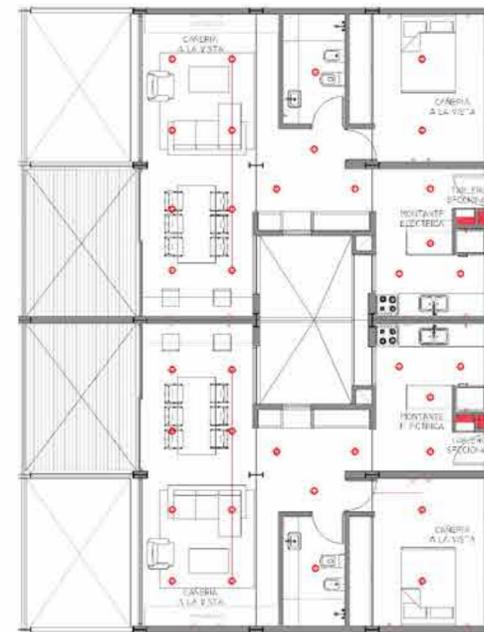
PLANTA BAJA



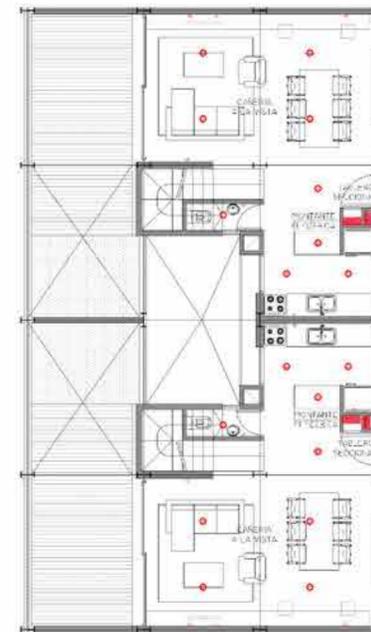
PRIMER PISO



SEGUNDO PISO



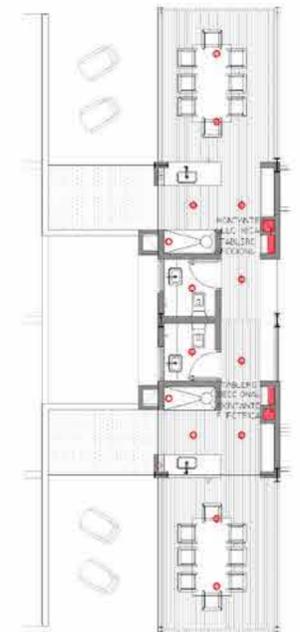
TERCER PISO



CUARTO PISO



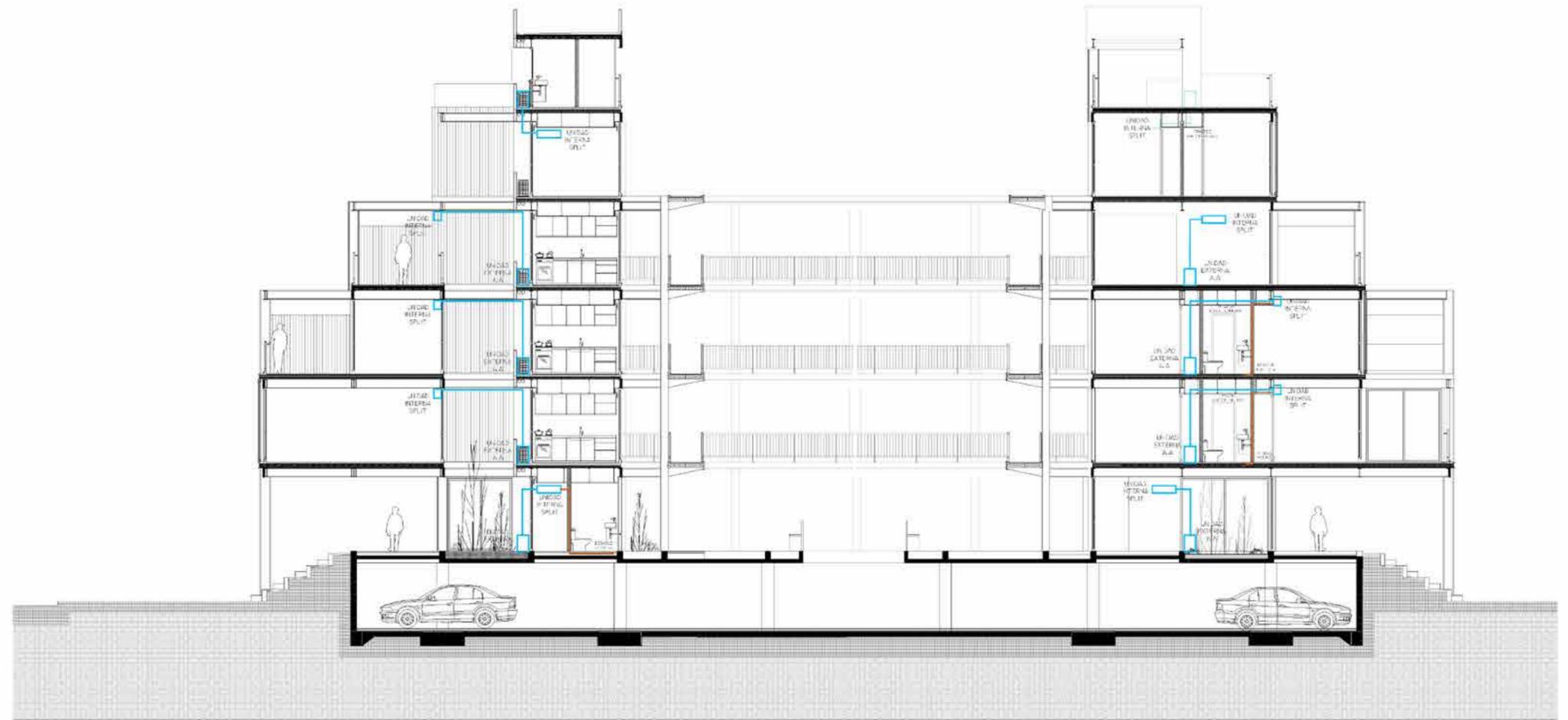
TERRAZA



ACONDICIONAMIENTO TERMICO

El acondicionamiento termico se desarrolla utilizando equipos Split individuales para cada vivienda.

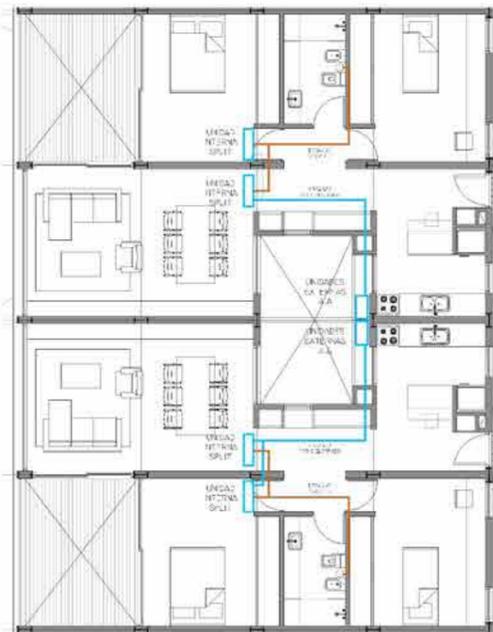
Las unidades exteriores se ubican sobre el vacio central para tener un rapido acceso en caso de control o reparacion.



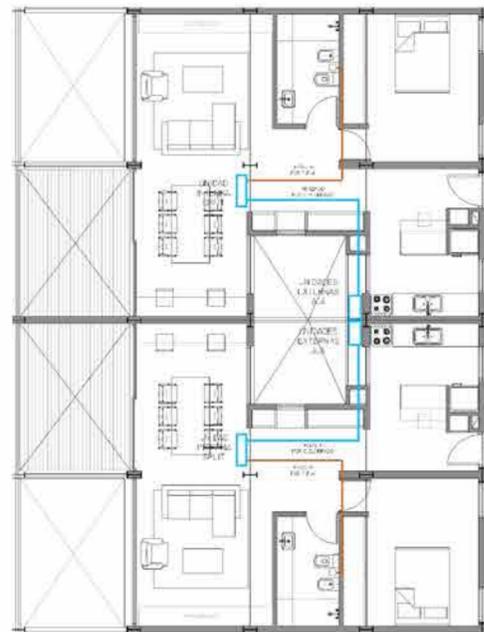
PLANTA BAJA



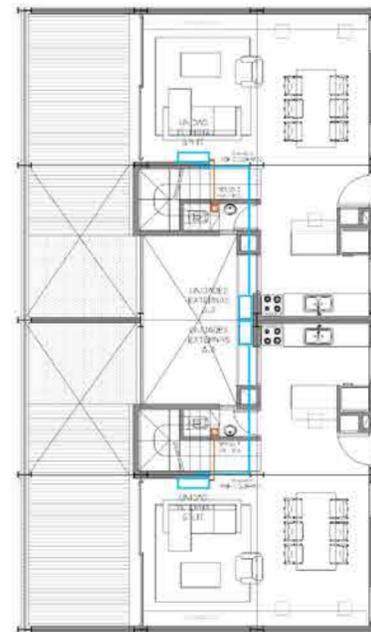
PRIMER PISO



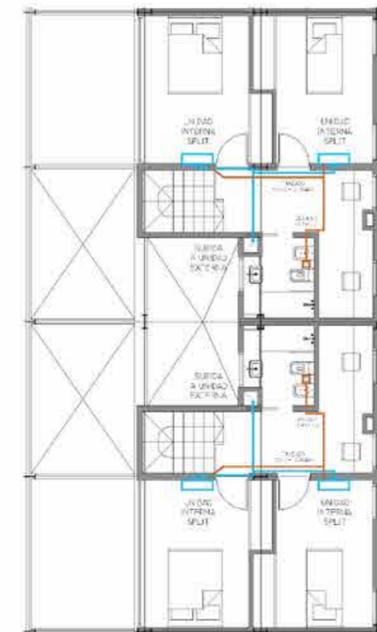
SEGUNDO PISO



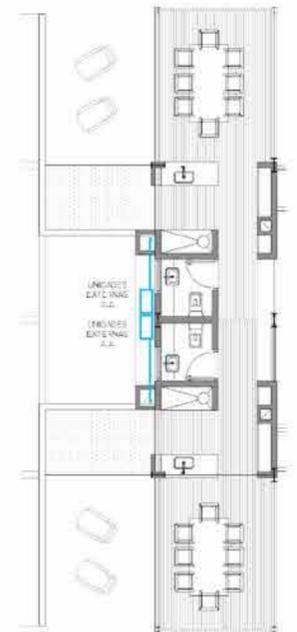
TERCER PISO



CUARTO PISO



TERRAZA





CONSTRUCCION
SUSTENTABLE

Construcción realizada en seco para reducir el impacto en el sitio, utilizando materiales renovables.



AHORRO
ENERGETICO

Utilización de energías renovables - como luces led - para reducir el consumo energético del conjunto.



CONTROL
SOLAR PASIVO

Captación de la luz solar para producir nuevas energías. Utilización de parasoles móviles para controlar la entrada de luz y calor.



NUCLEO
DE RESIDUOS

Separación de residuos por niveles para que luego se trasladen a plantas de reciclaje.



RECOLECCION
DE AGUA DE LLUVIA

Captación y almacenaje del agua de lluvia para reutilizar como agua de riego del patio de central.



MOVILIDAD
SUSTENTABLE

Impulso del uso de la bicicleta como medio de transporte. Estaciones de bicicletas en cada nivel



VENTILACIONES
CRUZADAS

Control de los flujos de aire para ventilar los espacios y reducir el consumo de acondicionamiento.



05.

CONCLUSION

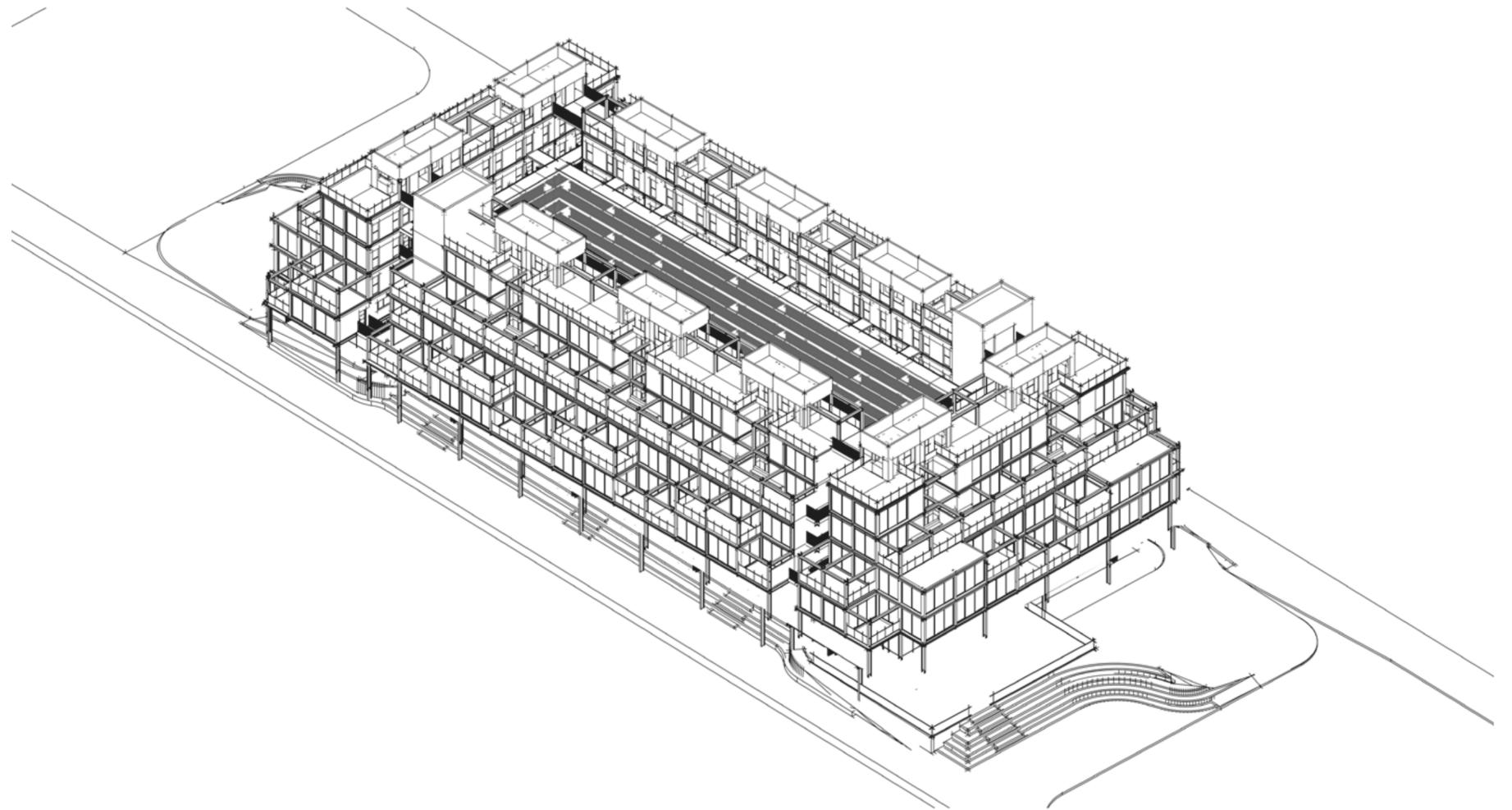


A modo de conclusion, esta investigación realizada nos pone a pensar la importancia de la arquitectura para el desarrollo de una ciudad, exponiendo los problemas que esta conlleva al perder el sentido humano de la misma.

Las "burbujas urbanas" en las ciudades es un problema actual que se repite cada vez con mayor frecuencia, es un paquete de arquitectura que carece de sentido del entorno llevando consigo beneficios e intereses ajenos al de una comunidad. Y son estas burbujas las que conforman el perfil urbano de la ciudad, pero en su interior se encuentra una sociedad que carece de sentido e identidad propia.

Por eso, desde nuestro rol como profesional debemos entender la influencia que tenemos en el desarrollo de un territorio, y - desde todas las escalas de intervención - proponer una arquitectura mas humana.

Este fue el objetivo del trabajo, cuestionar y posicionarse frente ante un problema actual, para proponer una nueva forma de habitar, que integre socialmente, recupere el vinculo con el entorno y enfatize la identidad del lugar.





"Hacer más humana la arquitectura significa hacer mejor arquitectura y conseguir un funcionalismo mucho más amplio que el puramente técnico" Alvar Aalto