

CRECIMIENTO URBANO EN ESTRUCTURAS OBSOLETAS

Parque urbano y espacios públicos



Autora: TIBERI, Florencia

Nº de alumno: 35648/9

Título: Crecimiento Urbano en Estructuras Obsoletas - Parque urbano y espacios públicos

Taller Vertical de Arquitectura nº 10 - SILBERFADEN - POSIK - REYNOSO

Docentes: FARIÑA, Fernando - REDKWA, Ana Inés - CRAIG, Federico

Unidad integradora: Arq. WEBER, Santiago - Ing. MAIDANA, Ángel

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de defensa: 07.04.2022

License Creative Commons



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

INDICE

PRIMERA PARTE

- Tema
- Programa general
- Sistema
- Subsistema
- Etapas

SEGUNDA PARTE

Aplicación del sistema : Sitio

- Análisis e historia del sitio
- Diagnóstico
- Condicionantes del entorno

TERCERA PARTE

Aplicación del sistema : Edificio

- Programa específico
- Plantas
- Cortes
- Instalaciones
- Referentes
- Prefiguraciones

CUARTA PARTE

Conclusión



“El espacio público, se puede valorar por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. Es el lugar privilegiado de ejercicio de la ciudadanía.” J.Borja



ESPACIOS VACANTES-ESTRUCTURAS POSTINDUSTRIALIZACIÓN EN LAS CIUDADES PAMPEANAS

POR QUÉ REPROGRAMAR ESPACIOS VACANTES DENTRO DE LA CIUDAD?

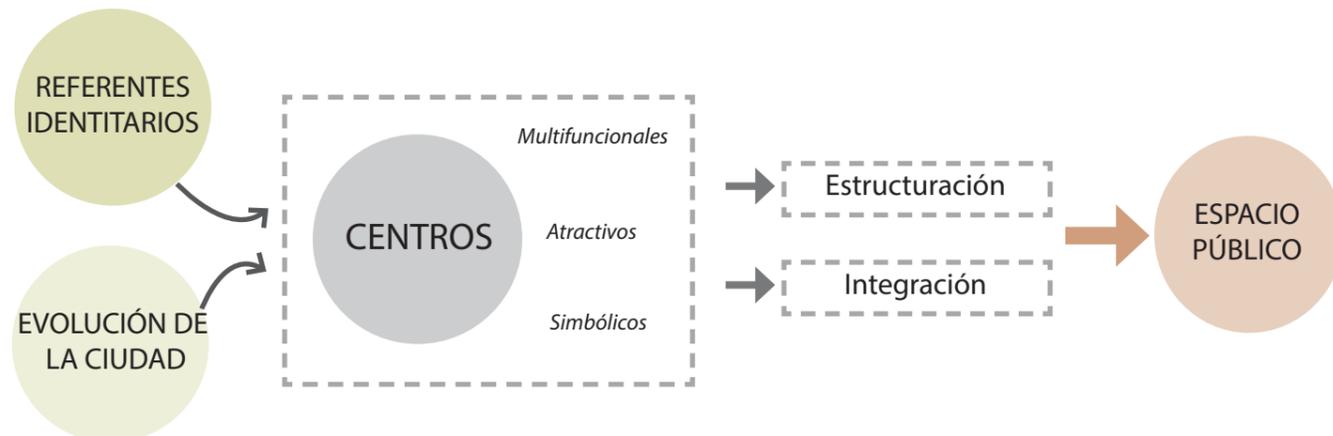
La ciudad se conoce y se reconoce por sus centros. Los centros son lugares polisémicos de la ciudad. Son espacios que concentran diferentes actividades, integradores, atractivos para el exterior, multifuncionales y simbólicos.

Toda la ciudad es histórica, es el espacio que contiene el tiempo. Cada una de las partes o zonas de la ciudad tiene un patrimonio, de tramas y edificios, de vacíos y recorridos, de monumentos y de signos, que son referentes identitarios que deben ser conservados y reconvertidos, para contribuir tanto a guardar la memoria como a impulsar la evolución de la ciudad.

El tema conceptual es el patrimonio histórico, la memoria colectiva, la monumentalidad y el sentido que transmite. Los centros no son solamente núcleos neurálgicos de la vida urbana por su capacidad multifuncional y por producir un sentido integrador. También son el lugar de la diferencia. Las ciudades se diferencian, sobre todo, por su centro. Su competitividad y su potencial integrador serán más grandes cuanto más grande sea su diferenciación con respecto a las otras ciudades.

Los nuevos centros son necesarios para conservar los antiguos, para desarrollar nuevas funciones y para estructurar la ciudad. Para esto, debemos aprovechar las zonas obsoletas, o espacios que la evolución urbana necesita reapropiarse (áreas industriales desactivadas, antiguas estaciones, puertos, entre otras), apostando por su accesibilidad, multifuncionalidad y por su monumentalidad.

Las nuevas centralidades, polivalentes, integradoras, estructuradoras del territorio, abiertas a la evolución y a la diversidad, no se realizarán sin proyectos públicos fuertes que marquen y diferencien el lugar.



La producción de estos espacios públicos se organizan bajo la regeneración, reconversión y ex novo.

Regeneración:

- recuperación de centros históricos degradados por medio de apertura de calles y plazas, animación lúdica y comercial en espacios abiertos, como ferias, exposiciones, fiestas culturales, entre otras.

- reconversión de vías urbanas.

Reconversión: conversión en espacios y equipamientos públicos de áreas que hasta ahora han sido infraestructuras de comunicación (puertos, estaciones), industrias desactivadas, entre otras, que por sus condiciones materiales o de localización se pueden considerar obsoletas o de usos alternativos para la ciudad.

La producción de espacios públicos ex novo:

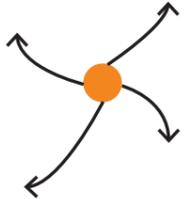
- utilización de áreas vacantes para entretejer la trama urbana.

- la apertura de nuevas ejes en la ciudad, para desarrollar y articular diferentes sectores y generar nuevos espacios.

- la consideración como espacios públicos de calidad de infraestructura, como estaciones, aeropuertos, centros comerciales o conjuntos de oficinas.

Al espacio público hay que considerarlo el elemento ordenador del urbanismo. Es este espacio el que puede organizar el territorio que pueda soportar diversos usos y funciones, y el que tiene más capacidad de crear lugares. Es un espacio de continuidad y diferenciación, ordenador del barrio, articulador de la ciudad, estructurador de la región urbana.

La dimensión cultural del espacio público no se limita a la monumentalidad y a los espacios no construidos, sino al conjunto de los edificios, equipamientos e infraestructuras de la ciudad.



DÓNDE SE PUEDEN IDENTIFICAR LOS ANTIGUOS CENTROS?

Una de las características que comparten las ciudades pampeanas son los predios de las antiguas estaciones ferroviarias; aquellos espacios gigantescos que se encuentran en el medio de la ciudad, que modifican profundamente el paisaje urbano e interrumpen la trama, que no dejan de ser un lugar de espera y expectativa, que no tienen programa ni uso definido, solo actividades y equipamientos fragmentados, sin continuidad ni relación entre sí.

LOBOS



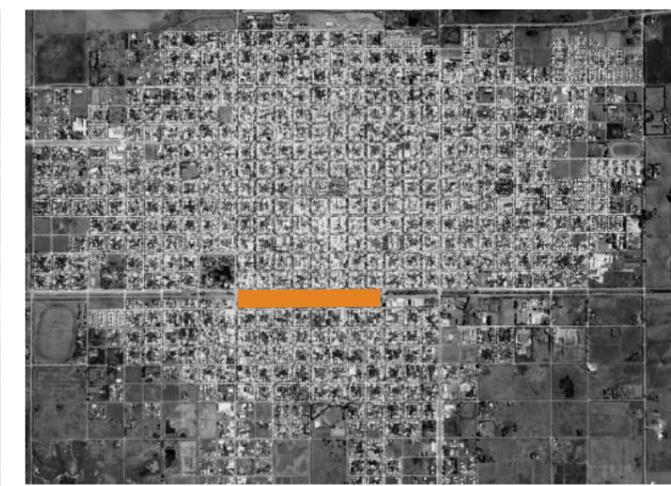
CAPITÁN SARMIENTO



SALADILLO



PEHUAJO



La identificación de los predios dentro de las ciudades nos permite comprender la fuerte impronta de su ubicación, el papel que cumplen dentro de ellas y, por lo tanto, que tipo de equipamiento deberían contener.

Las intervenciones de refuncionalización del patrimonio ferroviario se encuentran mayormente articuladas con la generación de espacio público y al desarrollo de actividades recreativas, culturales, deportivas, entre otras, que posibilitan reapropiaciones colectivas y de socialización de la comunidad local.

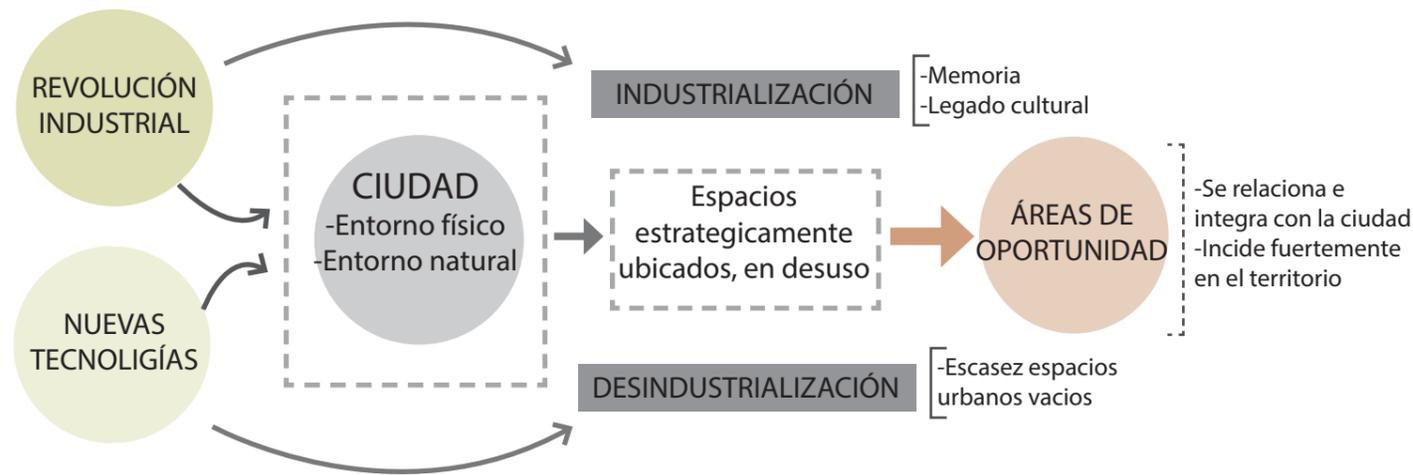
BREVE RECORRIDO HISTÓRICO SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario resulta ser un motor esencial de desarrollo regional. Especialmente en América Latina. En la segunda mitad del siglo XIX se pasa de una organización espacial basada en una red de caminos reales a un sistema de ferrocarriles que reestructura el territorio.

A través de éste se extienden las redes comerciales, se originan urbanizaciones y se establecen nuevos desarrollos productivos, transformando así la configuración regional.

Sin embargo, con el transcurrir de los años, el sistema ferroviario se sumerge en una profunda crisis que conduce al deterioro, obsolescencia y desmantelamiento de sus componentes, a pesar del rol primario de estas infraestructuras.

No obstante, en las últimas décadas del siglo XX existe una nueva perspectiva acerca de la herencia del pasado; aparece una concepción amplia del patrimonio como legado de la experiencia y del esfuerzo de una comunidad, como marcas esenciales de la historia propia de cada sociedad. En este sentido, en diversas partes del mundo se llevan a cabo proyectos de recuperación del patrimonio territorial junto al desarrollo de espacio público. Los espacios y equipamientos que históricamente correspondieron a infraestructuras de comunicación -áreas portuarias y/o ferroviarias-, industrias desactivadas, mercados, entre otros, y que han quedado obsoletos, presentan un enorme potencial para su regeneración como nuevos espacios públicos urbano-territoriales, posibilitando no solo nuevos ámbitos de encuentro y sociabilización, sino también posicionándose como elementos ordenadores y de articulación interna de los poblados y de éstos con el resto de la ciudad metropolitana (Borja y Muxi 2003)



Las áreas industriales degradadas, abandonadas o en desuso, generan un vacío de uso activo en la trama urbana en la que se encuentran, cerrándose hacia su interior y generando una barrera para la sociedad que lo rodea, ya que no pueden relacionarse con el espacio.

Rescatar estos sectores significa para la sociedad el valor de su propia recuperación como entidad, su historia. El patrimonio constituye un aporte a la construcción de la memoria del pasado. Para conservar esta condición debe mantenerse vivo e incorporado a las necesidades del presente.

Reutilizar infraestructura existente, reorganizar territorios sin utilización específica o incorporar la estética industrial como inspiración para generar nuevos espacios, buscando dinamismo, flexibilidad y variedad de usos.

El territorio articulado exige ciudades, lugares con capacidad de ser centralidades, integradores y polivalentes, constituidos por tejidos urbanos heterogéneos, social y funcionalmente.

QUÉ ES NECESARIO CONSERVAR?

La intervención tiene que responder, conjugando aquello que el espacio ha sido en el pasado, su historia, su memoria, y aquello que puede proporcionar a través de su transformación.

El ferrocarril influyó en la creación de nuevos paisajes, de memoria colectiva, reflejando el desarrollo industrial y la cultura de la producción. Es una infraestructura lineal que se relaciona e integra en el medio que atraviesa, e incide fuertemente en los territorios, no solo físicamente sino a través de la generación de trabajo, de progreso económico y social.

Dentro del sistema ferroviario, las estaciones fueron los nudos a partir de los cuales se inició el proceso de urbanización durante el siglo XIX. Su inserción en los poblados existentes alteró tanto el territorio, como los usos y costumbres, "El ferrocarril fue la figura emblemática de la revolución industrial aproximando, mercados, centros de transferencia de materias primas y áreas de producción, distorsionando la geografía mental de los individuos, ampliando sus horizontes e integrándolos en una compleja estructura de relaciones e intercambios", Angelina Trachana.

El Ferrocarril significó:

- punto de encuentro e interés
- unión y conectividad
- gran auge y extensión
- configuración territorial
- incidente en la distribución de la población y organización del espacio
- concentración de la sociedad
- creación de vidas y pueblos
- gran impacto en el espacio
- transformador del paisaje
- relación e integración con en el medio que atraviesa.

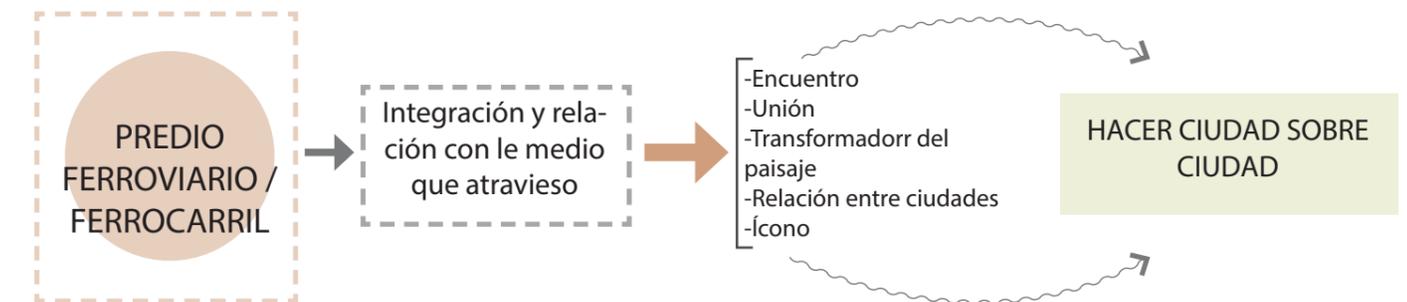
"Lugares aparentemente olvidados donde parece dominar la memoria del pasado sobre el presente" (Solá Morales, 2002).

Actualmente, a causa de los procesos modernizadores, estos sectores dejaron huellas en las tramas urbanas y en los entornos naturales, transformándose en sectores potenciales, estratégicamente ubicados, en su gran mayoría, dentro del casco urbano de las ciudades, brindando infinitas posibilidades de intervención y recuperación.

El desafío urbano es hacer ciudad sobre la ciudad: regenerando, rehabilitando, completando, creando nuevos centros metropolitanos, garantizando la movilidad, accesibilidad y diversidad de los mismos; construyendo tejidos urbanos polivalentes, mixtos por sus usos y poblaciones, donde el espacio público sea el elemento ordenador.

Para poder lograrlo, debemos tener en cuenta que, este tipo de proyectos debe perseguir la resolución de varios problemas a la vez; el espacio público que se proyecte debe articular ejes de continuidad física y simbólica entre los nuevos programas y la ciudad existente. Actuar sobre los márgenes por su capacidad de sutura, en los antiguos barrios populares por su historia, en los ejes circulatorios por su posición estratégica, en las áreas obsoletas recuperables, sobre la base de proyectos urbanos que formen parte de una estrategia. Respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural de cada lugar.

El espacio público es el promotor de todo esto, abre paso, impulsa. La ciudad es el lugar de los intercambios y de las identidades; la calidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad.



ESTRATEGIAS

El mundo se ha vuelto más rápido, más fugaz. Una persona busca ser muchas personas, vivir muchas vidas, moverse, rotar, trasladarse. Lo que antes se tardaba tres siglos en construir, ahora se puede hacer en pocos meses.

La fragmentación es la propuesta que pone a jugar la relación entre la necesidad de un sistema eficiente con la posibilidad de potenciar una multiplicidad de configuraciones de uso.

El proyecto se estructura a partir de sistemas que contienen módulos; estos tienen la virtud de adaptarse a diversos sitios, con adecuadas modificaciones y personalizaciones. Los módulos poseen variantes de distintas tipologías, lo que permite poder configurar estrategias frente a los diferentes sitios geográficos donde se implante y tienen la capacidad de alojar programas o funciones diversas.

La propuesta permite seguir proyectando, que el emprendimiento en sí asuma características dinámicas propias de la contemporaneidad. Esto implica que el sistema sea permeable desde lo técnico e incorpore nuevas tecnologías.

El sistema es abierto y modular, permite la creación y aplicación de nuevas piezas que den respuestas a las nuevas demandas.

Para este proyecto se debe tener en cuenta el contexto actual, el cual contiene tres conceptos principales: producto, repetición y tamaño.

Producto: porque prácticamente todos los elementos que nos rodean son objetos industrializados (sillas, mesas, autos, tenedores, computadoras, ladrillos, etc.), cuyo uso y función es indiscutido y aceptado por la sociedad.

Repetición: porque nuestra vida está regida por la rutina, por lo cíclico; el día y la noche; las estaciones del año, los hábitos cotidianos.

Tamaño: el resultado de las capacidades técnicas de una era. Así como el ladrillo es el elemento prefabricado típico de la manufactura manual por medio de moldes, hoy las nuevas técnicas de fabricación y de montaje permiten que el tamaño de los elementos que componen la arquitectura pueda variar, para cerrar la brecha que aún existe con el resto de los avances tecnológicos del siglo XXI.

Hoy hay que pensar producto, repetición y tamaño de la prefabricación de una forma nueva, adaptados a la necesidad de hacer lugar a la nueva falta de jerarquía espacial y simbólica, y a la flexibilidad necesaria para que cada persona adapte el hábitat a sus necesidades y, sobre todo, a sus deseos. Que lo subdivide, lo amplíe, lo transforme. El espacio prefabricado no debe interferir, sino facilitar las transformaciones propias de nuestra sociedad. Para eso, sus elementos constructivos deben conformar una célula base cuya distribución permita la mayor cantidad de configuraciones posibles, cuidando, a la vez, su relación orgánica con los espacios de transición con la ciudad.

Son las decisiones constructivas las que potencian esa flexibilidad.

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

Desde su origen, el sistema está pensado para ocupar estos espacios vacantes, haciendo hincapié en nuevas propuestas urbanas de actividades públicas. Para poder llevar a cabo esta intervención es necesario reconocer, además de lo antes mencionado, los puntos en común de todos los Predio Ferroviarios, a gran escala. Esto nos permitirá aplicar el sistema a cualquiera de ellos:

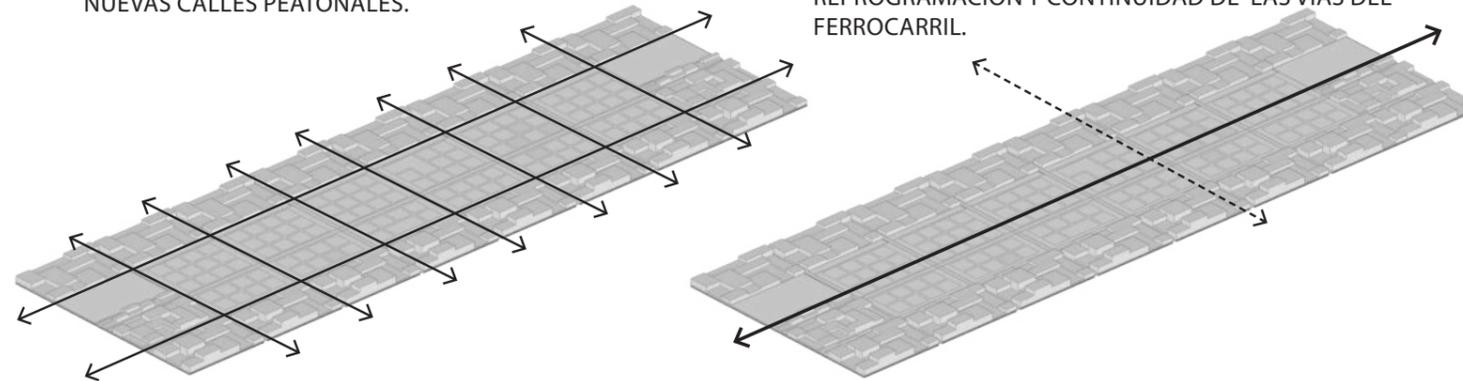
- Ubicación central que conlleva a una interrupción de la trama urbana existente.
- Formas rectangulares similares.
- Grandes espacios vacíos y edificios en desuso.
- Vías ferroviarias obsoletas

Inserción - ESCALA URBANA

Se proponen acciones para la articulación productiva, cultural y recreativa de la ciudad, vinculándolas a través del espacio público. La integración y adaptación del predio del Ferrocarril se considera fundamental, ya no será solo una explanada verde, si no un nuevo Parque Urbano capaz de abarcar diferentes actividades y usos.

- CONTINUIDAD DE LA TRAMA URBANA: APERTURA DE NUEVAS CALLES PEATONALES.

- NUEVO EJE: COSER LA CIUDAD. PERPENDICULAR EL EXISTENTE. REPROGRAMACIÓN Y CONTINUIDAD DE LAS VIAS DEL FERROCARRIL.



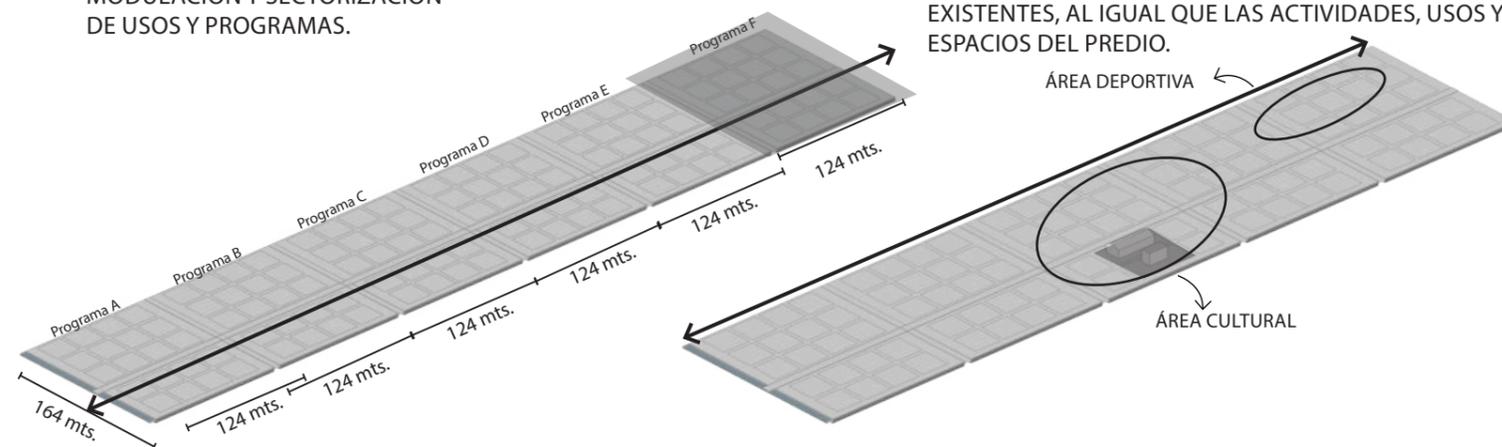
Inserción - ESCALA PREDIO

LA MANZANA

Estos predios, en general, están compuestos por 6 manzanas de 124 mts. X 164 mts., delimitadas por las vías del ferrocarril, calles y senderos, ligadas al trazado de la ciudad. En base a estas medidas, se subdivide la manzana en cuadrantes de 32 mts. X 32 mts. + caminos peatonales de 3.20 m. entre ellas. Esto responde a la búsqueda de otorgar flexibilidad y adaptabilidad al sistema, los cuales responderán a los programas que la ciudad requiera.

MODULACIÓN Y SECTORIZACIÓN DE USOS Y PROGRAMAS.

RECONVERSIÓN, PUESTA EN VALOR DE ESTRUCTURAS EXISTENTES, AL IGUAL QUE LAS ACTIVIDADES, USOS Y ESPACIOS DEL PREDIO.

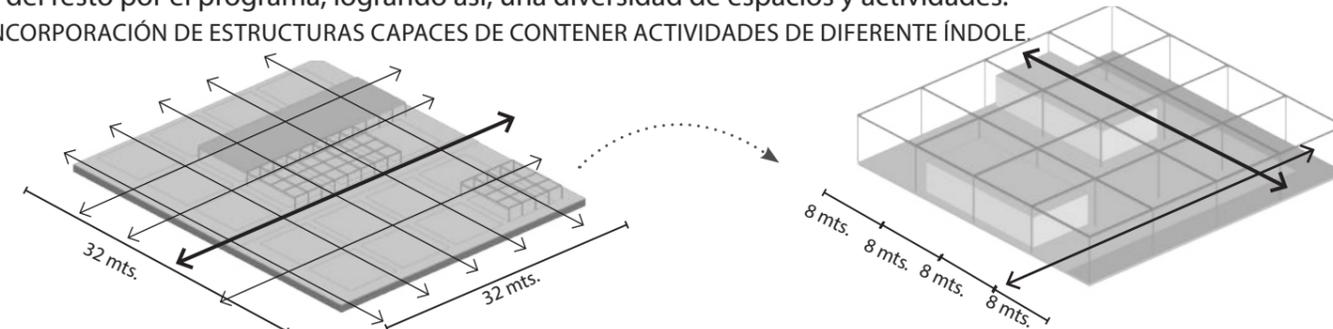


Inserción - ESCALA MANZANA/ MÓDULO

EL MÓDULO: CONFORMAR EL PARQUE

Entendiendo el espacio público como la combinación de un lugar, infraestructura y una actividad, se plantean diferentes tipologías espaciales, con un módulo mínimo de 8 X 8, para conformar las manzanas de 32 x 32 con calles internas, diferentes características y combinables entre sí, dando lugar a infinitas posibilidades de agrupación. Cada módulo, se diferencia del resto por el programa, logrando así, una diversidad de espacios y actividades.

INCORPORACIÓN DE ESTRUCTURAS CAPACES DE CONTENER ACTIVIDADES DE DIFERENTE ÍNDOLE.



ESPACIO PÚBLICO

Es el lugar común de la ciudad y de todos sus habitantes. Es aquí donde se “teje” ciudad, pues se va configurando la cultura de esa comunidad. Se puede pensar que la imagen de la ciudad se expresa con sus íconos arquitectónicos. Pero, cuáles son los espacios públicos?, en primer lugar, la respuesta mas sencilla son los parques y plazas, pero actualmente es una visión reduccionista. El espacio público lo conforman todos los lugares de encuentro, en los que se establece una forma de relación ciudadana y en los que se va configurando la cultura propia de esa comunidad. Por ende, también son espacio público las plazas y pequeños parques de los barrios, los mercados, las ferias, los locales de ocio y deportivos, los teatros y cines, las calles... y los que se configuran continuamente en la red. El espacio público crea ciudad, la cohesiona y, a la vez, redefine continuamente la esencia de la misma. Posee dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. El espacio público no es sólo un lugar de refugio de peatones o de reserva de monumentos, sino la ciudad en sí misma.

Su facultad de ser accesible a todos le otorga su rango de centro: todos acuden al espacio público por uno u otro motivo, ya sea para pasear; para conocer a otros; para comunicarse con otras partes del entramado urbano; para reunirse; para manifestarse a favor o en contra de algo; para descubrir... pero, además, se encuentra directamente vinculado con la calidad de vida de la gente.

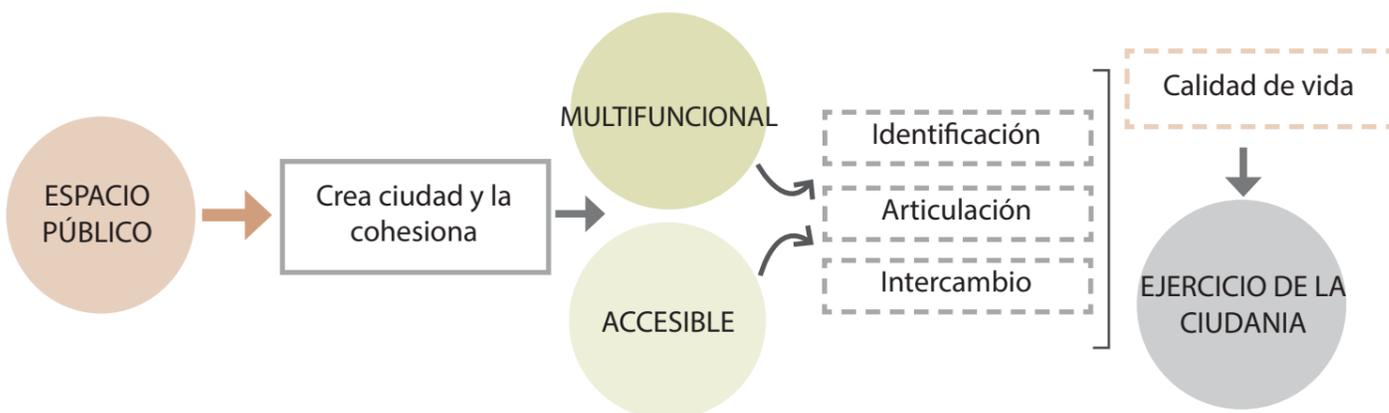
La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.

La dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus habitantes pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, de paso o a los que hay que ir. Puede ser una fábrica o un depósito abandonados, o un espacio intersticial entre edificaciones. Lo son, casi siempre, los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte. En todos estos casos lo que define la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatuto jurídico.

Hoy, el funcionamiento eficaz y democrático de la ciudad se mide por la dialéctica entre movilidades y centralidades. Una ciudad que funciona exclusivamente con el auto y con centralidades especializadas y cerradas (centros administrativos, shoppings, etc.) no facilita el progreso de la ciudad, tiende a la segmentación, al individualismo y a la exclusión.

Un conjunto de equipamientos culturales, una mixtura entre oficinas y viviendas, una renovación portuaria o ferroviaria, pueden articular barrios y proporcionar mecanismos de integración y mayor calidad de vida a los sectores segmentados o que son receptores de los conflictos que pueda llegar a tener la ciudad en si.

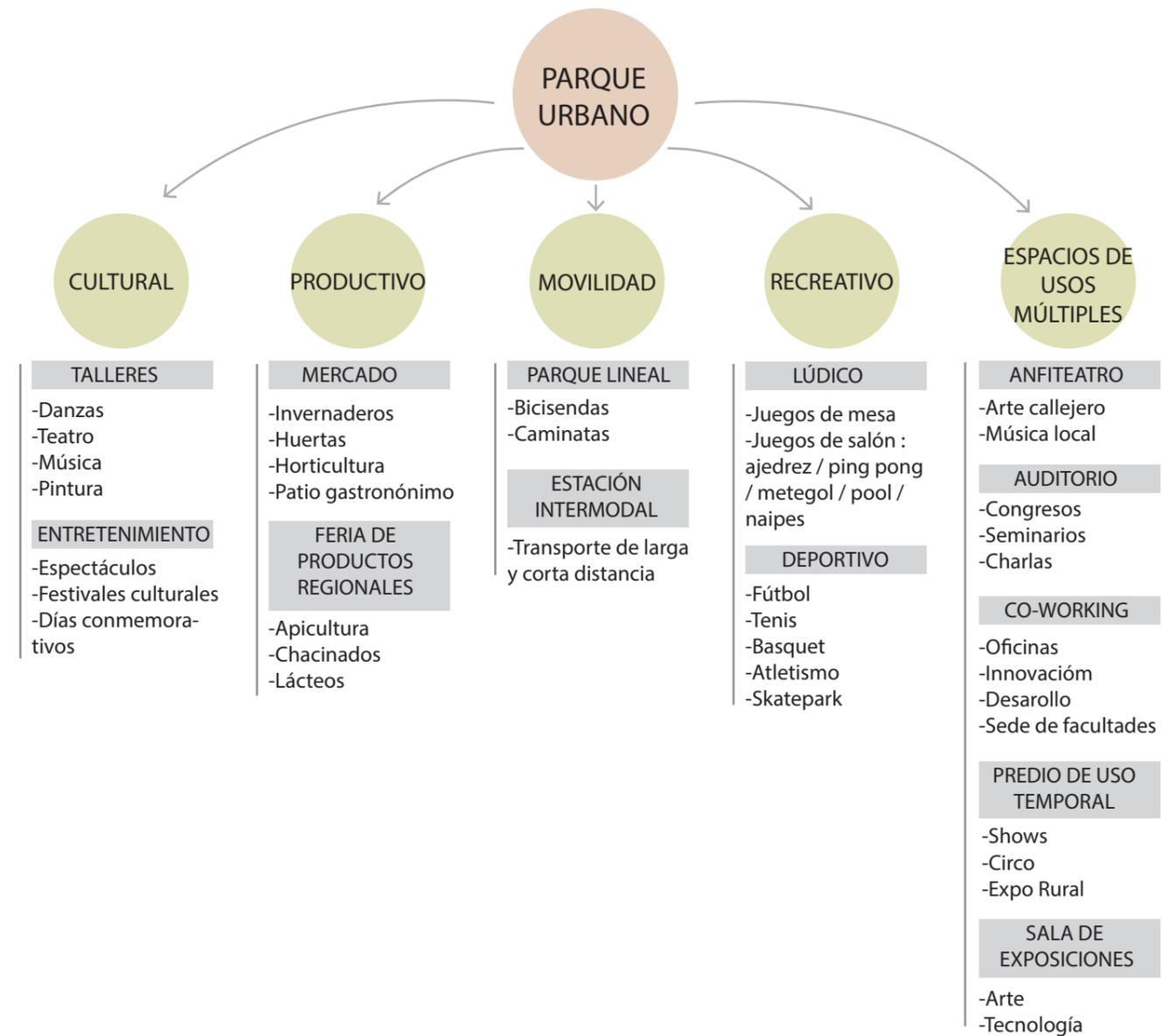
Estos proyectos pueden ser creadores de centralidades donde no los había, facilitar más movimientos, favorecer la visualización y la aceptación ciudadana de barrios olvidados o mal considerados, entre otros. Por ejemplo, en un centro histórico no es lo mismo hacer un gran museo con un gran estacionamiento, que plantearse paralelamente al museo, la animación cultural y comercial de la zona, programas de ocupación de los jóvenes y espacios de transición equipados con los barrios del entorno.



El espacio público contribuirá más a la ciudad cuanto más polivalente sea en términos funcionales y más favorezca el intercambio. Es preciso conocer bien el uso social de los espacios públicos. Este uso dependerá de muchos factores: el diseño, la accesibilidad, la belleza, la monumentabilidad, la promoción, el mantenimiento, la diversidad de usuarios posibles, entre otros.

Según J.Borja, el espacio público, se puede valorar por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. Es el lugar privilegiado de ejercicio de la ciudadanía.

PROGRAMA



El programa principal, Parque Urbano, se divide en categorías generales que engloban subcategorías. Todas estas actividades pueden ser permanentes en el predio, las cuales se alojarán en las edificaciones, o efímeras, actividades mutantes, según el acontecimiento y/o necesidad. La idea es que el Parque este repleto de actividades, tanto diurnas como nocturnas, que vincule a la población y ofrezca variedad programática para todos sus usuarios.

PARQUE URBANO

El programa nace de la necesidad de solucionar los conflictos que se presentan en la ciudad e impiden su correcto funcionamiento, además, busca la fusión de las potencialidades que la ciudad posee y las tendencias, para obtener el máximo provecho de la intervención y las actividades.

Según el CIAM, el parque es un conjunto de elementos y funciones entrelazadas. El parque jugará el papel de integrador social, la cual estará dada por la diversidad de funciones que ofrecerá.

Será un elemento integrado a la ciudad y a la trama urbana, que contendrá funciones recreativas (lugar de ocio, deporte, contemplación de la naturaleza, exposiciones, talleres), ambientales (consumo energético), estéticas, didácticas y educativas.

Los tres parámetros para su proyección serán la creación, conservación y desarrollo; para conseguir un eficaz servicio a la ciudadanía

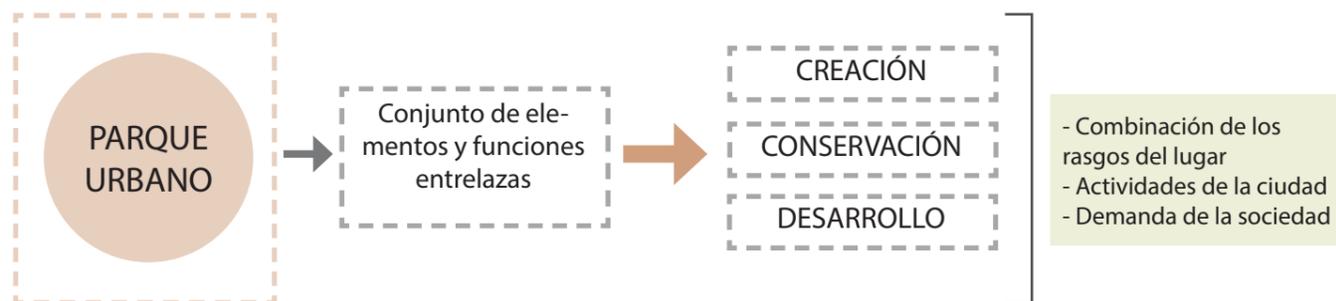
Los principales objetivos son:

- Reinterpretar el significado del uso histórico del predio.
- Aprovechar un espacio en desuso de la ciudad, el cual se encuentra estratégicamente ubicado.
- Crear un nuevo nodo para la ciudad.
- Generar un punto de encuentro y desarrollo de la vida social.
- Ofrecer espacios flexibles y dinámicos donde desarrollar actividades culturales. Plurifuncional
- Contribuir al óptimo desarrollo de la personalidad psíquica y espiritual del individuo a lo largo de su vida.
- Integrar el parque a la ciudad sin rupturas.
- Ser accesible desde distintos puntos.
- Destacar no sólo los beneficios ecológicos de los parques, sino también, los económicos y sociales.

La combinación de los rasgos del lugar, las actividades de la ciudad y las necesidades actuales de la demanda de la sociedad, son los que definen el programa y la funcionalidad del proyecto. Principalmente, para el desarrollo formal y espacial del mismo; y, por otro lado, para el uso y las actividades que se van a ofrecer para la sociedad.

Integrar las actividades recreativas y culturales propias de la vida urbana contemporánea a la arquitectura, que además incorpora la historia del ferrocarril.

Mezclar las distintas lógicas: la de la movilidad, el descanso y la contemplación, multiplicidad de situaciones y actividades. Así se genera un recorrido por diversos lugares con una fuerte dirección lineal, que toma la geometría ferroviaria del sitio donde se implanta.



EL EDIFICIO EN EL PARQUE

El edificio busca responder, fomentar y alimentar los usos que se encontrarán en el parque:

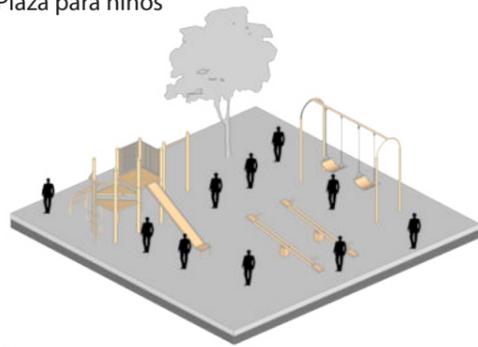
- Buscar ser una articulación de varias redes
- Generar intercambio, ya sea de personas, productos o servicios.
- Disminuir tiempos y centralizar los movimientos en un solo punto de la ciudad.
- Ser un punto reconocible para la sociedad.
- Combinar actividades y programas.
- Originar un punto de cohesión urbana, para visitantes y oriundos.
- Aportar multifuncionalidad y ser programáticos.

MÓDULOS - USOS Y ACTIVIDADES PARA EL PARQUE SEGÚN CONTEXTO Y VALORACIÓN

VARIANTE
A

MÓDULO VERDE

Plaza para niños



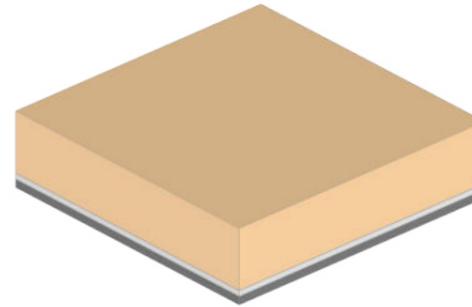
MÓDULO SECO

Plaza seca



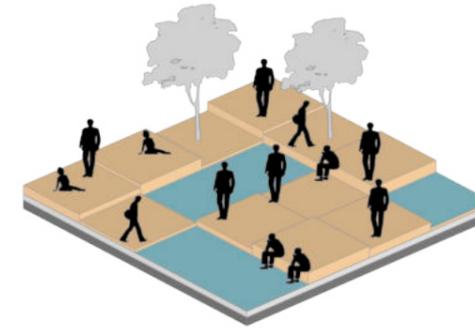
MÓDULO LLENO

Edificio equipamiento



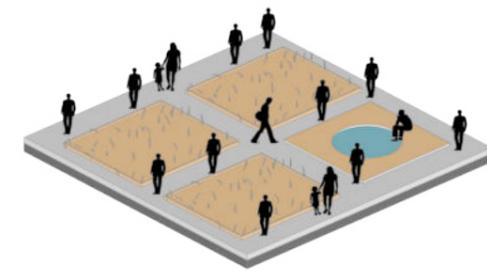
MÓDULO DEL AGUA

Plaza estanque



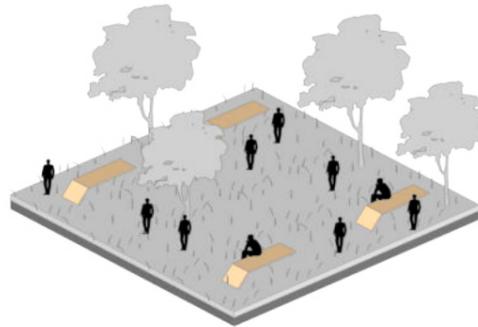
POSIBLES COMBINACIONES

Plaza huerta + plaza recolectora de agua de lluvias

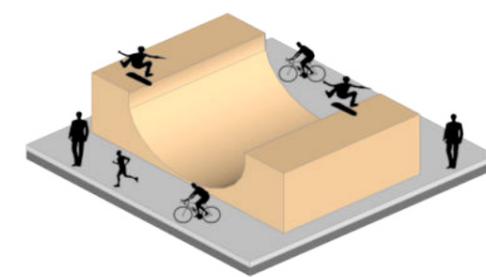


VARIANTE
B

Plaza reserva natural



Plaza del deporte



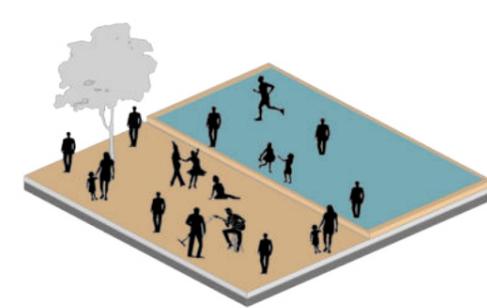
Equipamiento combinado



Plaza recolectora de aguas de lluvias

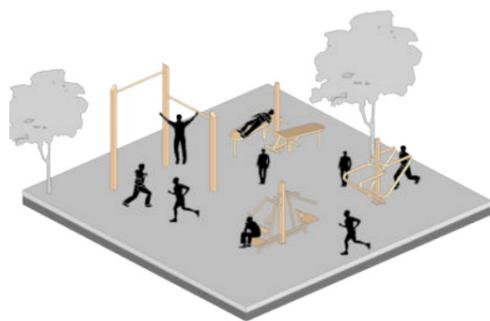


Plaza del agua + plaza seca



VARIANTE
C

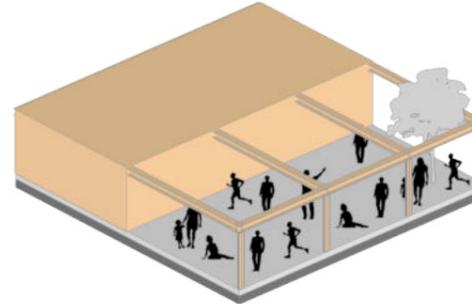
Plaza saludable



Plaza del deporte II



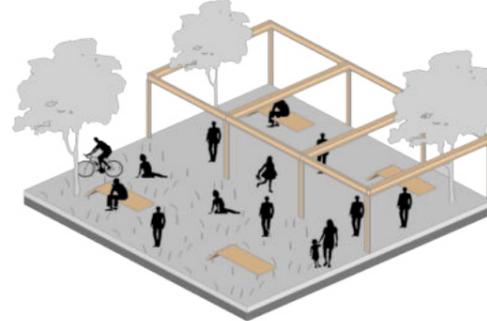
Equipamiento combinado II



Plaza del agua

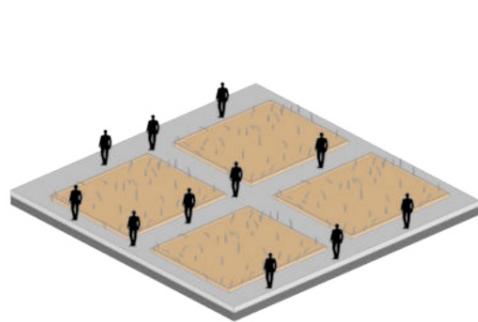


Plaza reserva natural + plaza combinada



VARIANTE
D

Huertas



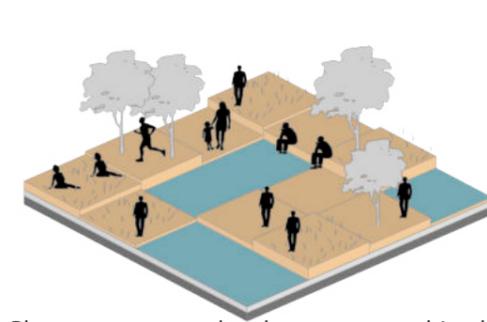
Plaza teatro



Plaza semicubierta

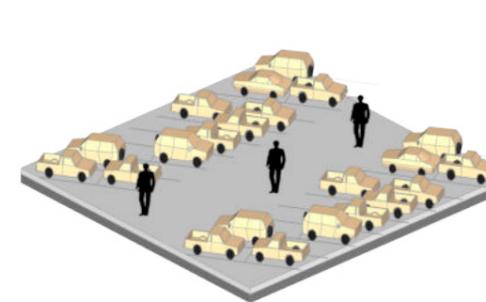


Plaza reserva natural + plaza estanque

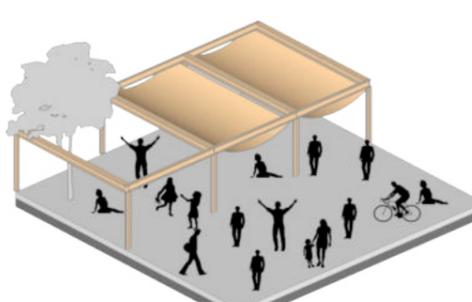


VARIANTE
E

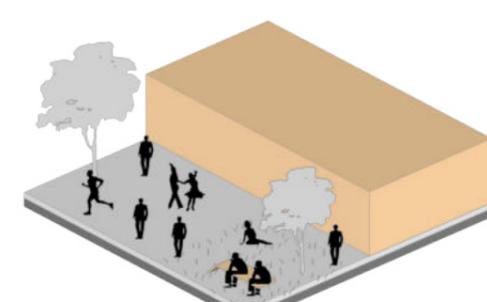
Estacionamiento



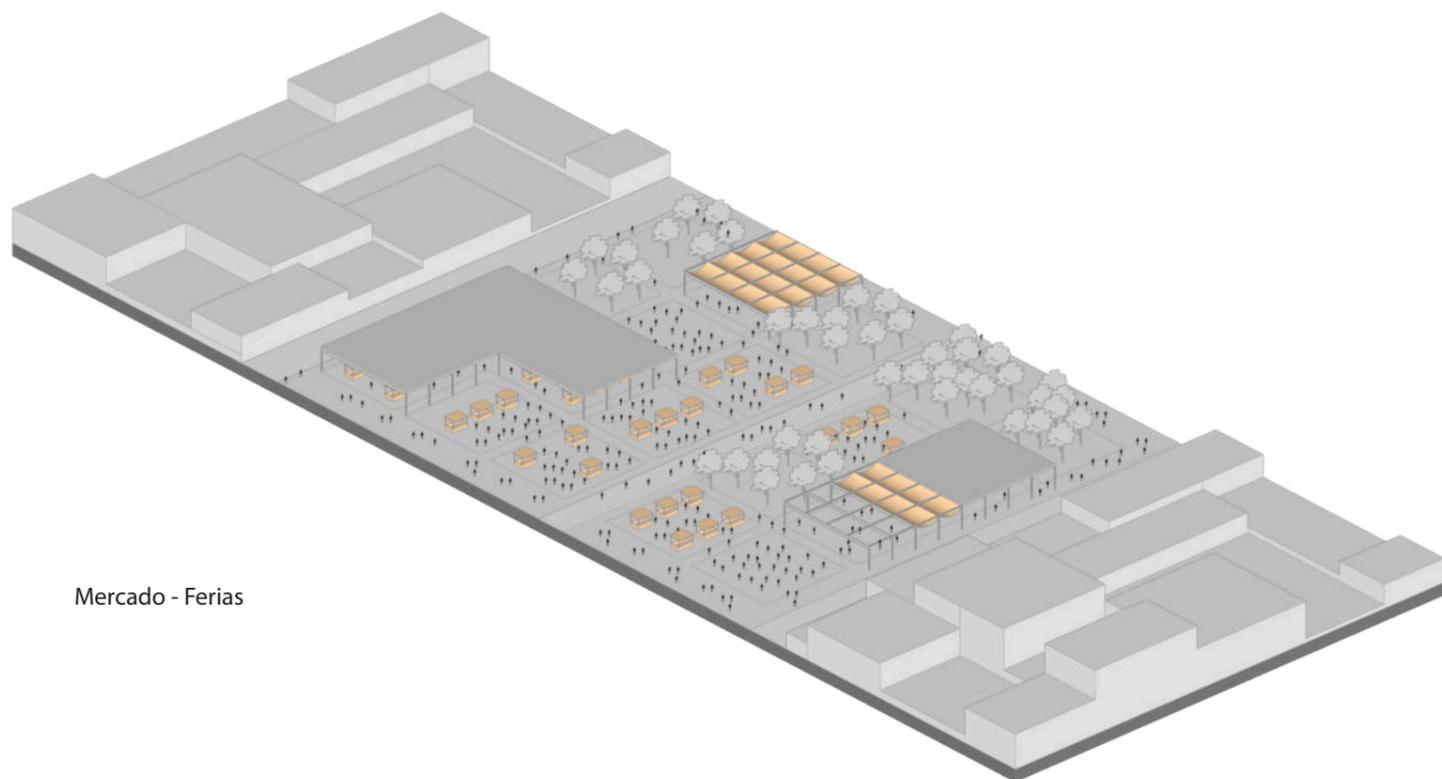
Plaza semicubierta combinada



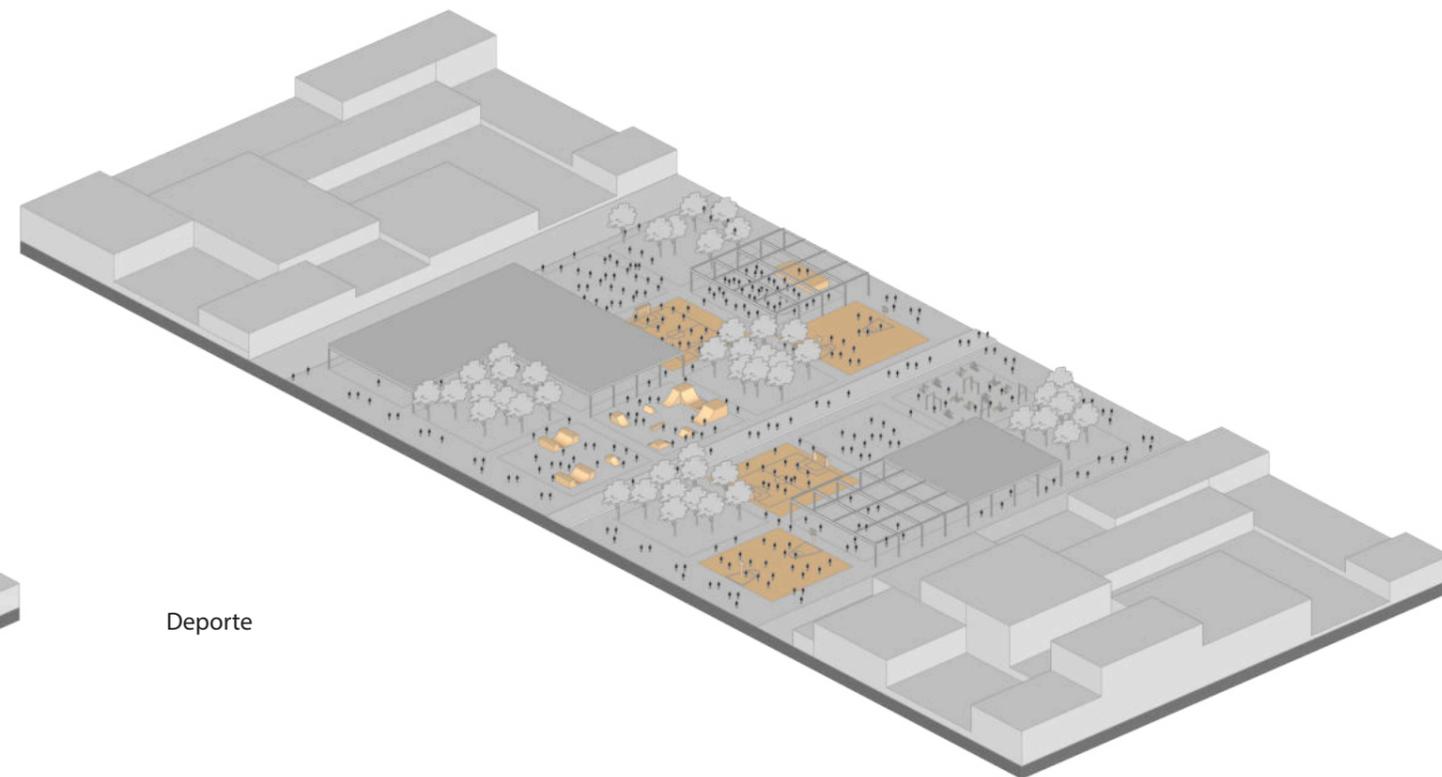
Plaza reserva natural + plaza seca + combinado



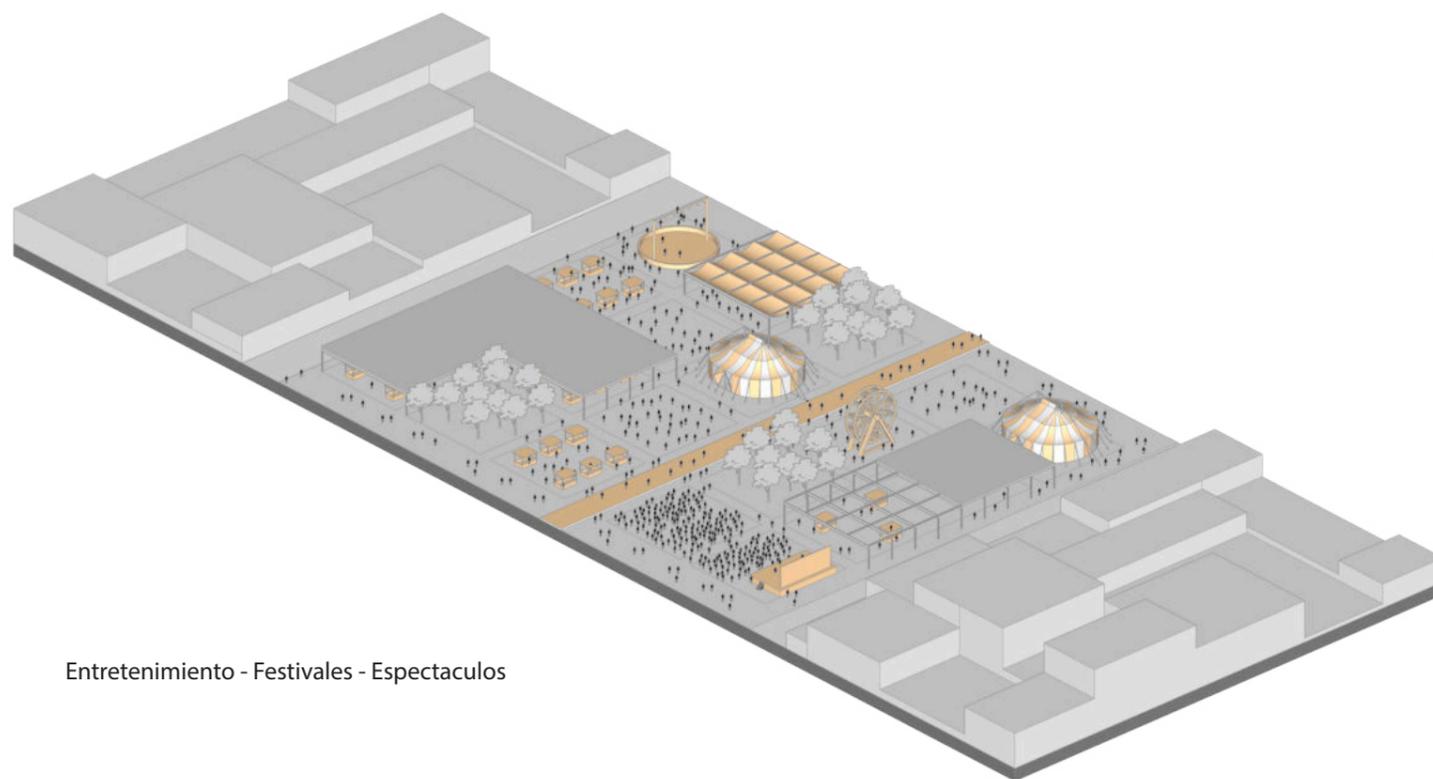
MANZANAS - INTERVENCIONES



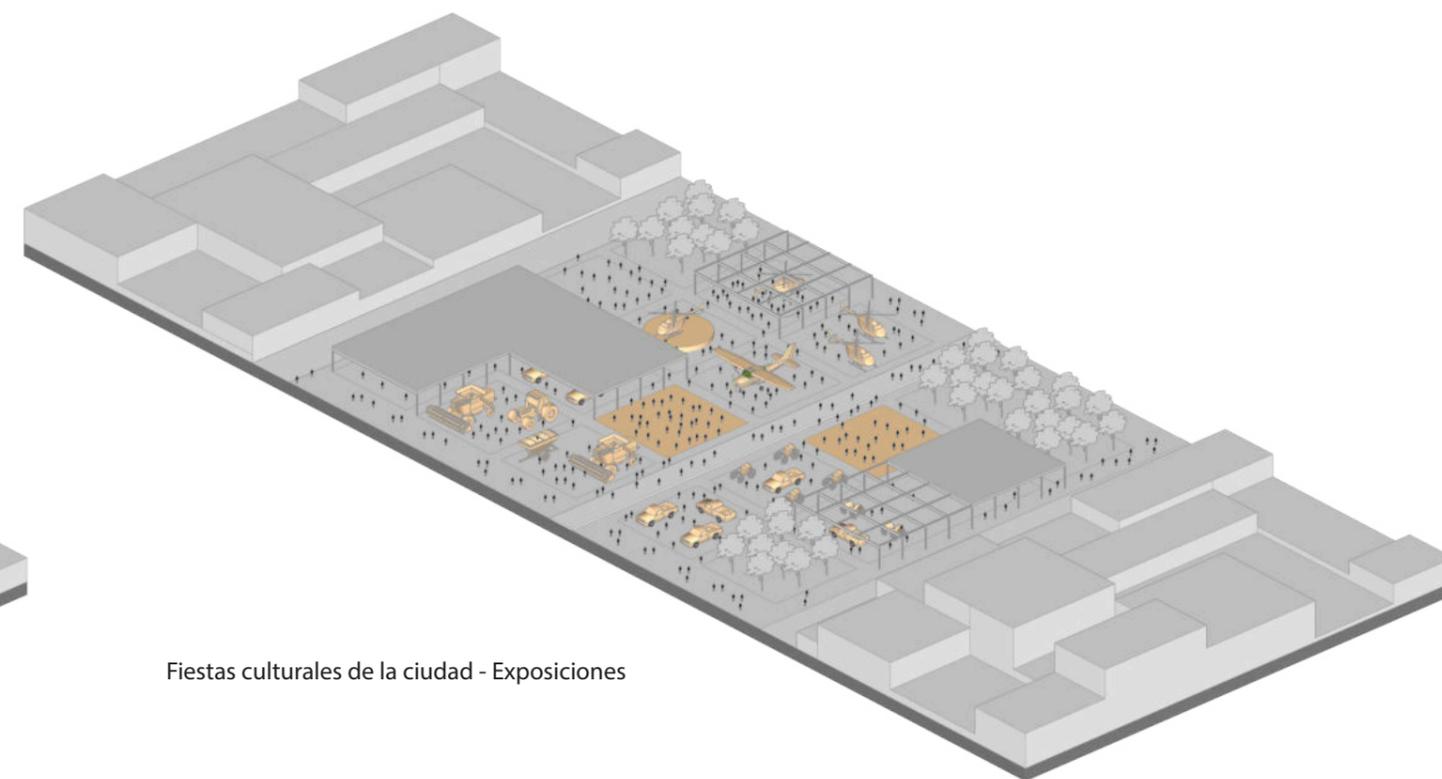
Mercado - Ferias



Deporte



Entretenimiento - Festivales - Espectaculos



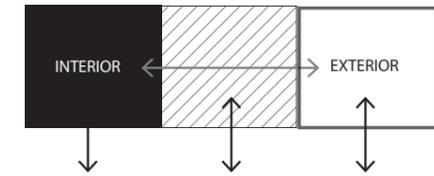
Fiestas culturales de la ciudad - Exposiciones

PARÁMETROS PARA EL ARMADO

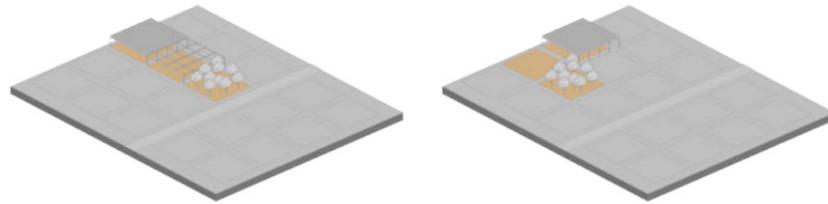
OCUPACIÓN / ARMADO

● Interior - fuelle/transición - exterior

Esquema básico - planta -



Esquema básico - axonométrica -



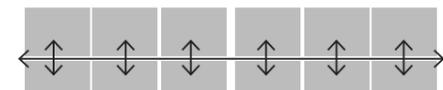
- INTERIOR: Edificio / Combinado / Medio modulo lleno
- EXTERIOR: Plaza para niños / Plaza reserva natural / Plaza saludable / Huertas / Estacionamiento
- FUELLE: Plaza seca / Plaza skaters / Plaza basquet / Plaza teatro / Plaza semucubierta / Plaza combinada / Plaza estanque / Plaza recolectora de agua de lluvias / Plaza del agua

Interacción
Continuidad
Fluidez
Flexibilidad

INTERVENCIÓN URBANA

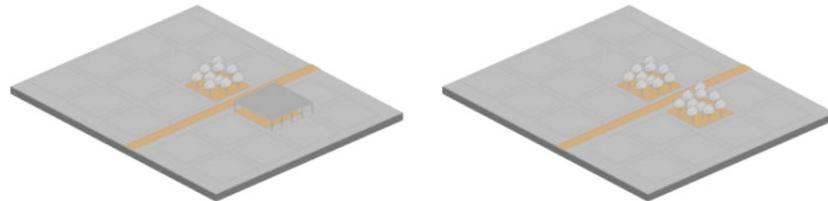
● Interior/exterior - camino peatonal - exterior

Esquema básico - planta -



Costilla peatonal principal - vías del tren -

Esquema básico - axonométrica -

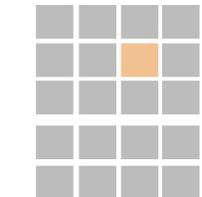


Apertura
Amplitud
Conexión
Vinculación

SUPERFICIE

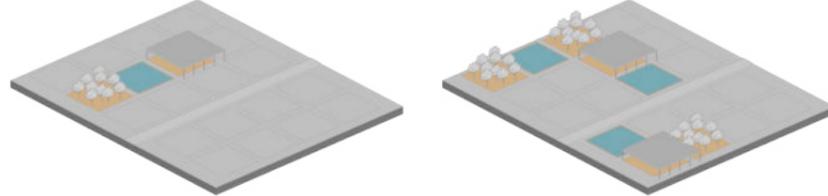
● Agua

Esquema básico - planta -



1/20 avos de superficie de agua, como mínimo

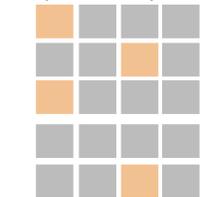
Esquema básico - axonométrica -



Reutilización
Valoración
Aprovecharla

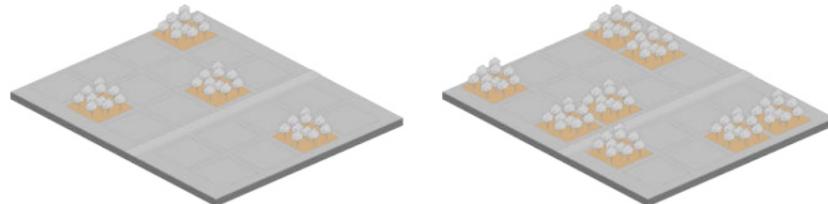
● Verde

Esquema básico - planta -



4/20 avos de superficie de espacio verde puro, como mínimo

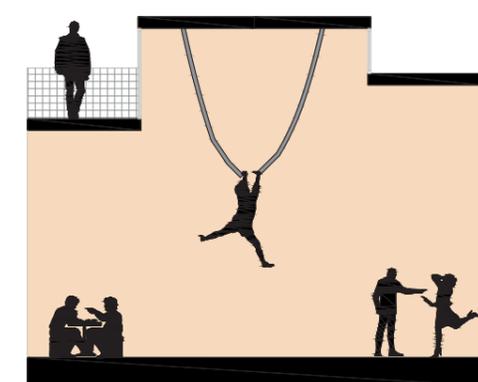
Esquema básico - axonométrica -



Interacción
Recreación
Regeneración

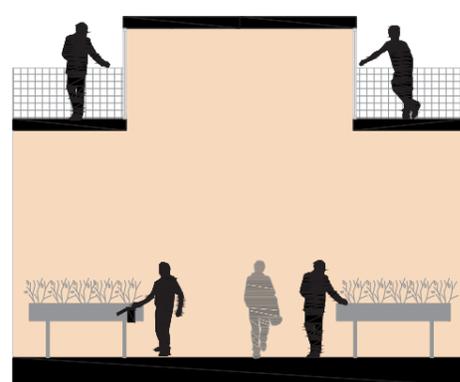
Para potencializar al módulo y ofrecerle una relación diferente con el usuario, se proponen tres alturas diferentes que hacen énfasis en la jerarquía de espacios, las visuales y la luz, como tres puntos importantes a tener en cuenta al momento de escoger una altura para el programa que albergará.

JERARQUÍA DE ESPACIOS



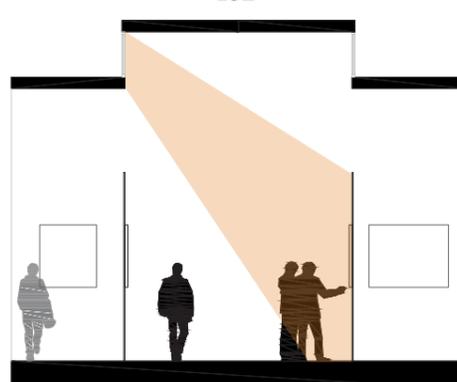
Jerarquías de espacios interiores. De acuerdo al programa que se aloje allí. Por ejemplo: en una menor altura, juego de ajedrez; en una mayor altura espectáculos de circo con telas y, por último, en un espacio intermedio, actividades como gimnasia artística, karate.

VISUALES



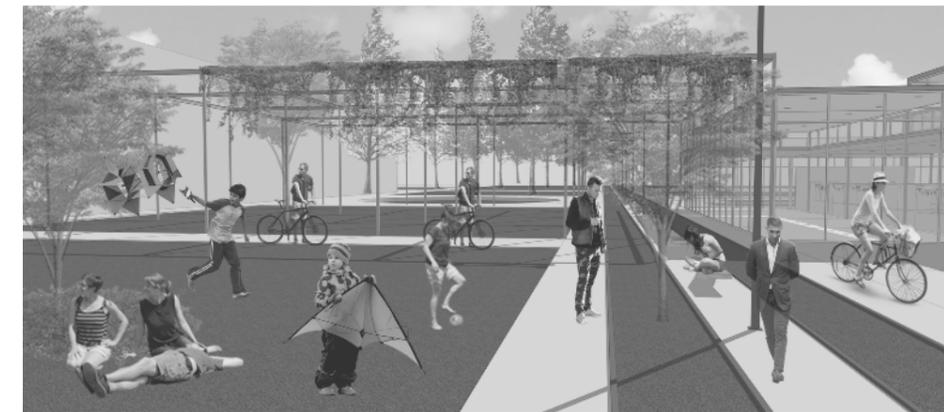
Destacar y fomentar las visuales interior - exterior cuando el programa lo requiera, buscando una vinculación y un contacto directo entre ambas. Por ejemplo, venta en huertas, viveros, botánica.

LUZ



Potenciar los espacios con la entrada de luz enmarcando actividades, jugar con ella y aprovechar las diferentes sensaciones y ambientes que se pueden lograr. Por ejemplo, una galería de arte.

PREFIGURACIONES



SISTEMA

MÓDULO ESTRUCTURAL - CUADRÍCULA DE VIGAS METÁLICAS

Este sistema está compuesto por vigas y columnas, las cuales constituyen una óptima solución para cubrir grandes luces.

Las ventajas que presenta este sistema estructural y constructivo son muy variadas:

- a) Rapidez de fabricación y montaje: todos los elementos son prefabricados en taller. El montaje, completamente estandarizado, puede ser ejecutado con mano de obra poco o semiespecializada. Los elementos son de reducido peso y se requiere equipo menor de montaje. Todo esto implica una gran rapidez en la fabricación de los distintos elementos y en el montaje de la estructura, lo que se traduce en una rápida puesta en servicio de la obra.

- b) Livianidad: la esbeltez de todos los elementos permite una estructura sumamente liviana.

- c) Posibilidad de grandes luces libres: la livianidad de la estructura (acero y buena distribución de los esfuerzos) permite salvar grandes luces sin apoyos intermedios, lo cual es de gran importancia en este tipo de proyectos.

- e) Buen comportamiento sonoro: debido al casi despreciable efecto que tienen las reverberaciones e interferencias debido a la compartimentación de la cubierta mediante un gran número de barras dispuestas en distintas direcciones.

- f) Efecto decorativo: las cubiertas de grillas resulta bien integrado a la finalidad y sentido de la obra, complementando a ésta no solo funcional sino estéticamente. Esto hace innecesario y aún inconveniente ocultar la estructura con cielorrasos, lo que se traduce en una economía adicional.

- g) Mayor resistencia al colapso: la eventual destrucción de una porción de la estructura es soportada por una redistribución de esfuerzos a las barras circundantes, sin que se agote la capacidad portante de la estructura total.

- h) Ubicación de cañerías: la altura (espesor) de la grilla y la disposición regular de las barras inclinadas, permiten prever fácilmente en su interior el pasaje de las distintas canalizaciones (electricidad, calefacción, ventilación, sanitarios, desagües, etc.).

- i) Se pueden realizar construcciones en tiempos reducidos de ejecución.

- j) Edificios con probabilidad de crecimiento y cambios de función o de cargas.

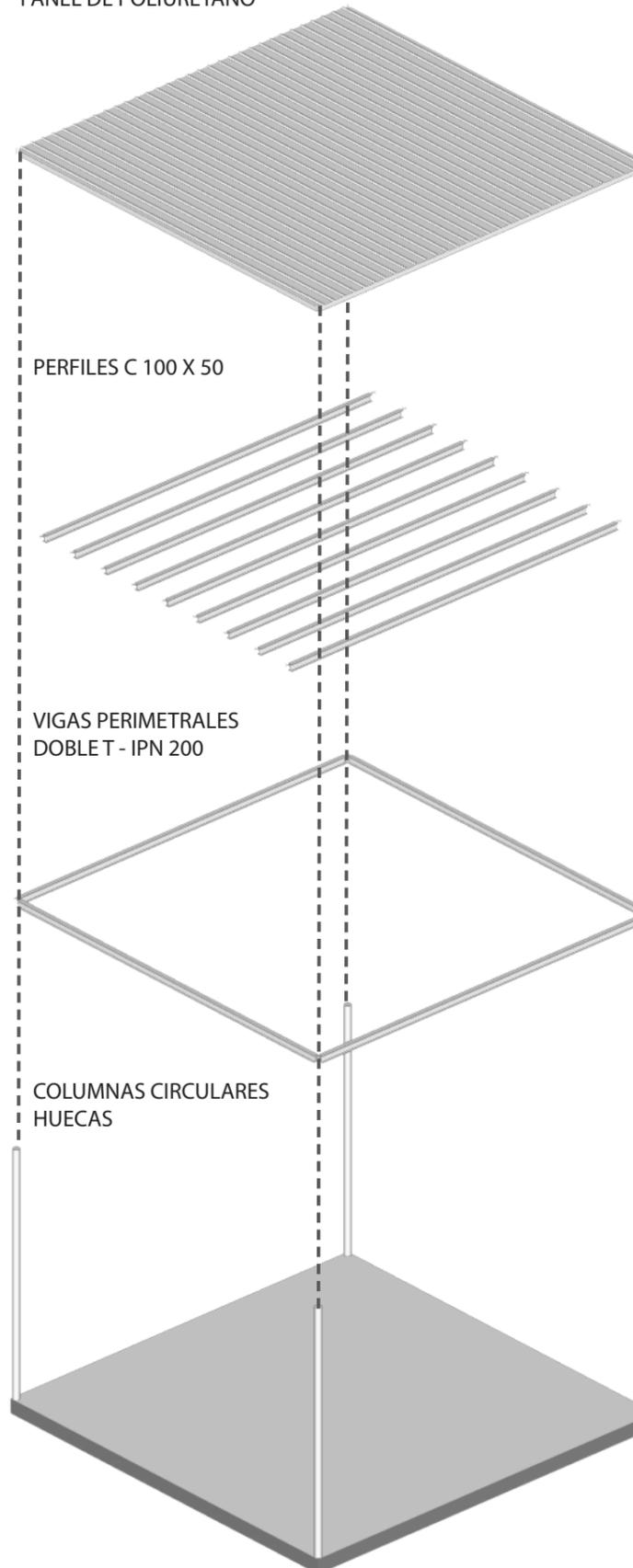
Las estructuras metálicas se utilizaron y se utilizan por norma general en el sector industrial porque tienen excelentes características para la construcción, son muy funcionales y su coste de producción suele ser más barato que otro tipo de estructuras. Es así que, el predio, tiene una fuerte impronta de carácter industrial y el hierro es uno de sus protagonistas.

Este sistema, además, permite una agrupación simple y clara de la estructura, obteniendo así, diferentes formas, opciones y flexibilidad a la hora de plantear los programas. Las calles internas de las manzanas quedan incluidas dentro del módulo.

DESPIECE ESTRUCTURAL MÓDULO 8 x 8

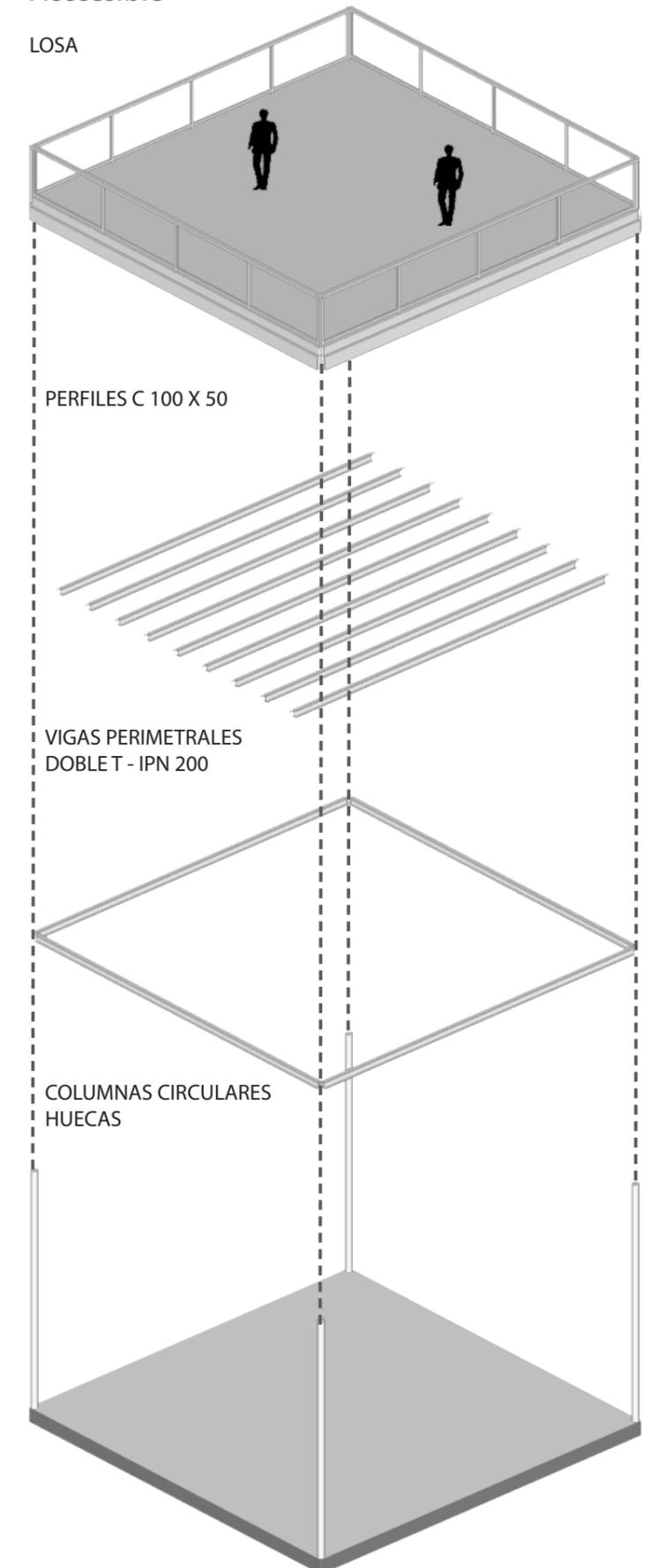
Inaccesible

PANEL DE POLIURETANO



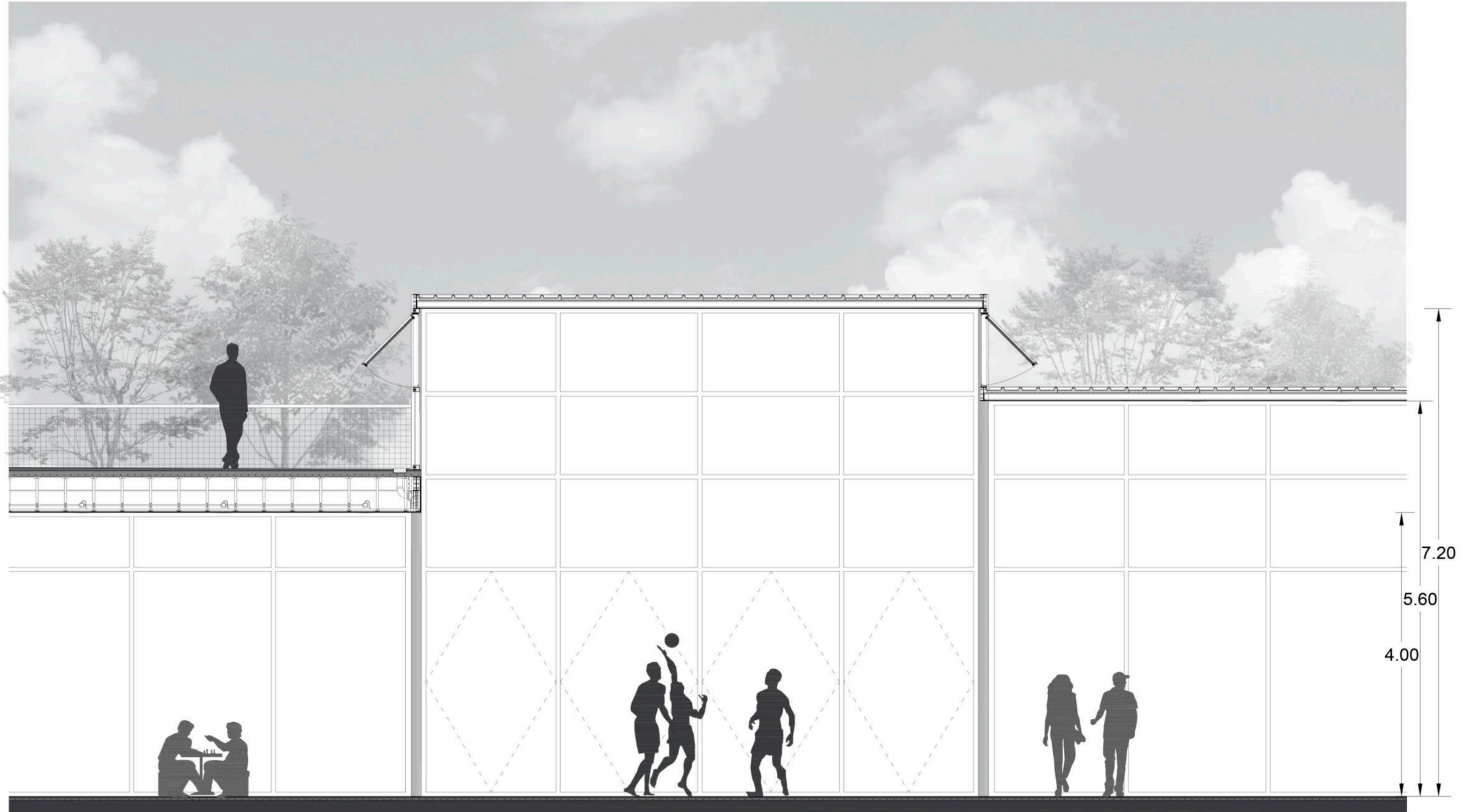
Accesible

LOSA



DETALLE CORTE TIPO

Esc. 1.50



VENTILACIÓN CRUZADA

Gracias a la carpintería superior, se generan corrientes de aire natural que, dentro de espacios cerrados, permiten no sólo ventilar, sino también renovar el aire constantemente. Además, la vegetación de todo el parque, son claves en ayudar a que las carpinterías no reciban directamente la incidencia del sol.

ILUMINACIÓN NATURAL PERMANENTE

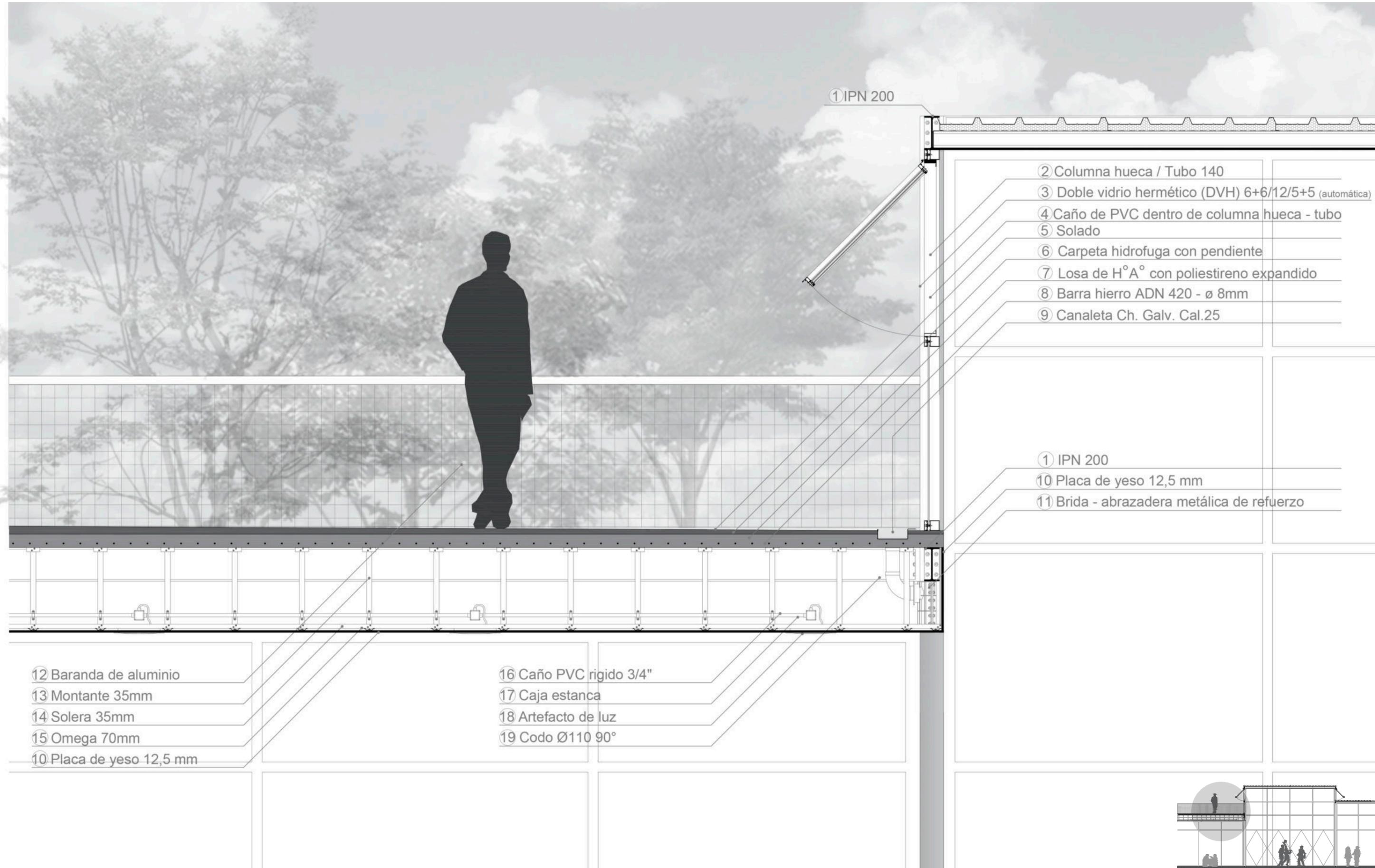
- Ahorro energético
- Mejor ritmo circadiano y descanso
- Mejor rendimiento cognitivo y mayor productividad
- Reduce la fatiga visual

DVH

- Aumenta la aislación entre el espacio interior y exterior, reduciendo la transmitancia térmica a través de los cristales
- Mejora el aislamiento acústico entre un 40% a un 70%

DETALLE CUBIERTA ACCESIBLE

Esc. 1.20



① IPN 200

- ② Columna hueca / Tubo 140
- ③ Doble vidrio hermético (DVH) 6+6/12/5+5 (automática)
- ④ Caño de PVC dentro de columna hueca - tubo
- ⑤ Solado
- ⑥ Carpeta hidrofuga con pendiente
- ⑦ Losa de H°A° con poliestireno expandido
- ⑧ Barra hierro ADN 420 - ø 8mm
- ⑨ Canaleta Ch. Galv. Cal.25

- ① IPN 200
- ⑩ Placa de yeso 12,5 mm
- ⑪ Brida - abrazadera metálica de refuerzo

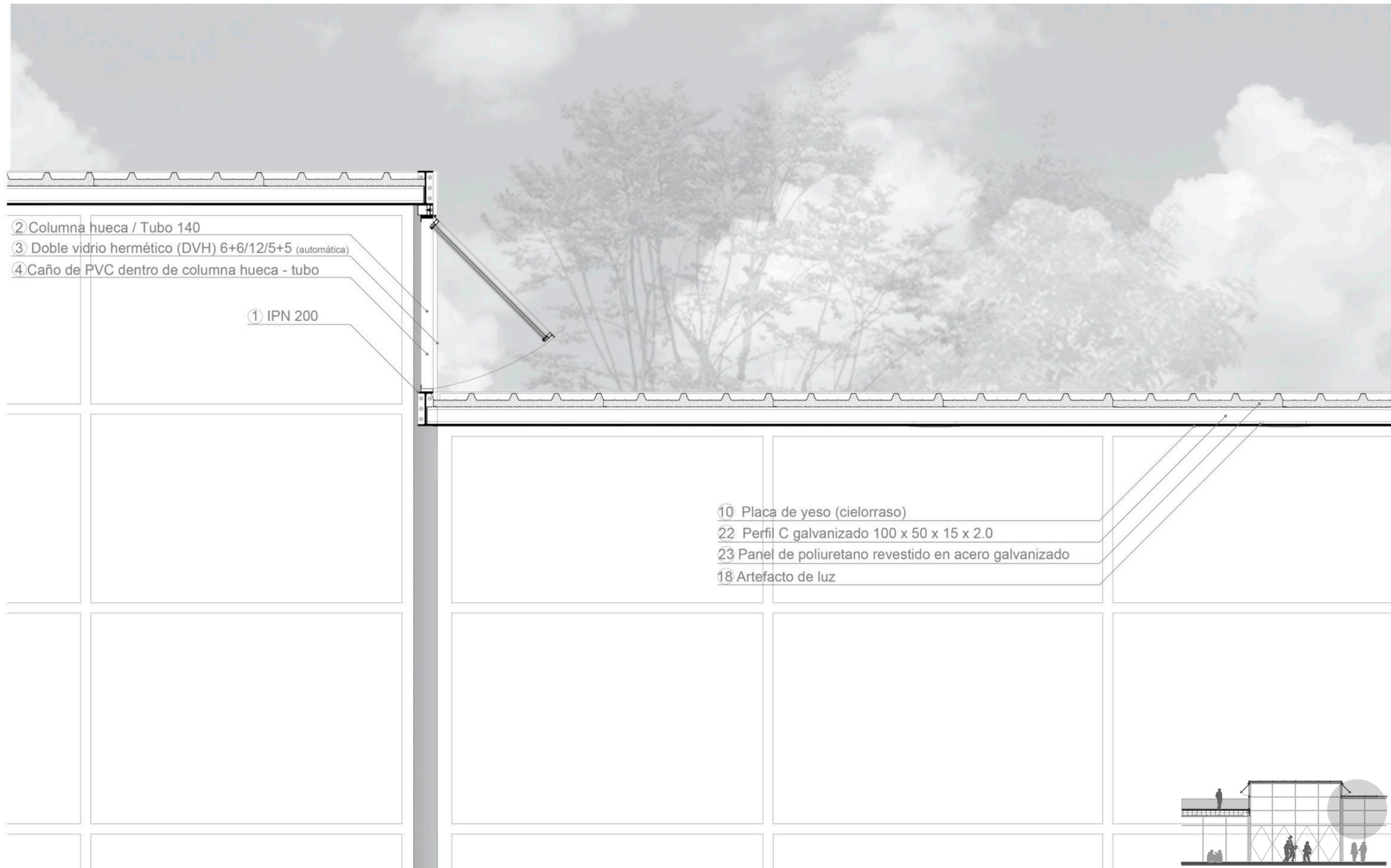
- ⑫ Baranda de aluminio
- ⑬ Montante 35mm
- ⑭ Solera 35mm
- ⑮ Omega 70mm
- ⑩ Placa de yeso 12,5 mm

- ⑯ Caño PVC rígido 3/4"
- ⑰ Caja estanca
- ⑱ Artefacto de luz
- ⑲ Codo Ø110 90°



CUBIERTA INACCESIBLE

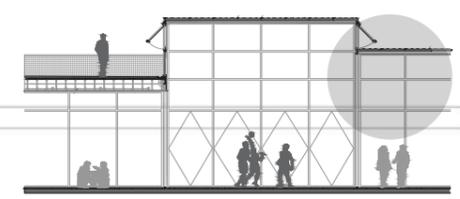
Esc. 1.20



- ② Columna hueca / Tubo 140
- ③ Doble vidrio hermético (DVH) 6+6/12/5+5 (automática)
- ④ Caño de PVC dentro de columna hueca - tubo

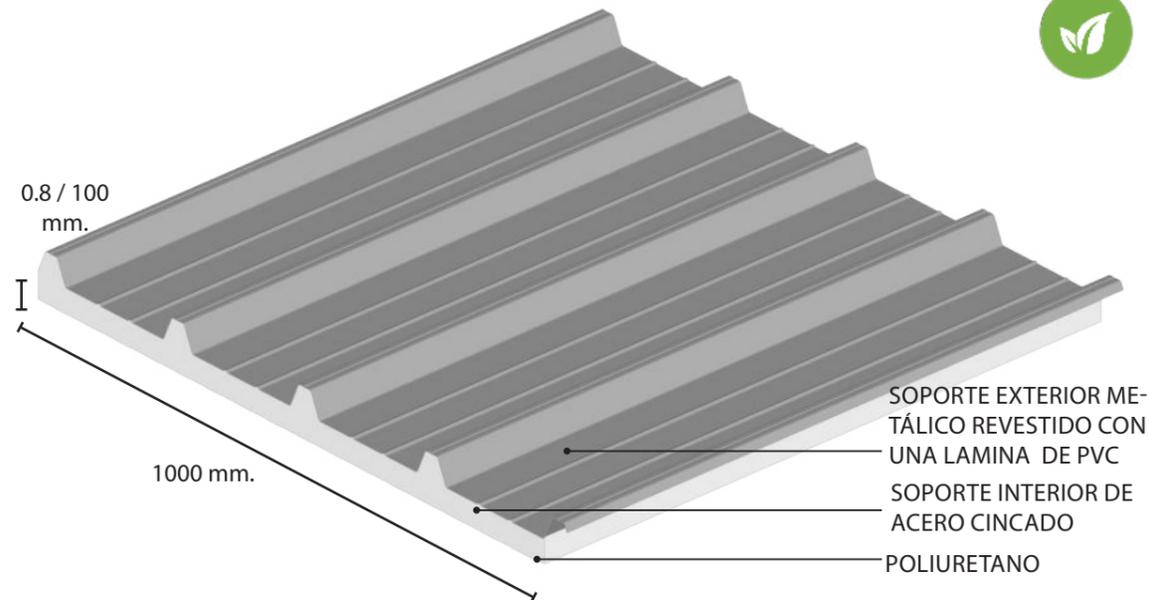
① IPN 200

- ⑩ Placa de yeso (cielorraso)
- ⑫ Perfil C galvanizado 100 x 50 x 15 x 2.0
- ⑬ Panel de poliuretano revestido en acero galvanizado
- ⑮ Artefacto de luz



CUBIERTA INACCESIBLE: PANELES DE POLIURETANO

El panel sándwich para techo es un sistema de cerramiento horizontal pensado para cualquier tipo de construcción liviana. Este sistema integra una terminación exterior, un núcleo aislante de alto rendimiento y un acabado interior estético. Por tratarse de un sistema de paneles termo-aislantes con diseño modular, su mayor beneficio radica en el rápido montaje y el alto rendimiento térmico y de aislamiento que presta.



Panel sándwich para realizar cubiertas planas o con poca pendiente (de 1 a 3 %), compuestos por dos chapas de acero perfilado y prelavado que otorgan una resistencia mecánica al conjunto y un núcleo de poliuretano que cumple las funciones de aislante térmico y acústico. Sus propiedades son:

- Elevada capacidad portante con bajo peso.
- Aislamiento térmico duradero: las propiedades físicas del núcleo aislante, hecho de espuma rígida de polisocianurato, y la estanqueidad del sistema de paneles garantizan el aislamiento térmico.
- Buena barrera al agua y al vapor.
- Alta eficiencia de estanqueidad: la construcción no sufrirá ningún tipo de filtración de elementos externos, tales como humedad, temperatura, polvo, etc.
- Superficies exteriores capaces de ofrecer resistencia a los agentes atmosféricos y a ambientes agresivos.
- Sencillez de instalación: diseño modular que permite una fácil instalación, utilizando técnicas de transportes e izajes modernos, así como un rápido sistema de fijación.
- Sencillez de reparación o sustitución en caso de daño.
- Economía en la producción de masa.
- Reducción de la temperatura de cubierta, los aislantes rinden mejor y se consigue un mayor ahorro energético en el edificio. Además, el núcleo aislante de espuma rígida de polisocianurato (PIR), y el sistema de unión que poseen los paneles, garantizan el aislamiento térmico y la impermeabilidad.
- Resistencia mecánica: mayor rigidez en la superficie horizontal, y a su vez, permite que se utilicen menos correas en la estructura secundaria.

El montaje comienza con la instalación sobre una estructura secundaria. Los paneles son fijados a esta estructura con tornillos colocados en las crestas de manera intercalada (una cresta si, otra no).

El siguiente paso consiste en colocar sellador butílico en la parte longitudinal del primer panel para lograr una óptima unión y hermeticidad entre los mismos. Luego se colocan los tornillos en la cresta del solape por cada correa.

Luego, se monta el segundo panel teniendo en cuenta las descripciones anteriores.

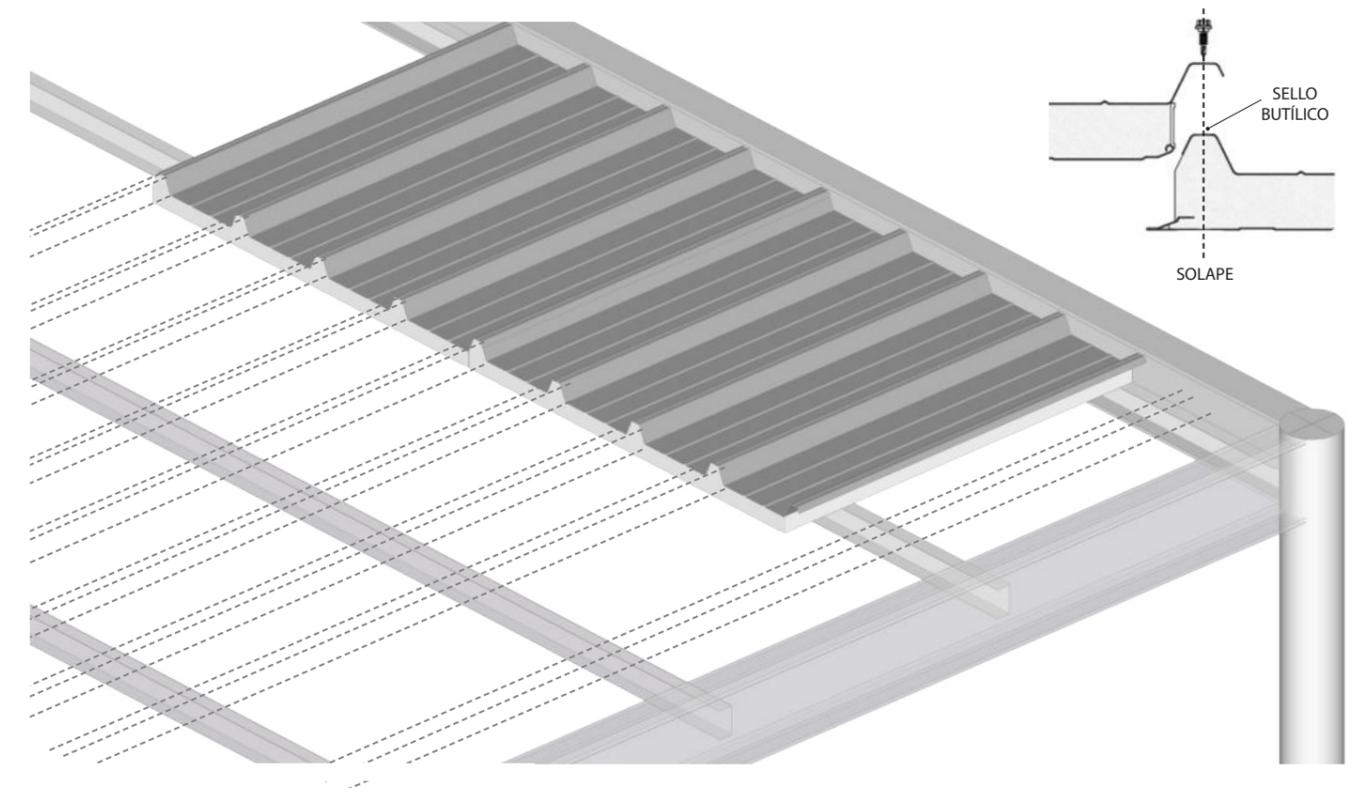
Además de estas ventajas, el panel posee características que lo convierten en un material ideal en la construcción sostenible.

- El acero del panel es completamente reciclable.
- El panel es un elemento monolítico que es prefabricado a la medida y no se requieren procesos de fabricación de éste en el sitio de la obra, ni el uso de maquinaria pesada, de esta forma no se generan contaminantes en la obra. Además de esto, no se contamina el medio ambiente con productos de limpieza ya que el mantenimiento que requiere es mínimo.
- Por el poco peso por m^2 el panel puede ser instalado manualmente sin necesidad de usar montacargas, grúas etc; de esa forma no se genera emisiones contaminantes.
- Las propiedades estructurales del panel lo hacen un material auto-portante, es decir, se necesita menos cantidad de estructura para su soporte, reduciendo gastos, energía y mano de obra.

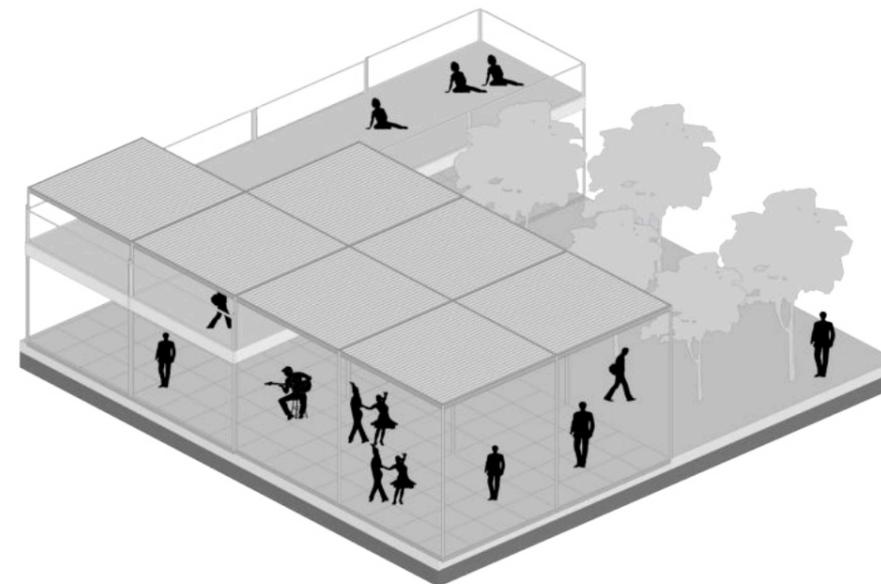
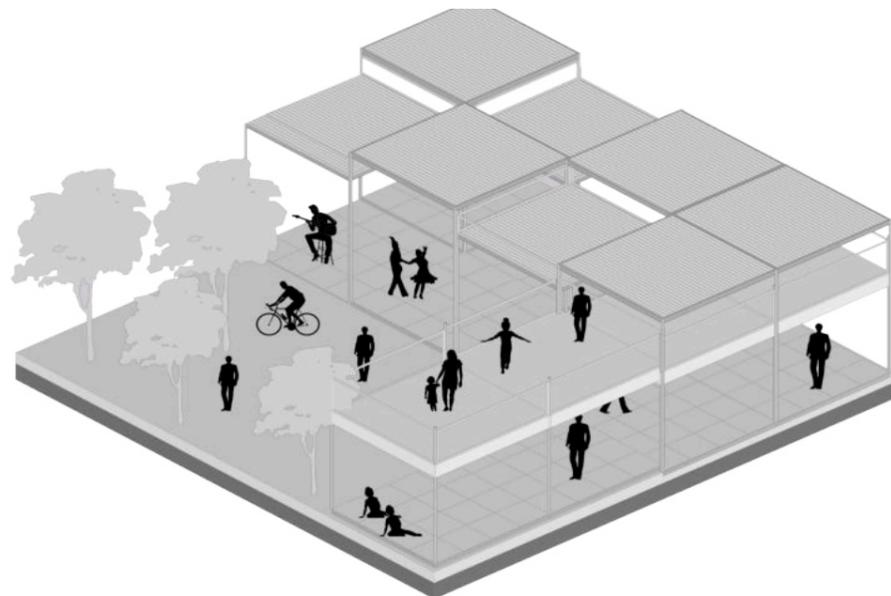
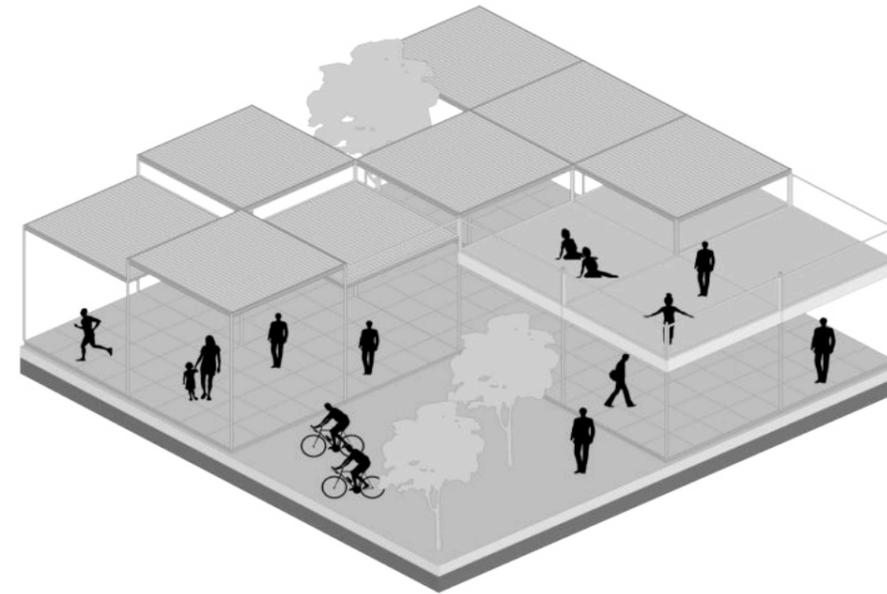
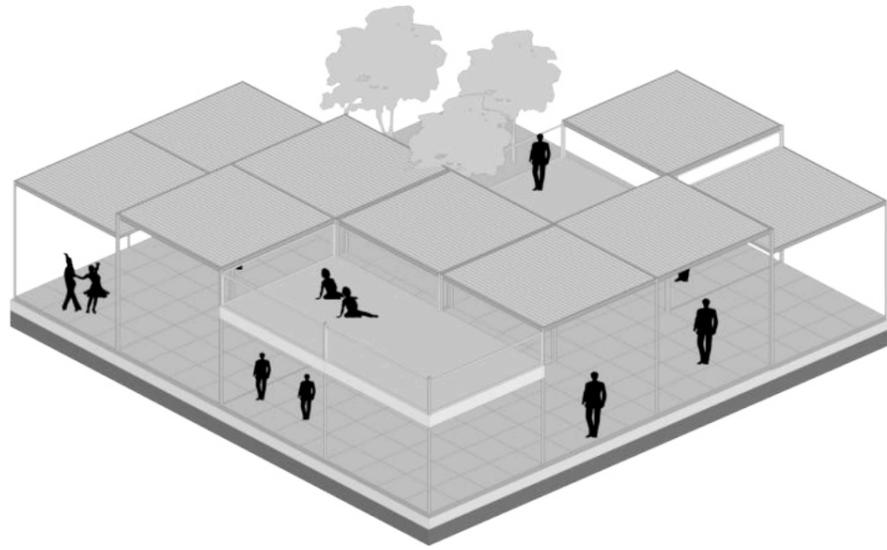
¿Cuál es la longitud de panel máxima?

Depende del transporte. Los fabricantes realizan la fabricación en líneas continuas, siendo la limitación la que se pueda transportar hasta la obra y luego manipularlos; generalmente hasta 14 m. de longitud.

En cuanto al solape entre paneles, se resuelve in situ mediante el corte y limpieza del núcleo aislante del panel y el sellado de la chapa superior.



POSIBLES COMBINACIONES



COLUMNAS DEL SISTEMA

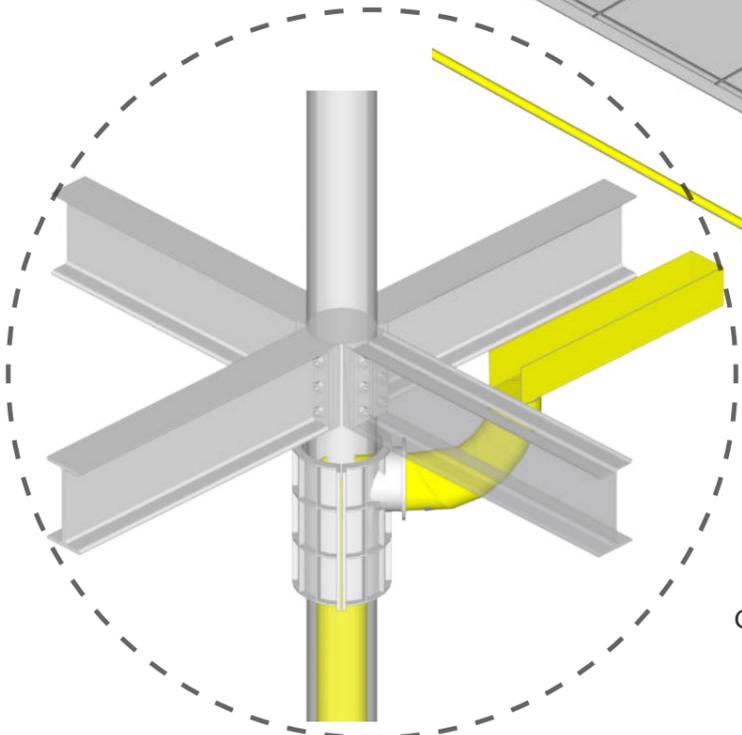
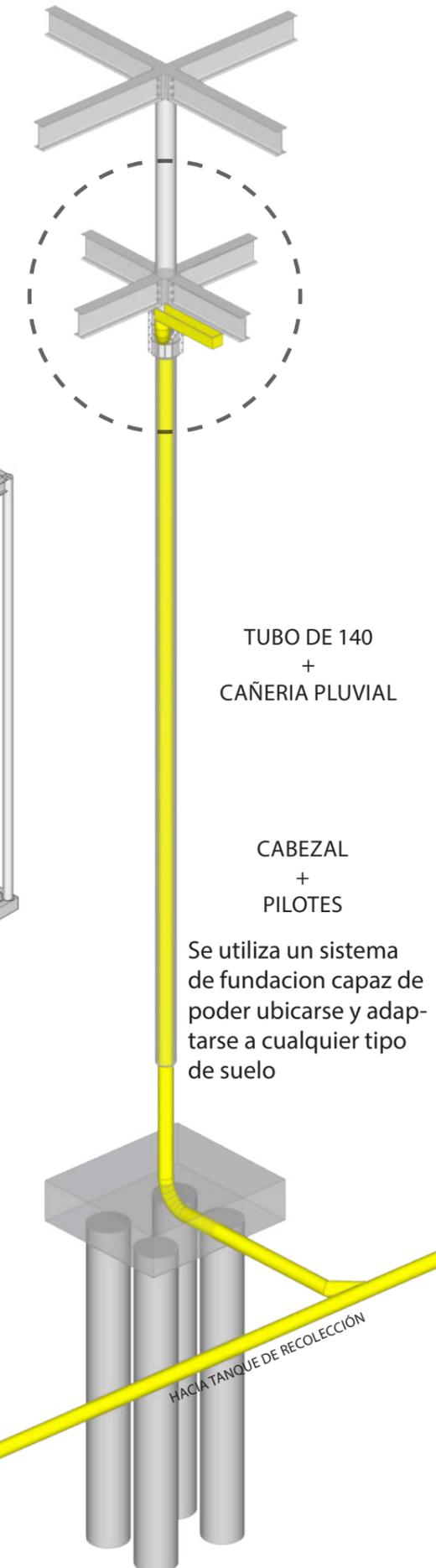
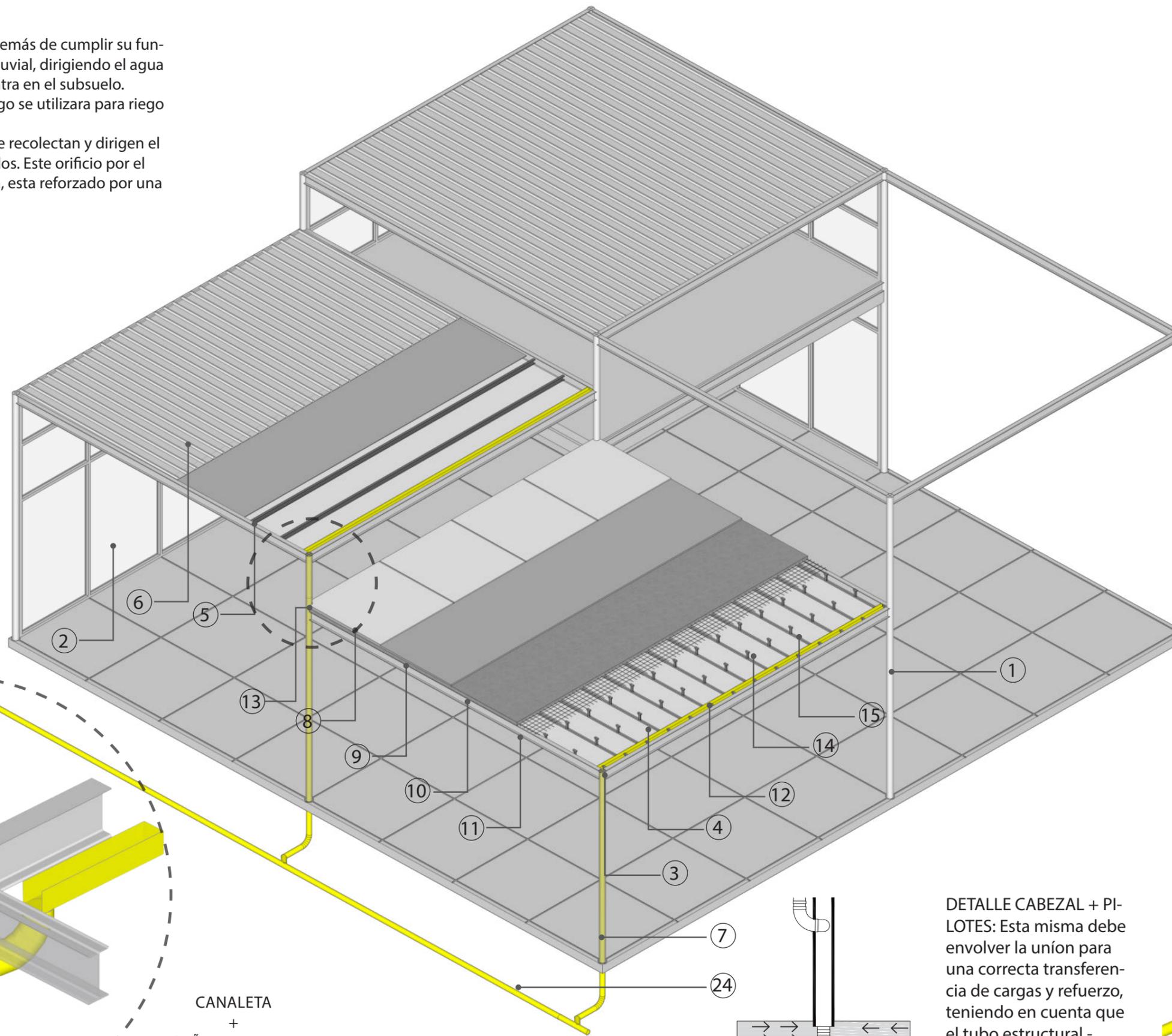
Las columnas huecas o tubos de 140, además de cumplir su función estructural, lo hacen como pleno pluvial, dirigiendo el agua de lluvias hacia el tanque que se encuentra en el subsuelo.

Este último, almacenará el agua que luego se utilizara para riego del parque y sanitarios.

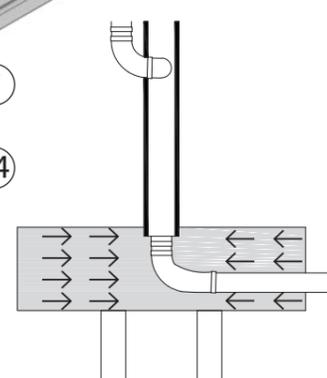
Las cubiertas, cuentan con canaletas que recolectan y dirigen el agua hacia las columnas, a través de codos. Este orificio por el cual el caño ingresa dentro de la columna, esta reforzado por una brida, abrazadera metálica.

- 1-Tubo 140 / Columna hueco
- 2- Carpintería de vidrio
- 3- IPN 200
- 4- Placa de yeso
- 5- Perfil C galvanizado
- 6- Panel de poliuretano revestido en acero galvanizado
- 7- Caño de PVC dentro de tubo 140
- 8- Solado
- 9- Carpeta hidrófuga con pendiente
- 10- Losa de H A con poliestireno expandido
- 11- Barra de hierro ADN 420 - ø 8 mm.
- 12- Canaleta Ch. Galv. Cal.25
- 13- Brida - Abrazadera metálica de refuerzo
- 14- Montante
- 15- Solera
- 24- Cañería a tanque de recolección de agua de lluvia

 RECOLECCIÓN DE AGUA DE LLUVIAS
Para uso sanitario y riego del parque



CANALETA
+
CAÑERÍA PLUVIAL
+
BRIDA



DETALLE CABEZAL + PILOTES: Esta misma debe envolver la unión para una correcta transferencia de cargas y refuerzo, teniendo en cuenta que el tubo estructural - columna, lleva dentro el desague pluvial

SUBSISTEMA

STEEL FRAME: CERRAMIENTO CAJAS PROGRAMÁTICAS

Dentro de la cuadrícula de vigas metálicas, se alojan diferentes programas que contiene el Parque Urbano. Algunos de ellos requieren otro tipo de infraestructura, llevado a cabo por el sistema Steel Frame.

¿Por qué Steel frame?

- Acorta los plazos de ejecución, la mano de obra y minimiza los desperdicios: reduce los tiempos de ejecución entre un 30 y un 60%, porque al ser un sistema de construcción en seco no depende de factores como la humedad o el sol para montar su estructura. De esta manera múltiples tareas pueden llevarse a cabo en paralelo sin esperar tiempos de fragüe o de secado. La estructura puede realizarse en el taller.

Las instalaciones se pueden hacer de forma más práctica y casi sin escombros. Lo mismo ocurre con el posible mantenimiento, ya que el sistema es totalmente modular.

- El aislamiento térmico logra un gran ahorro energético en la obra: las paredes tienen en su interior una aislación (poliestireno expandido, lana de vidrio por ejemplo) que las hace mucho más resistentes al pasaje del frío y el calor hacia el interior y re produce un importante ahorro en gastos de electricidad y gas.

Se reduce al máximo el consumo de agua en el proceso de construcción y, además, la mayoría de los materiales utilizados son 100% reciclables.

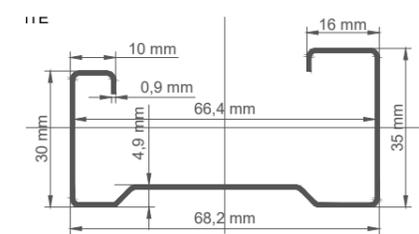
- 30% más barato que la construcción húmeda tradicional: al ser un sistema racionalizado se puede calcular con precisión la cantidad de materiales a utilizar reduciendo al máximo los desperdicios, ahorrando costos en materiales y contener.

La fácil manipulación y acopio de los materiales, al ser más livianos, hacen la obra mucho más segura para sus operarios.

- Proporciona el máximo confort térmico y acústico, estético y moderno.

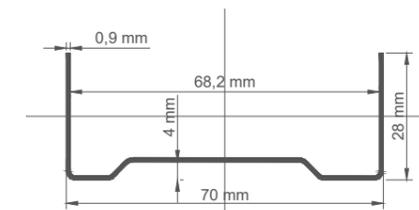
Catálogo de piezas:

MONTANTES

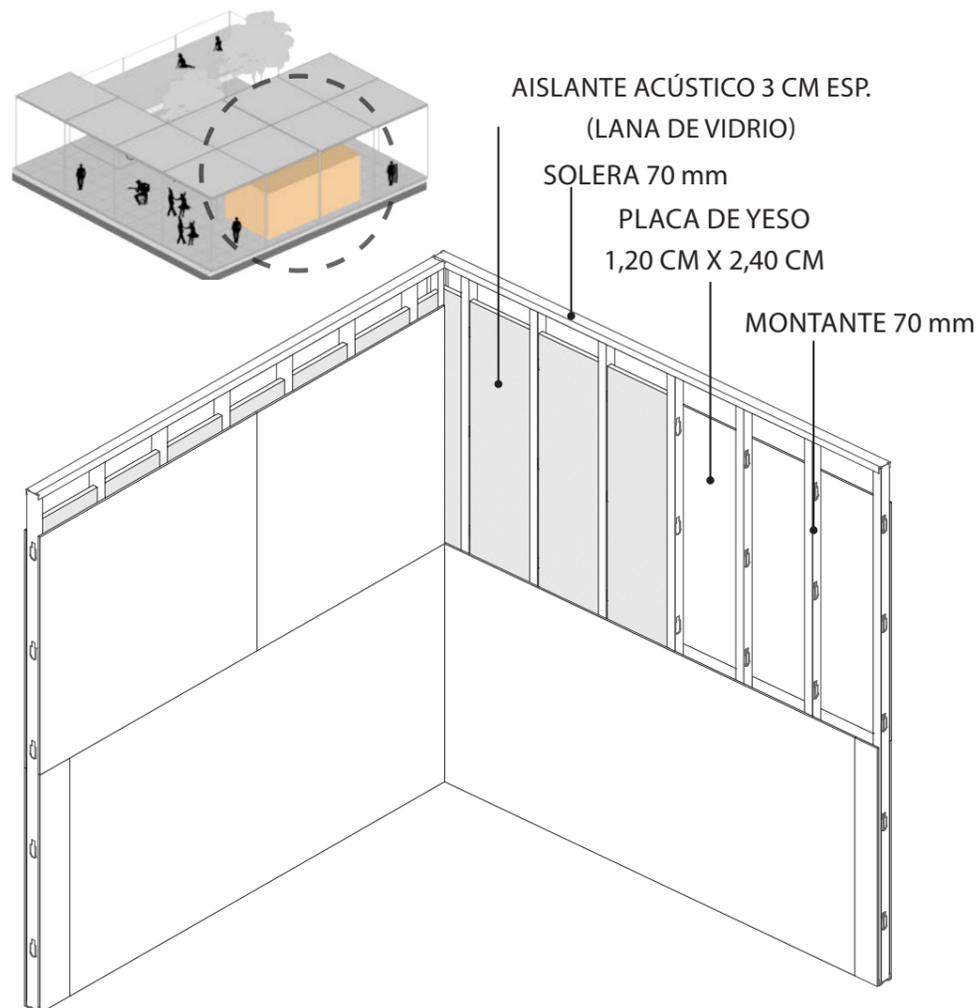


Perfil Montante: 35 mm x 69 mm x 30 mm y 2,60 metros de largo, con perforaciones para el pasaje de instalaciones.

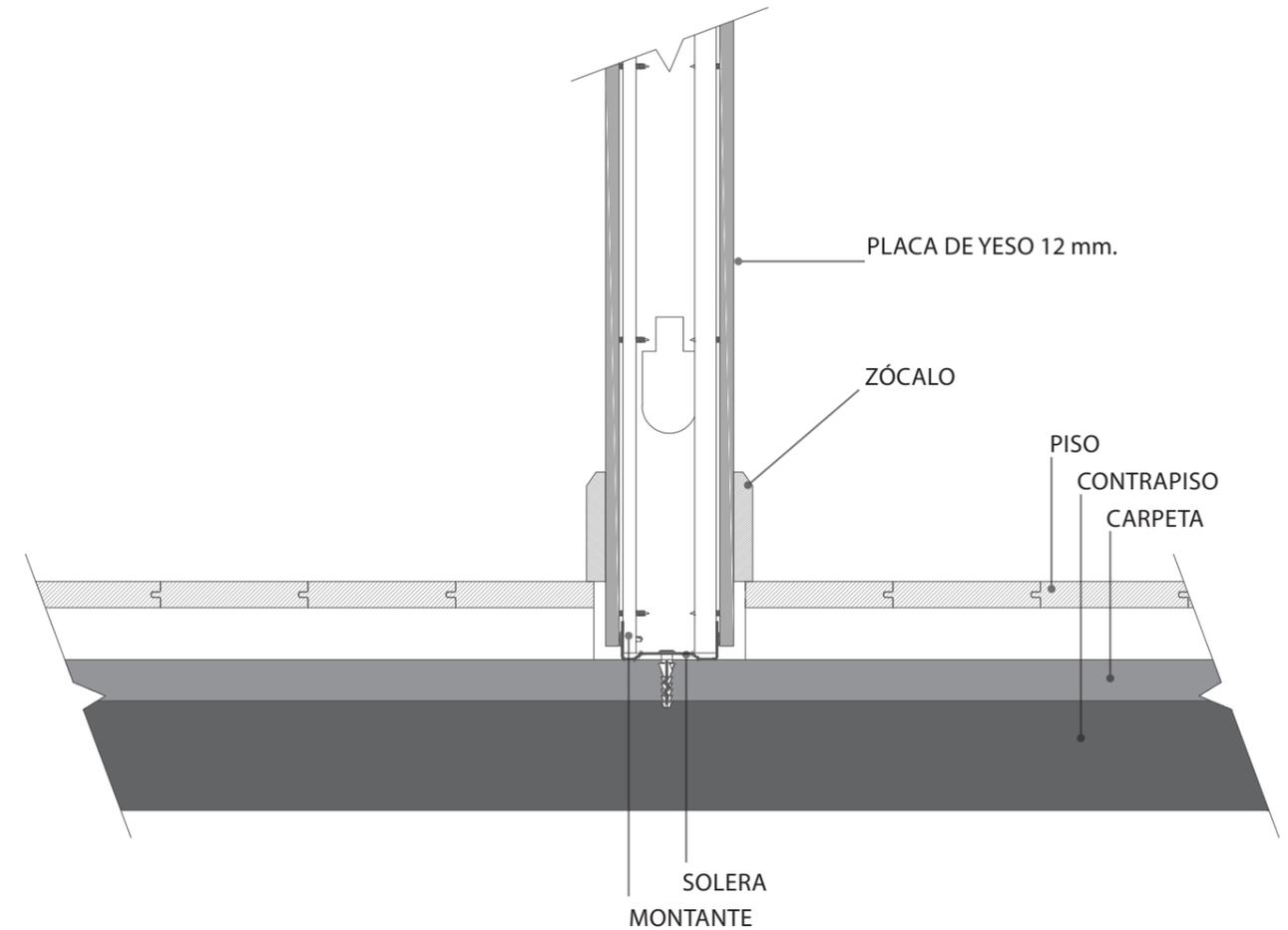
SOLERAS



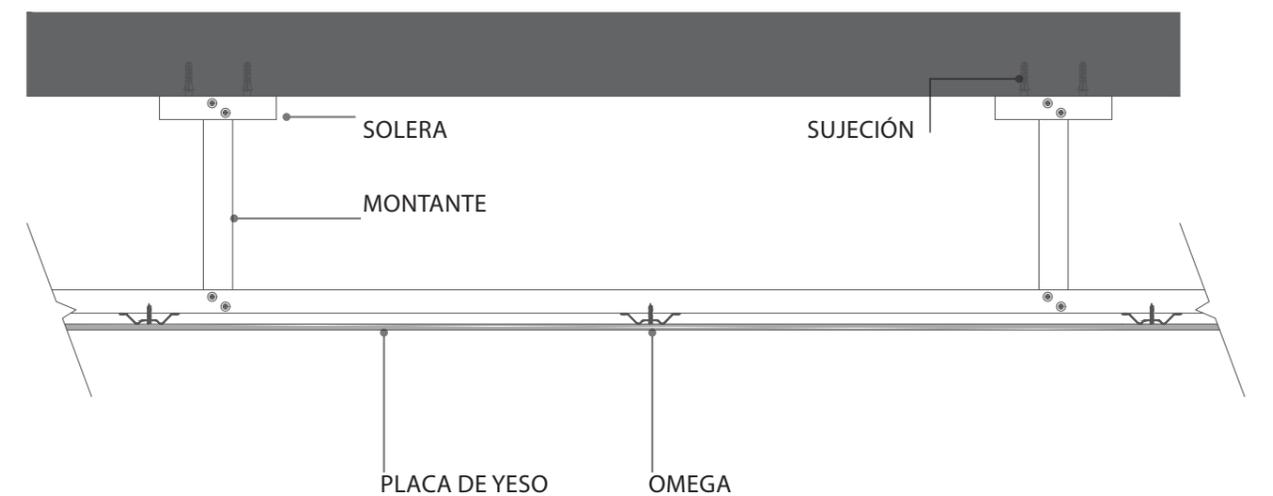
Perfil Solera: 28 mm x 70 mm x 28 mm y 2,60 metros de largo.



SUJECIÓN A PISO

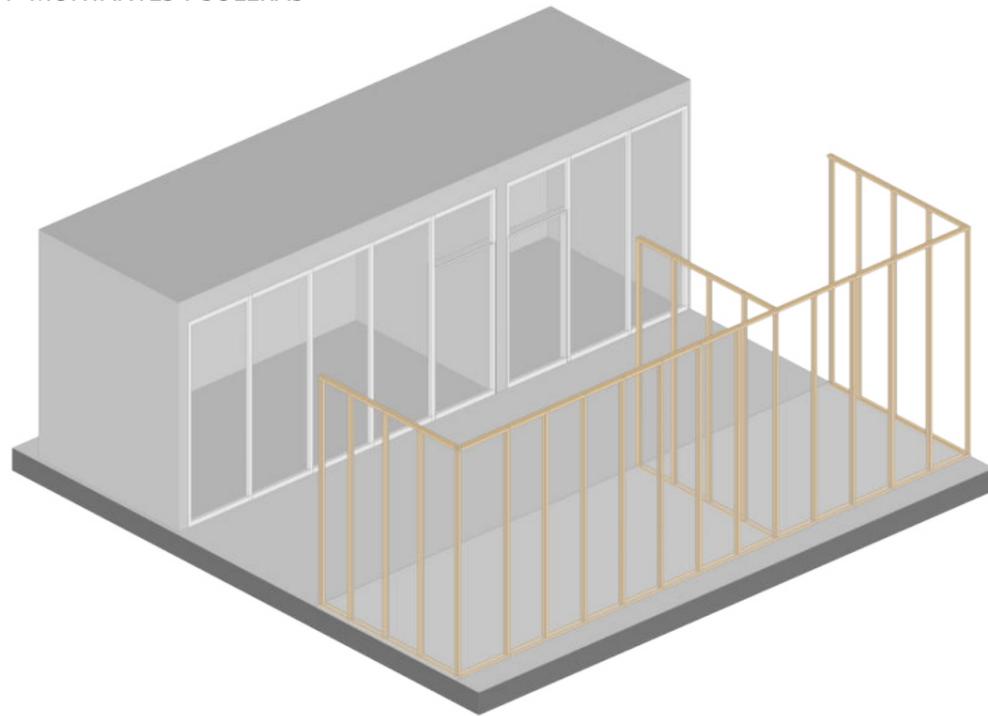


SUJECIÓN CIELORRASO

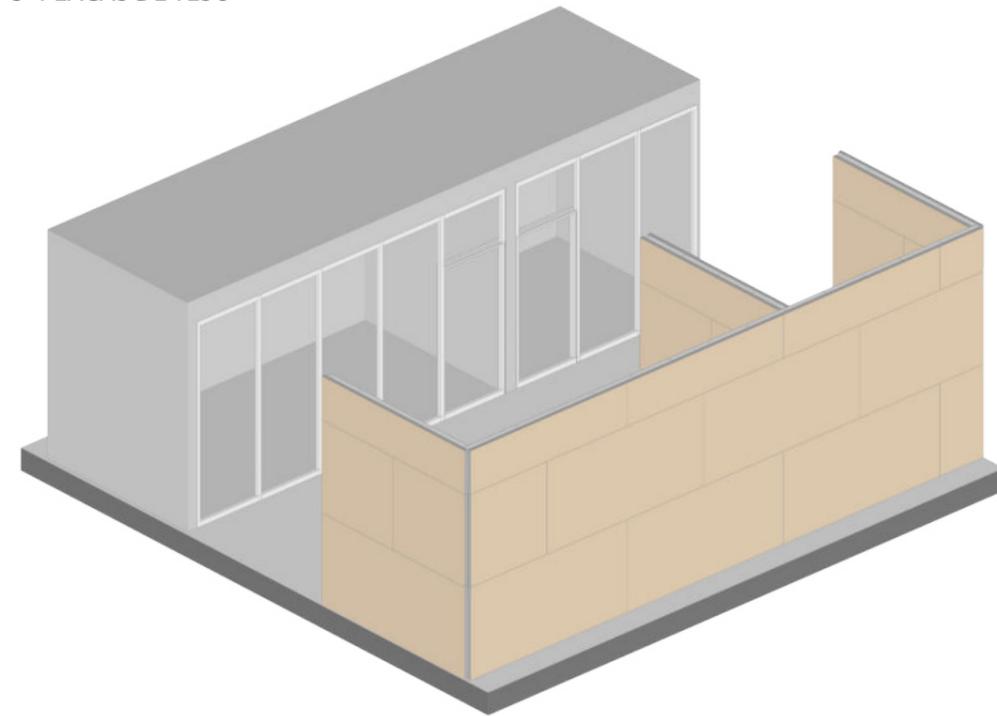


DESPIECE DEL SISTEMA

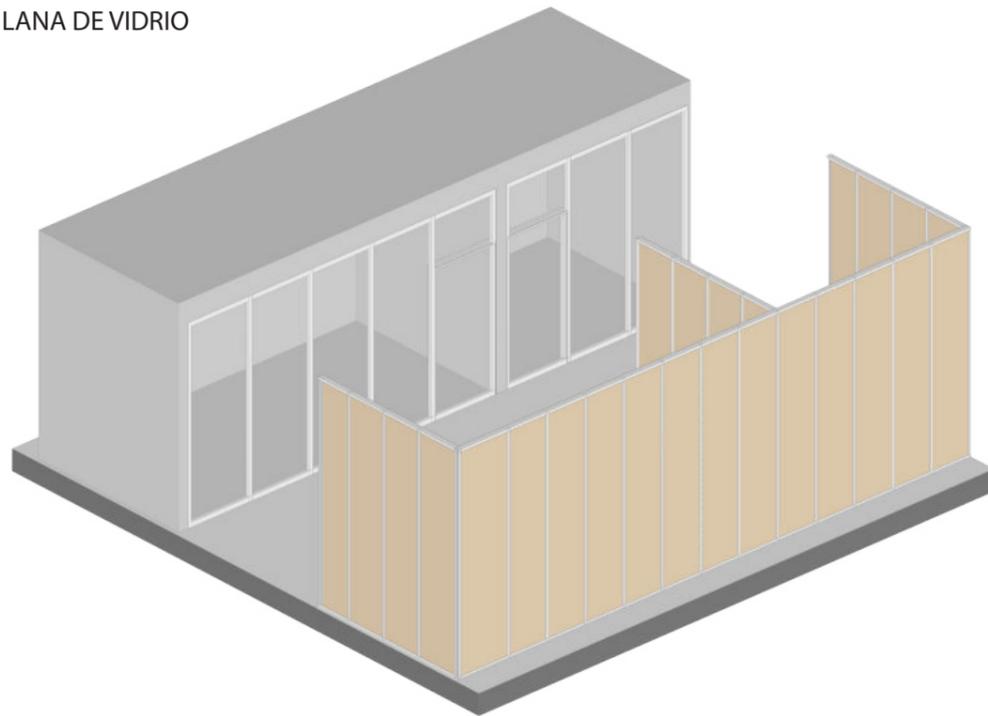
1- MONTANTES Y SOLERAS



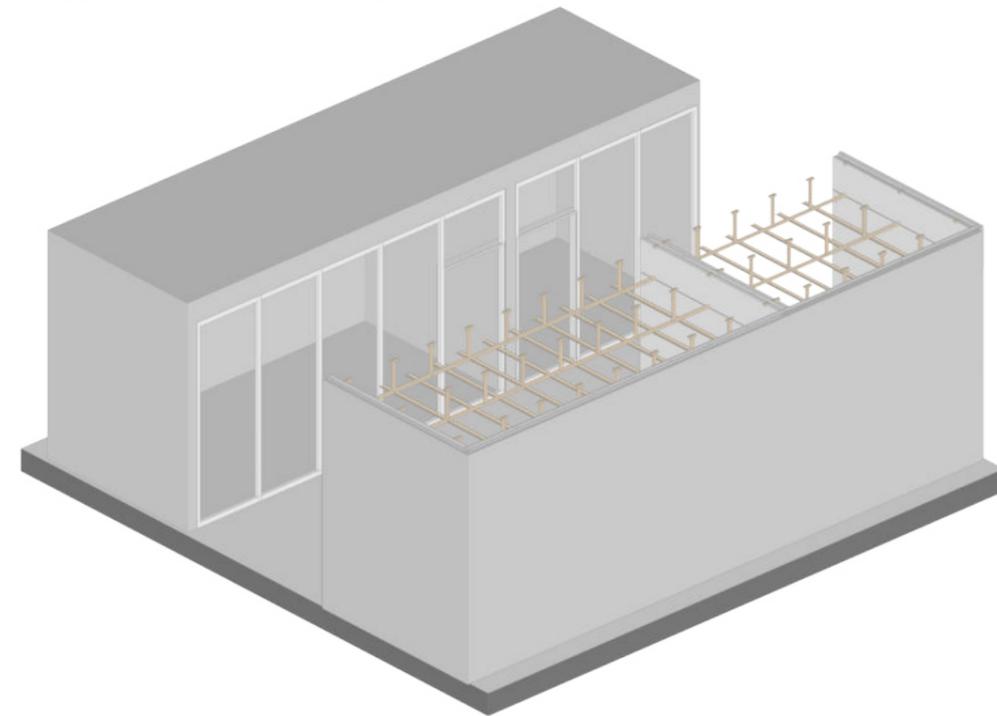
3- PLACAS DE YESO



2- AISLANTE TERMO ACÚSTICO:
LANA DE VIDRIO



4- CIELORRASO Y PINTURA FINAL



CARPINTERIA

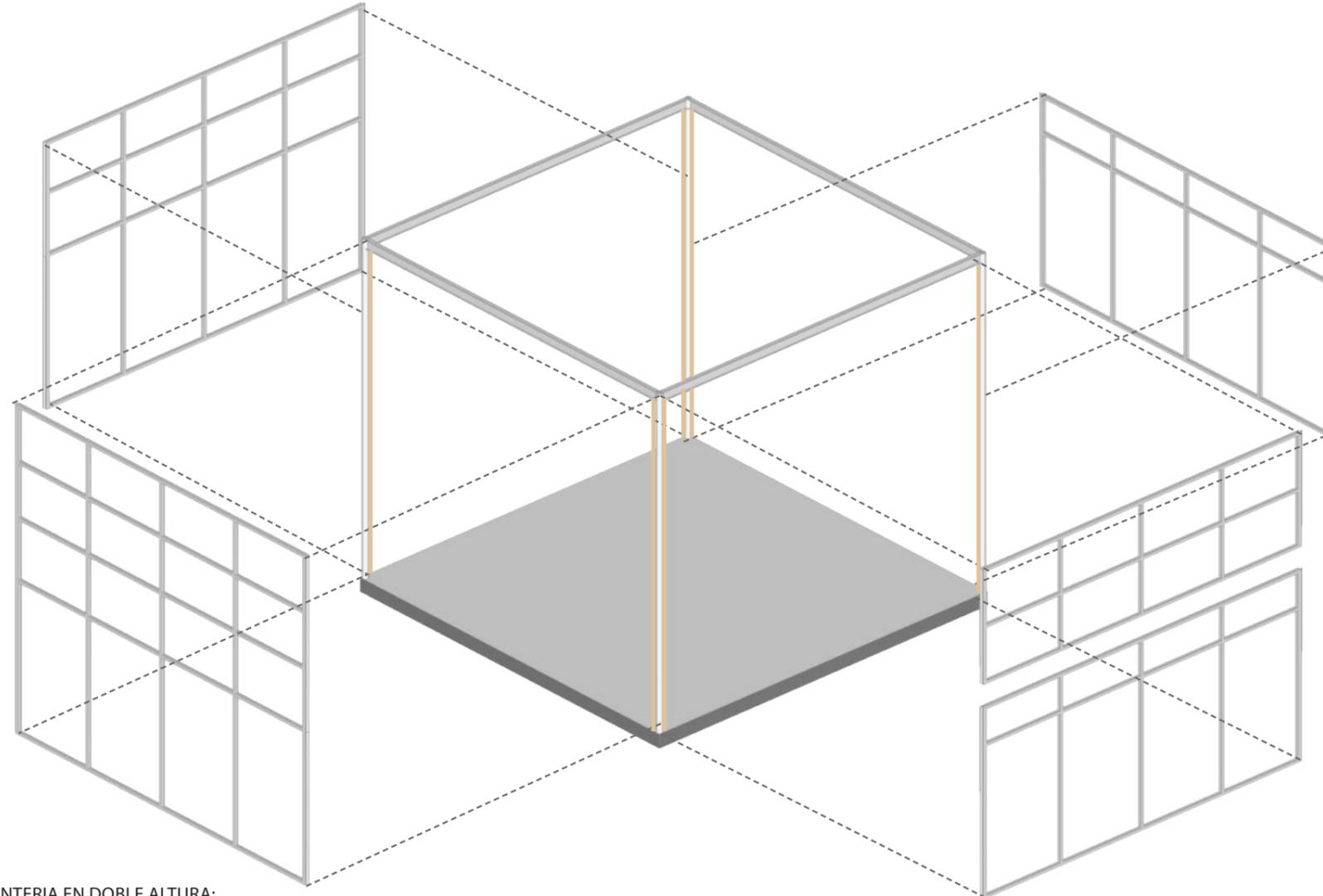
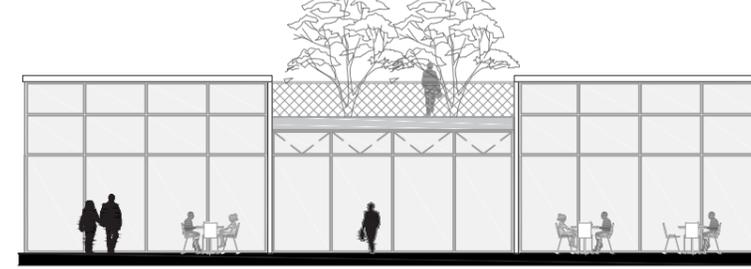
CARPINTERIA MEDIA ALTURA:

Este prototipo de carpinterías, de altura media, contiene ventanales superiores que, como todos los modelos, se abre automáticamente. Generalmente, las encontramos en programas que requieran potenciar los espacios con entradas de luz superiores.



CARPINTERIA BAJO TERRAZA:

Este tipo de carpinterías es la de menor altura, en las cuales sobre su cubierta se ubican las terrazas, generalmente, o los entrepisos. Los programas que se alojan allí, no requieren altura predeterminada.



CARPINTERIA EN DOBLE ALTURA:

Los paños que se ubican en la parte superior se abren automáticamente también, para una constante ventilación dentro del edificio. La estructura de la carpintería, esta modulada de acuerdo a las diferentes alturas que se proponen. Alojan programas que requieren altura y espacialidad.



CARPINTERIA NIVEL SUPERIOR:

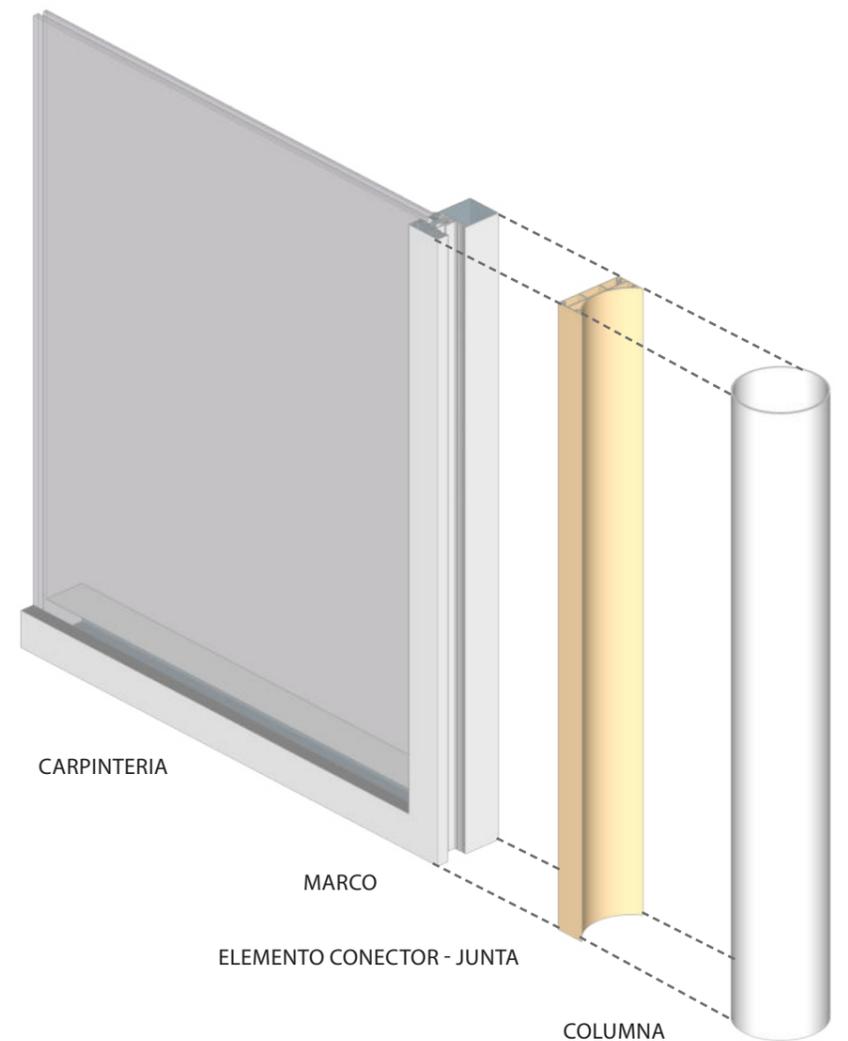
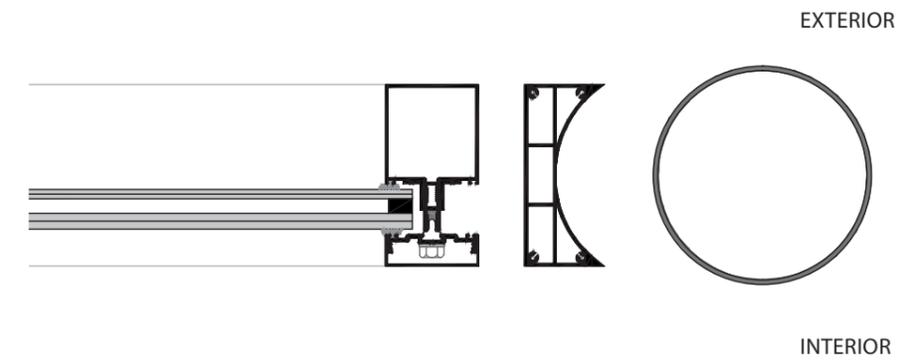
Este prototipo está compuesto por la carpintería bajo terraza + segundo nivel. Estas últimas comprenden la totalidad de la altura, y la carpintería superior se abre automáticamente, comunicando el interior con el exterior en todo momento.



UNIÓN ENTRE CARPINTERÍA Y COLUMNA:

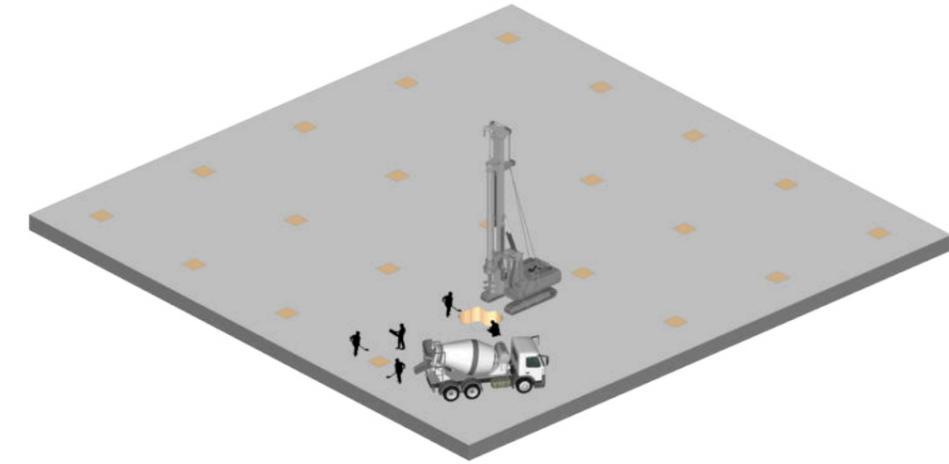
Para la unión entre ambas, se coloca una pieza de aluminio que toma la forma curva de la columna y la cara exterior de la jamba de la carpintería.

Esta pieza, se realiza en fábrica y viene junto con la carpintería.

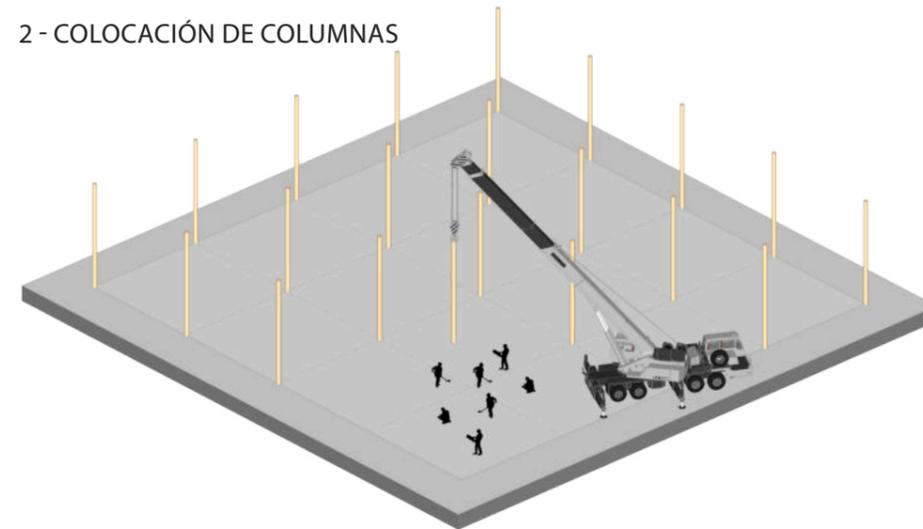


ETAPAS

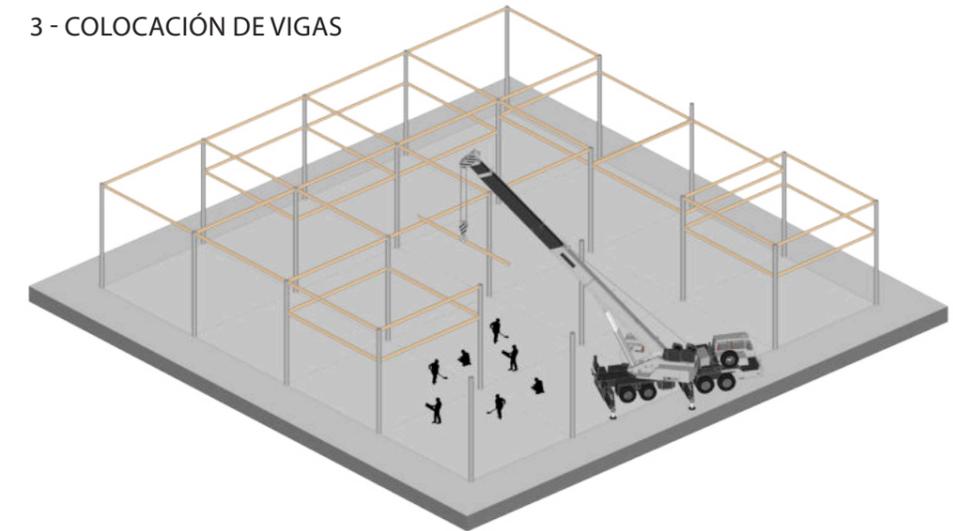
1- EXAVACIONES Y FUNDACIONES



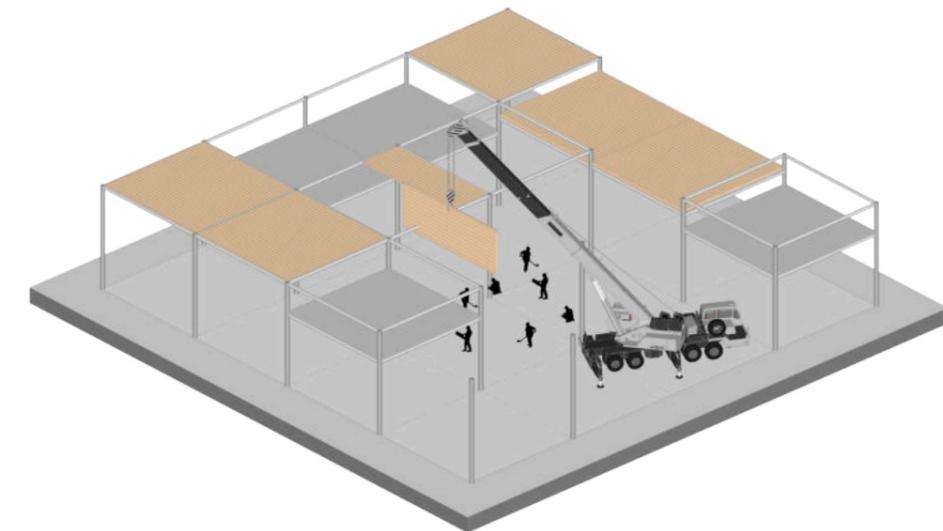
2 - COLOCACIÓN DE COLUMNAS



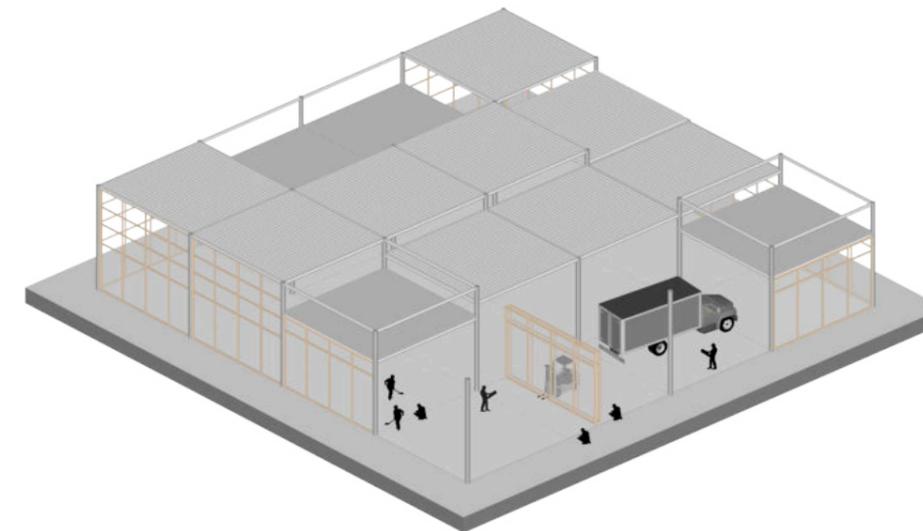
3 - COLOCACIÓN DE VIGAS



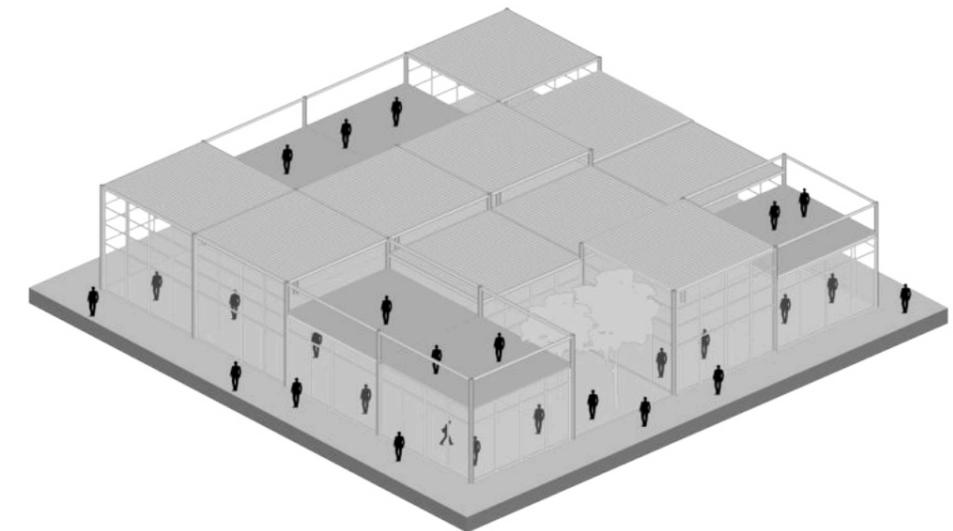
4 - CUBIERTA



5 - CERRAMIENTO



6 - FINALIZADO



AXONOMÉTRICA

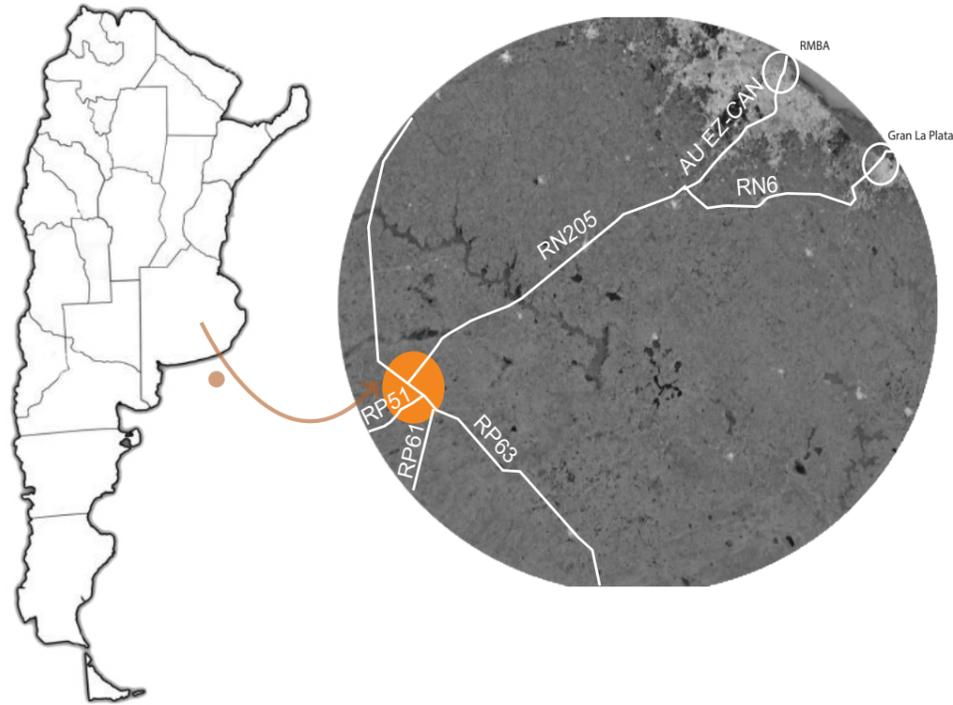




SITIO

En esta oportunidad, teniendo en cuenta lo previamente analizado, el caso de estudio es la ciudad de Saladillo. La situación del antiguo predio ferroviario de la ciudad, responde al análisis realizado. El patrimonio ferroviario presenta una riqueza significativa, localizado en una posición estratégica. En dicho sector, se localiza la Casa de la Estación, representativa de aquellos predios, numerosos galpones y talleres, actualmente sin ningún uso específico.

SALADILLO - BUENOS AIRES



Saladillo se localiza en la Provincia de Buenos Aires, incluyendo las localidades de Del Carril, Polvaderas, Cazón, Álvarez de Toledo y J.J Blaquier.

Fué fundada el 31 de julio de 1863. Aquí se establecieron los primeros estancieros que fueron poblando los campos trabajando la agricultura y la ganadería.

Cuenta con 40.000 habitantes aproximadamente, según el censo del año 2010.



Saladillo es el centro de servicios de una zona cuya principal actividad económica es la ganadería, acompañada de la agricultura y horticultura. Con el paso del tiempo, los avances tecnológicos y la industrialización, la ciudad de sufrió grandes cambios positivos y prósperos en cuanto a las actividades agro-industriales. Ya no solo se desarrollan actividades relacionadas directamente con el campo, como por ejemplo, la cría de ganado vacuno, ovino y bovino, así como también, la siembra de semillas y oleaginosas; sino que, surgieron nuevas empresas pymes, emprendimientos individuales, desarrollo de industria y ganadería mediante métodos modernos, entre otras. Algunas de las industrias más renacidas son: Petfood; Cicare helicópteros; Baya Casal; Frigorífico Angelani; Cabaña Argentina (PACUCA); Cargill; Molinera Sicsa.

Uno de los factores que más ha promovido este desarrollo, es la ubicación estratégica con respecto a la Región Metropolitana de Buenos Aires, el mayor centro económico del país, y el Gran La Plata, a tan solo 185 kilómetros aproximadamente. Esto sucede gracias a que la accesibilidad desde o hacia Saladillo es fluida y dinámica, a través de las rutas RN205, RN6 y la Autopista Ezeiza-Cañuelas, como principales vías de comunicación.

Durante los últimos años, el turismo rural se ha presentado de manera positiva en la ciudad. Las fiestas patrias, conmemorativas y los festejos, atraen a los habitantes de pueblos vecinos y de las grandes ciudades; así como también, la obtención de alimentos de la naturaleza misma, el punto de encuentro con la naturaleza, la degustación gastronómica que se ofrece, disfrutar de la cultura y el folklore.

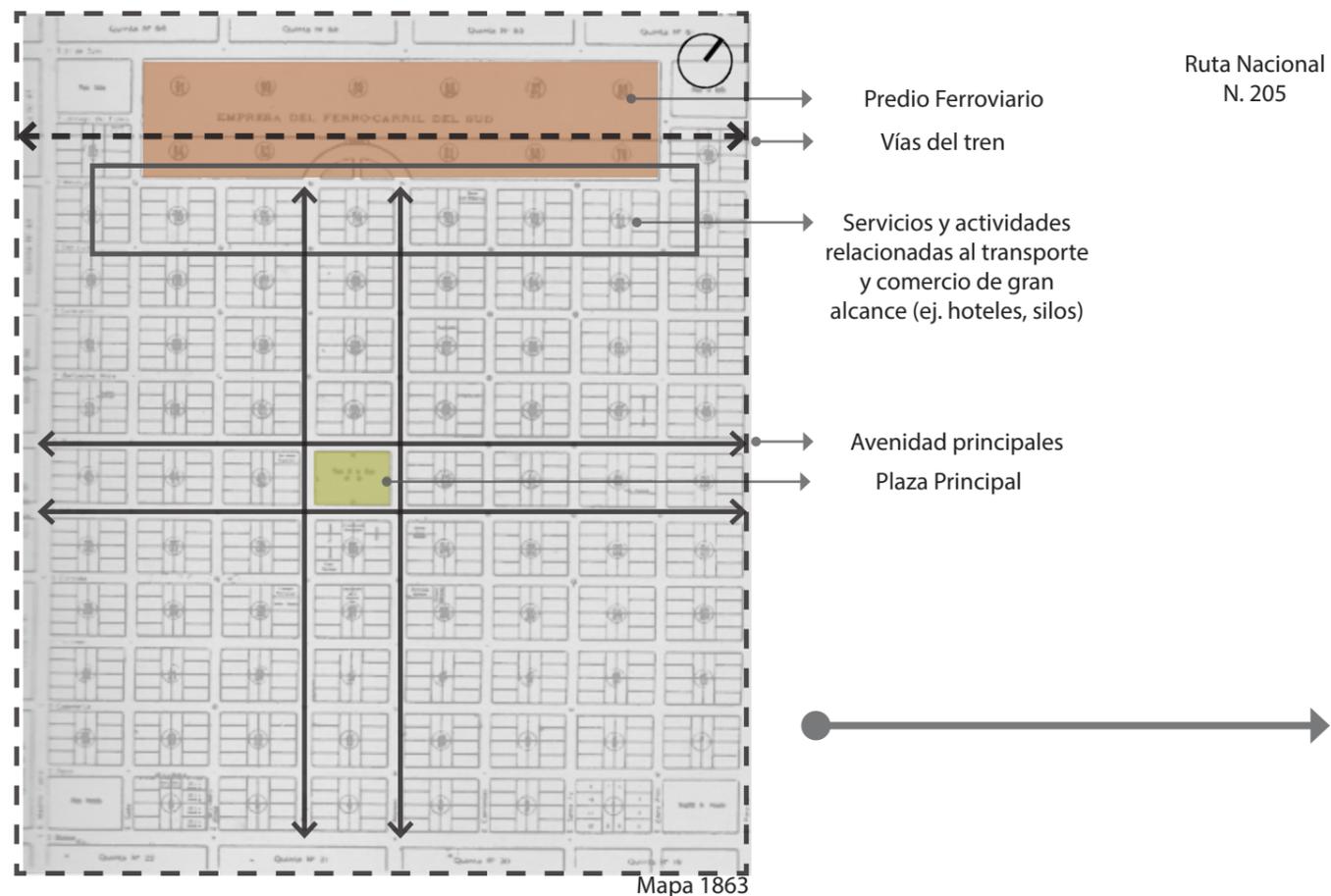
Esta actividad es un excelente instrumento para favorecer el desarrollo de los territorios rurales, valorizando los espacios naturales que brindan esparcimiento y recreación, permitiendo valorizar la historia, las tradiciones rurales, el paisaje, la flora y la fauna.

La ciudad se encuentra en constante crecimiento y expansión en el territorio. Se estima que, según estudios realizados, cada 10 años la población aumenta aproximadamente un 7.7% (entre 2.500 y 3.000 personas); actualmente cuenta con 32.103 habitantes. La implantación original de la ciudad se fue diversificando y expandiendo, así fue como algunos lugares específicos quedaron en el actual centro, por ejemplo, la Molinera Sicsa y la Terminal de Ómnibus.

CIUDAD PAMPEANA, CIUDAD SECTORIAL

Como se muestra en el mapa, cuando la ciudad se fundó se realizó bajo los parámetros de las ciudades pampeanas. La estación del ferrocarril fue concebida como el acceso a Saladillo, como espacio del cual derivaba el crecimiento de la ciudad, como consecuencia del intercambio de mercancías, materias primas y pasajeros. Como todas ellas, la plaza aparece vinculada al desarrollo de las instituciones municipales y cuenta con dos funciones típicas: como Foro: espacio designado para las ceremonias oficiales, y como Ágora: lugar de reunión del vecindario. Alrededor de sus cuatro lados, se destacan las calles o avenidas principales de la ciudad. La subdivisión espacial de la cuadrícula, se constituye a partir del trazado de las líneas ferroviarias en forma paralela y perpendicular a la planta urbana, cuando éstas ya existían o daban lugar a ellas.

Con el transcurrir de los años, en el sector agropecuario, se produce un cambio de escala en la producción que se suma a la incorporación de tecnología-maquinarias y mano de obra especializada, orientada a un uso más eficaz de los recursos disponibles. Aparecen nuevos actores encargados de llevar adelante los cambios estructurales del agro: grupos empresarios que participan en la provisión de insumos (semillas, fertilizantes, pesticidas y herbicidas), en la logística y el transporte (vías férreas, puertos, terminales de carga), en el procesamiento industrial de la producción agropecuaria (molinos, frigoríficos). Además, la comercialización de los productos queda en manos de grandes corporaciones nacionales y transnacionales que definen un nuevo modelo productivo y, por ende, otra lógica de organización espacial. Los avances tecnológicos producen transformaciones importantes en los sistemas de comunicación y transporte que alientan la urbanización.



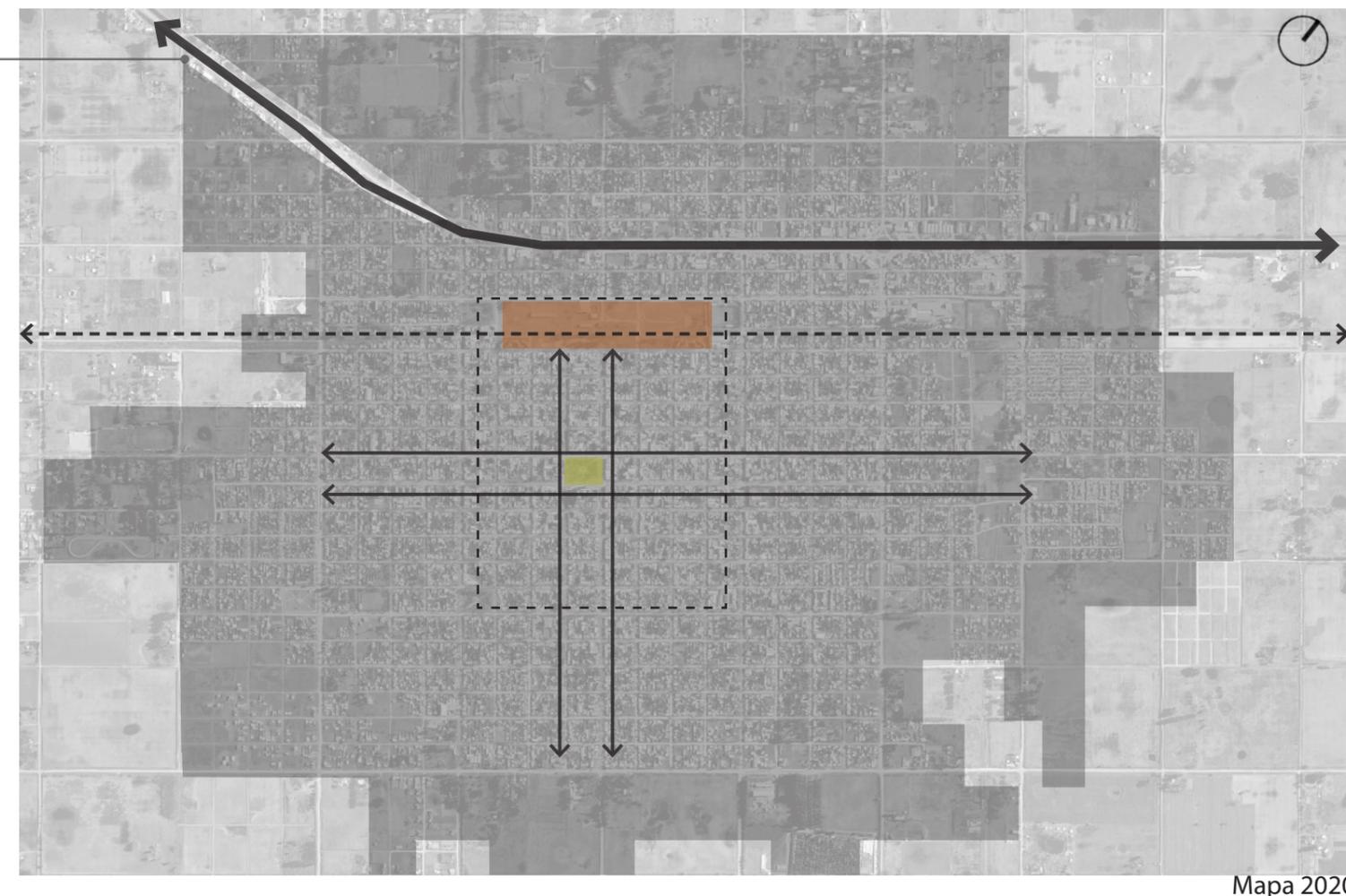
CIUDAD ACTUAL, CIUDAD FRAGMENTADA

Las nuevas condiciones de movilidad impuestas por el automóvil, después de la década del '60, acortan las distancias y modifican las relaciones de proximidad entre las poblaciones, imponiendo una lógica de concentración a mayor escala.

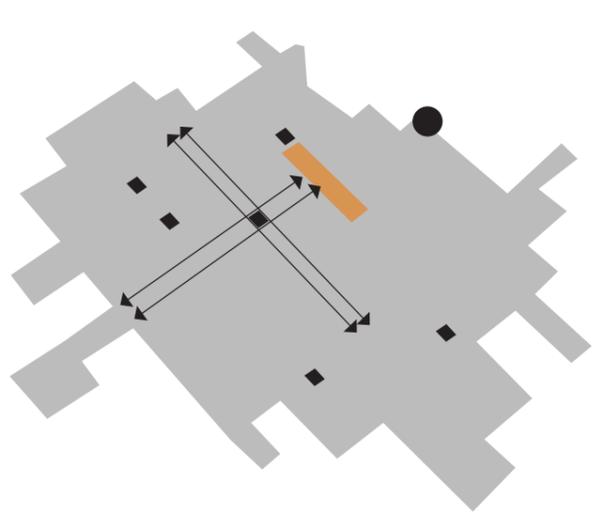
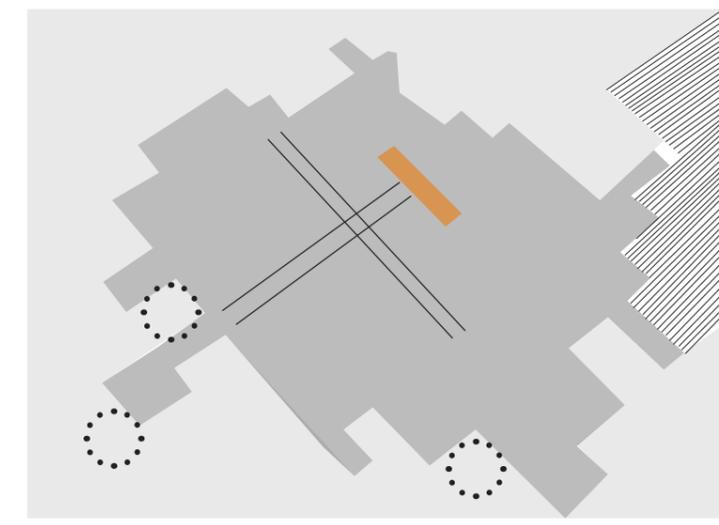
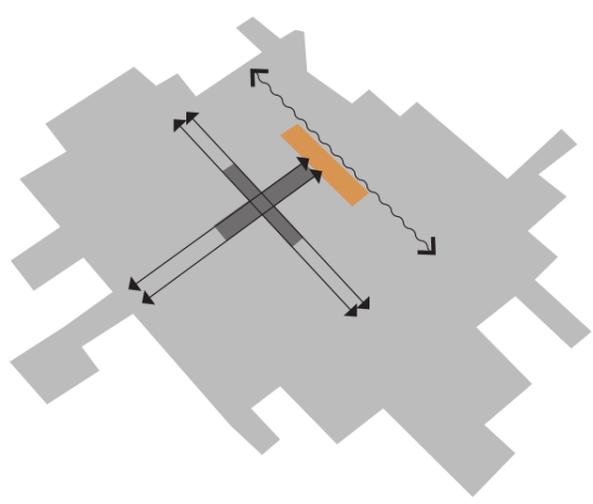
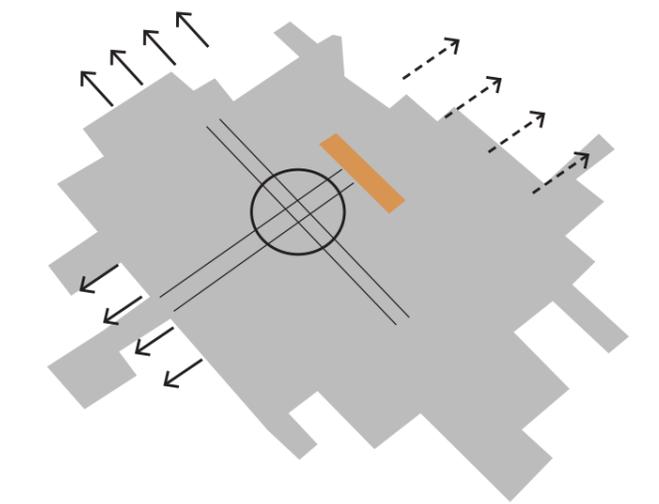
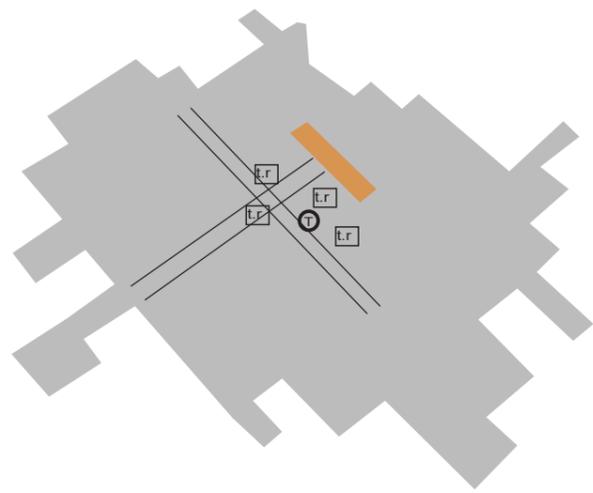
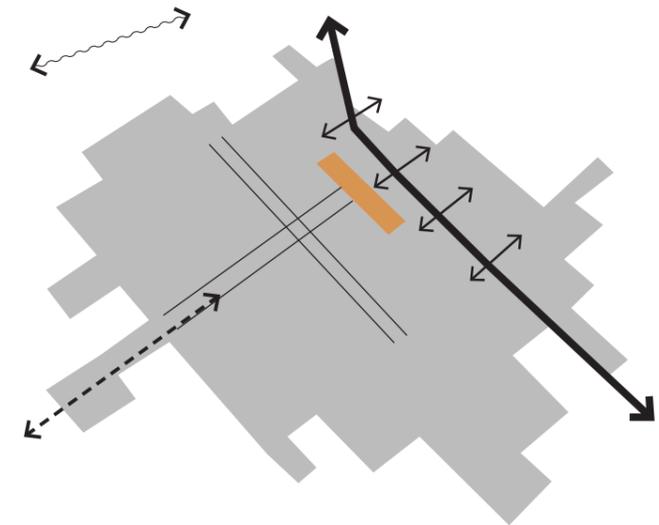
El trazado de las rutas como acceso a los pueblos modifica la lógica original ferroviaria. Las industrias se localizan en la periferia. El centro comercial se desarrolla en el tramo comprendido entre la estación ferroviaria y la plaza. Esta última adquiere un carácter cívico y en su entorno se localizan las principales instituciones. Los trazados originales se amplían para absorber el crecimiento.

Las ciudades existentes que alcanzan mayor desarrollo presentan una expansión comercial del centro que pasa de centro administrativo a centro comercial, donde se produce un primer desplazamiento de la población. Se produce un crecimiento fuera del perímetro urbano, como consecuencia de la industrialización.

Los cambios en los sistemas viarios y de transporte, la distribución de la propiedad del suelo, la conformación de unidades económicas y la desaparición de las funciones iniciales de los pueblos tienen, sin lugar a dudas, consecuencias determinantes en el espacio urbano y rural. Complementariamente, los procesos de tecnificación del campo y los adelantos en las comunicaciones, contribuyen a salvar distancias que antes parecían infranqueables.



DIAGNÓSTICO



CONFLICTOS

El aumento de la población y el surgimiento de nuevas actividades económicas y productivas, conlleva a que los servicios no sean suficientes para satisfacer las necesidades actuales de la población.

Uno de los conflictos mas importantes que tiene la ciudad es la ubicación de la **Terminal de Ómnibus**; la cual genera problemas tales como:
 *obstrucción en la movilidad y en el tránsito de vehiculos y mismos colectivos. Estos últimos deben transitar por las calles de la ciudad (no avenidas), las cuales no superan los 6 (seis) metros de ancho. Las mismas, tienen espacio para estacionar de un lado, con lo que les resulta imposible realizar giros si hay vehiculos estacionados.

*poca eficiencia de los servicios: el edificio de la terminal propiamente dicho, no cuenta con los servicios necesarios para los pasajeros que llegan a la ciudad y muchos menos para los de tránsito. Carece de bares, kioscos, sala de espera cerrada, entre otras.

*contaminación: la ciudad sufre una elevada contaminación sonora y ambiental por la emisión de gases, siendo los colectivos los principales responsables de ese problema. Esto afecta directamente la salud de los vecinos, tanto de los que viven en los puntos de gran circulación de colectivos como de los que transitan por la ciudad.

*peligro para las personas, especialmente niños que circulan por las calles

*incomodidad y extremo cuidado de los choferes que deben manejar los transportes: calles angostas, vehiculos estacionados, niños circulando en bicicleta, entre otras.

Los **servicios privados** de transporte, combis/mini-buses, se ubican dispersos en la zona céntrica, ocasionando problemas similares a los anteriormente nombrados.

Los **espacios verdes** destinados a uso público, no son suficientes para la población ni tampoco para la dimensión de la ciudad, además de su incorrecta distribución. Estos regulan la temperatura y la humedad, producen oxígeno y filtran la polución, absorben los contaminantes, crean un aire más limpio y amortiguan ruidos, almacenan carbono para contrarrestar las consecuencias del cambio climático. Además de ser un lugar de paseo, de reencuentro e intercambio, de relajación o de ocio y ayuda en el esparcimiento, en la prevención de enfermedades y el estrés, filtran el agua de las lluvias y funcionan como espacio absorbente para disminuir los riesgos de inundaciones.

La población crece a grandes velocidades, la falta de planificación urbana se incrementa y afecta grave y directamente sobre los recursos naturales.

POTENCIALIDADES

El sector de la **antigua estación ferroviaria**, no posee sin ningún uso específico. Se realizan actividades culturales esporádicamente, como por ejemplo, el Carnaval, fiestas recreativas de colegios.

Durante los últimos años, se comenzó a practicar la **horticultura**. Existen dos grandes huertas y pequeños productores que venden la mercadería en distintos puntos de la ciudad. La población opta por este tipo de productos, frescos y a menor precio. Todos los fines de semana, se desarrolla un programa municipal "la huerta en tu casa", donde estos productores venden las frutas y verduras en la plaza principal.

Los **eventos culturales**, así como las fiestas, muestras, acontecimientos, carnavales, caracterizan la ciudad y muchos habitantes de ciudades vecinas visitan Saladillo. Algunas de las mas conocidas son: "expo-vivero"; "La Oxidada"; "Calle Libre"; Fiestas Patrias; Carnavales, entre otras. No cuentan con un espacio determinado para llevarlas a cabo.

Una de las potencialidades mas fuertes es la **cercanía a la ciudad de Buenos Aires y La Plata**, lo que genera fuerte flujo de vehiculos y de personas constantemente.

Como antes fue explicado, Saladillo crece constantemente y son muchas las **industrias y pymes** que se desarrollan ahí, generando empleo, no solo para la ciudad misma si no también para las vecinas, intercambio conocimientos y productos, lo cual la posiciona en una de las ciudades mas importantes de la zona.

TENDENCIAS

El **crecimiento urbano** es contante y rápido, generando la necesidad de nuevos equipamientos, mas tránsito de vehiculos y personas, transformación del casco urbano y nuevas centralidades. Según el Código, crecerá del otro lado de la Ruta n.205

Los **usos industriales** predominan en la ciudad, así como también, el crecimiento del Parque Industrial y el surgimiento de nuevas empresas.

La **avenida M. Acosta** es una de las mas amplias y se encuentra a solo 2 (dos) cuadras de la Ruta Nac. num. 205. A lo largo de ella se realizan los Carnavales y, todos los días, los habitantes la utilizan para fines deportivos, andar en bicicleta, caminar, ya que recorre la ciudad de un extremo a otro.

El **uso fragmentado de actividades** es un hecho muy común en la ciudad, pocas son las que poseen un lugar específicos, se realizan dispersas por toda la ciudad, por ejemplo, los talleres municipales (Taller de artes plasticas y visuales; de artesanía; de deportes; cocina; circo; música; danzas; entre otros)

BREVE HISTORIA DEL FERROCARRIL - PREDIO



ACTUALIDAD - ESPACIO VACANTE Y POTENCIAL = PUERTA A LA CIUDAD



En 1884 se produjo la llegada del primer ferrocarril, el Ferrocarril del Oeste, lo que produjo un importante progreso del todo el partido, que fue financiado por los estancieros, el vecindario, el municipio y donaciones de terrenos, que valoraban las aptitudes de la tierra para la ganadería y los escasos 200 km que la separaban de la ciudad y puerto de Buenos Aires, conectadas por la actual ruta nacional 205, y rutas provinciales 51, 63 y 215, con otras ciudades. El tren acorta las distancias, trae mercaderías y las novedades de la gran ciudad, permite la salida rápida de los productos de la tierra hacia el puerto y desde allí transporta a nuestros abuelos inmigrantes que llegan desde Italia, España, Francia, Irlanda, etc.

Hacia 1900 Saladillo tiene vida propia: comercios, clubes, periódicos, asociaciones de inmigrantes, obras públicas, artistas, docentes, políticos destacados, deportistas, trabajadores y una actividad incesante que tiene su epicentro en la estación.



Estación

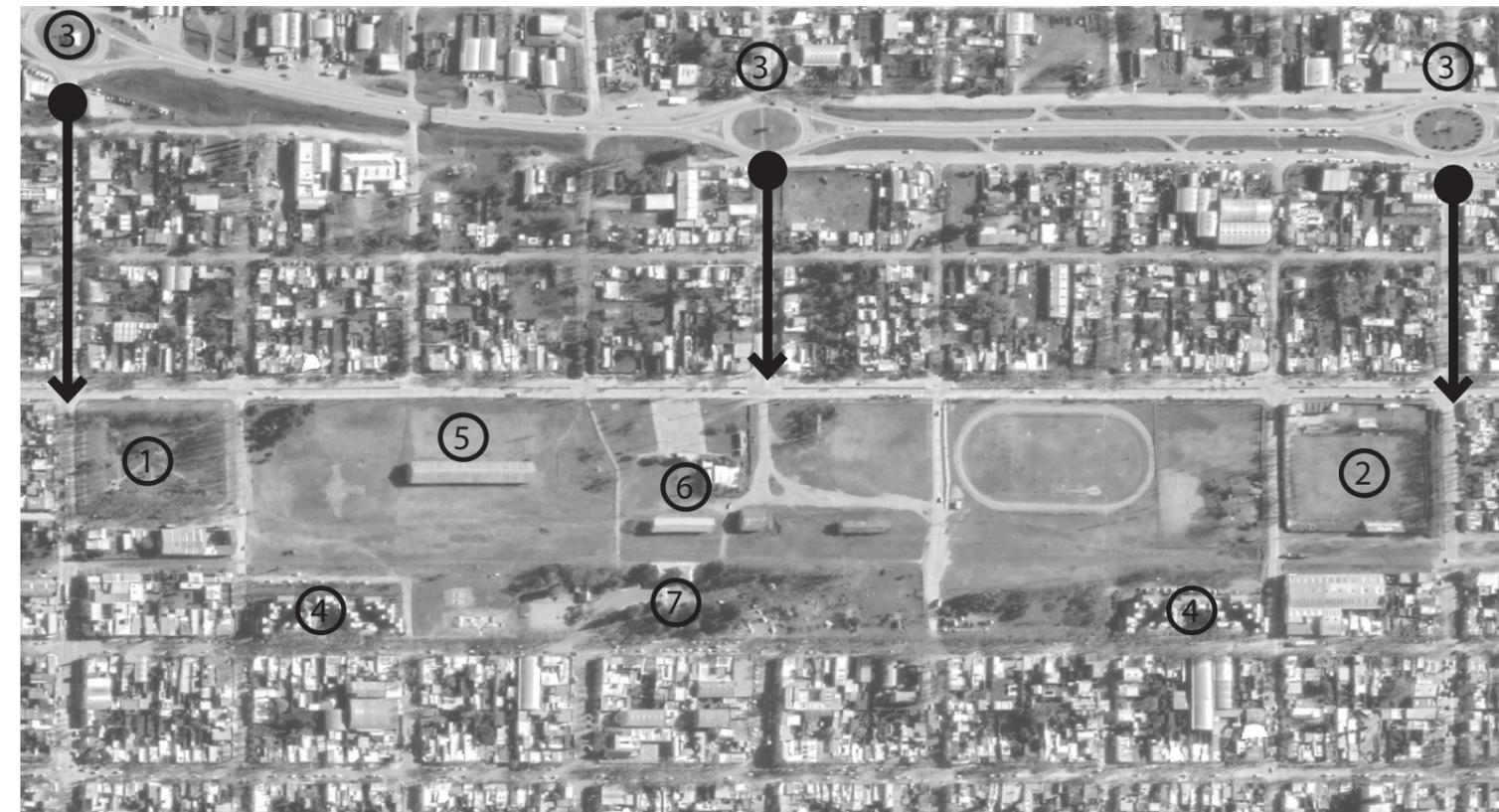
En los años siguientes, surgieron más vías ferroviarias, que a pesar de haber sido vendidas a empresas inglesas, impulsaron aún más el transporte de animales, semillas, correspondencias y principalmente inmigrantes, que aumentaban la población urbana de Saladillo y sus alrededores, generando un gran crecimiento urbano y económico.

A partir de 1948 los ferrocarriles fueron nacionalizados durante el gobierno de Juan Domingo Perón: el Ferrocarril del Sud fue llamado General Roca y el Provincial fue incorporado al General Belgrano.

En 1961, durante la presidencia de Arturo Frondizi tras un intento fallido por modernizar los ferrocarriles gran parte de éstos fueron cerrados y desmantelados, perdiendo Saladillo el Ferrocarril provincial. Comenzaba una lenta y progresiva decadencia del sistema ferroviario.

El gobierno de facto, en 1977, suprimió el servicio de pasajeros del ferrocarril Roca, que retornó junto con la democracia, pero que luego, durante el gobierno de Carlos Menem, fue finalmente privatizado.

El último tren, paso por la ciudad en el año 2017, tanto de carga como de pasajeros.



Como antes fue explicado, considero el sector potencial para la ciudad; una gran infraestructura en desuso que puede aprovecharse y brindar distintos servicios para los ciudadanos y vecinos de la ciudad.

DESCRIPCIÓN DEL PREDIO Y ALREDEDORES



① Plaza España: más conocida como la plaza de las caminatas. Ya que es frecuente encontrarse con personas realizando deporte.



② Club Atlético Argentino: cancha privada de fútbol. Allí se realizan actividades deportivas a nivel regional.



③ Rotondas: son 3 accesos a la ciudad los que rodean el predio.



④ Departamentos de la estación: conjuntos de viviendas construidos en parte del predio.



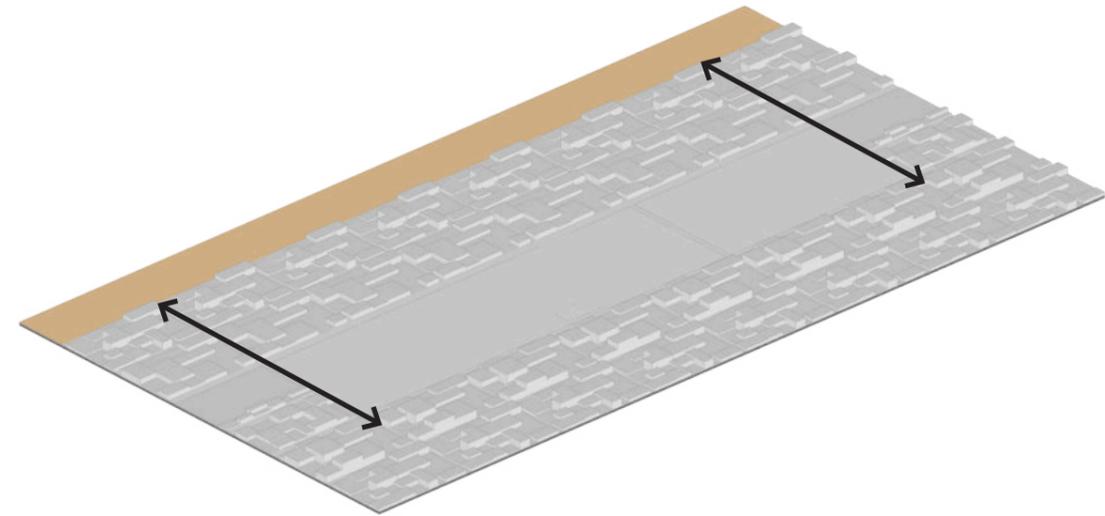
⑤ Galpones de ferrocarril. Sin ninguna función específica, solo guardado de material municipal.



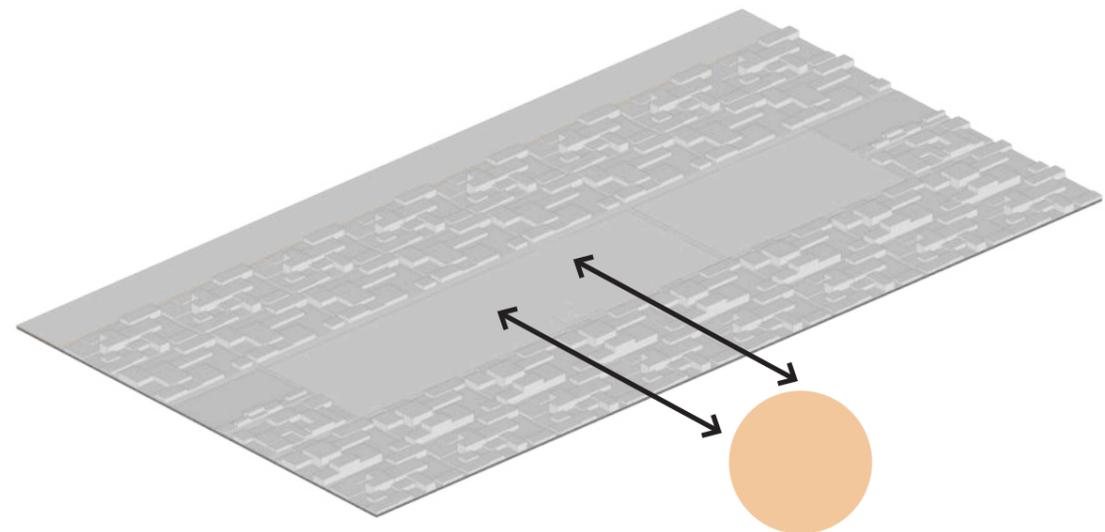
⑦ Casa de la Estación. Actualmente funciona una dependencia municipal.

CONDICIONANTES DEL ENTORNO INMEDIATO

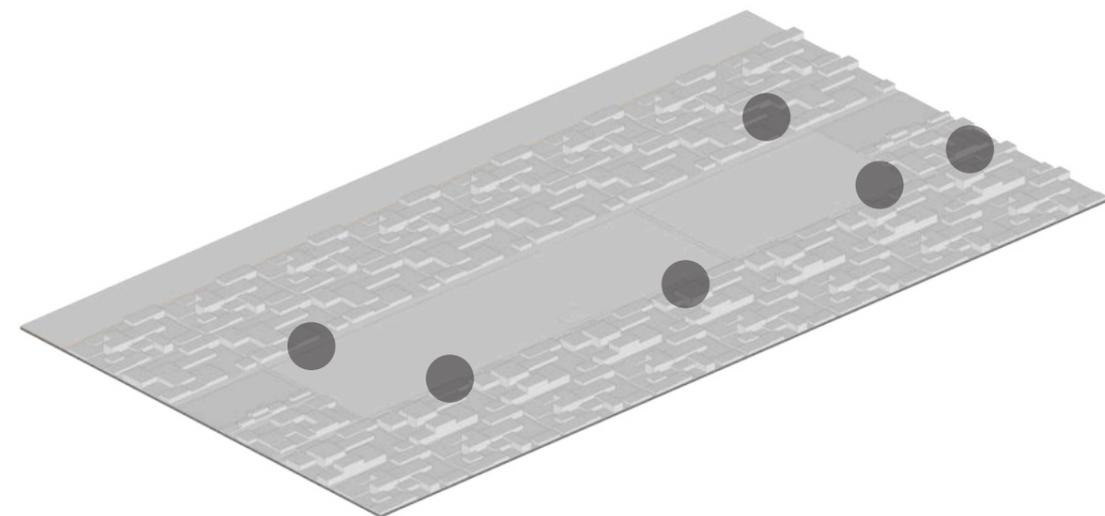
- Conexión directa con la Ruta Nacional n. 205



- Desembocadura de dos avenidas principales que rodean la Plaza Principal

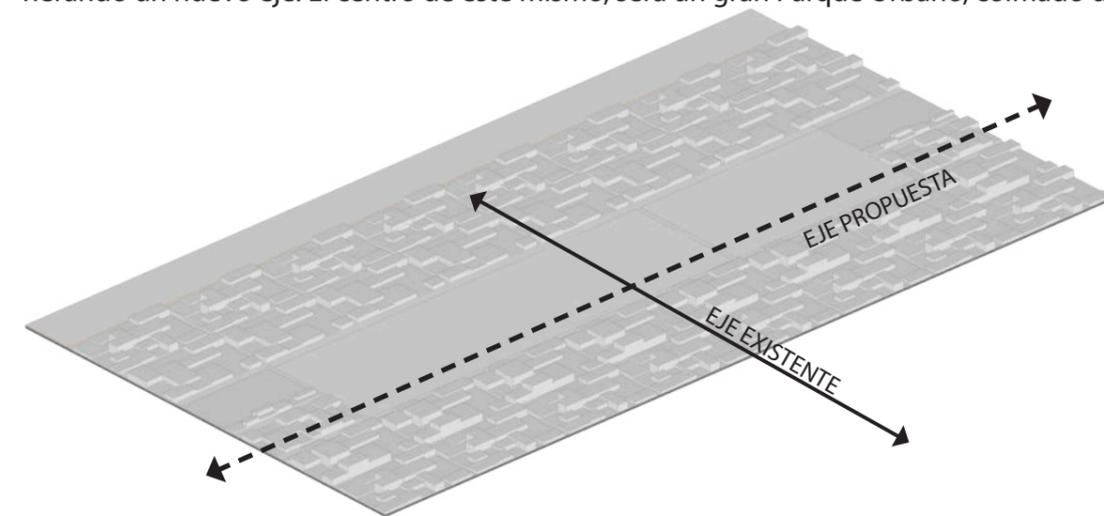


- Programas transitorios dispersos bordeando predio, tales como ferias semanales.

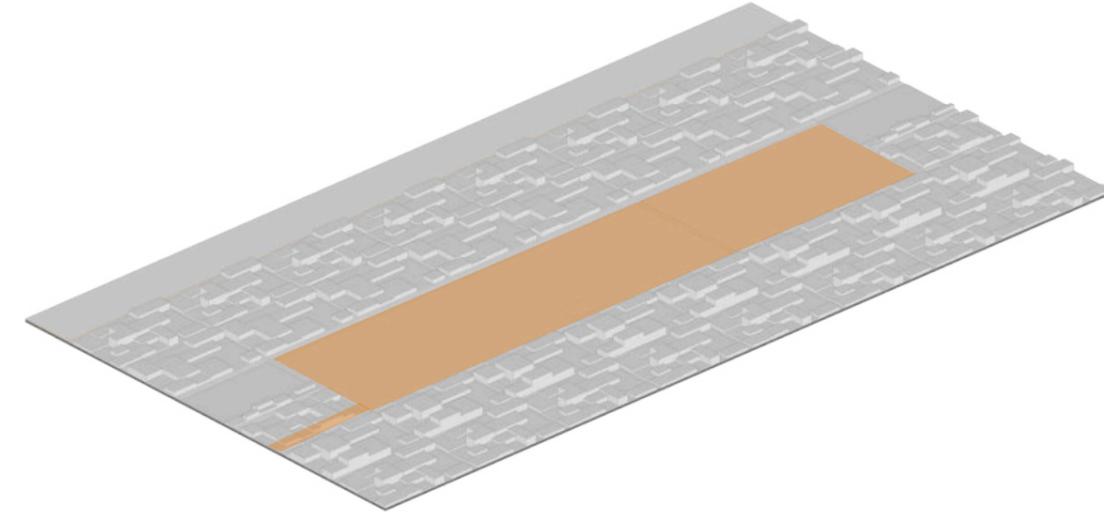


BÚSQUEDAS E INTENCIONES

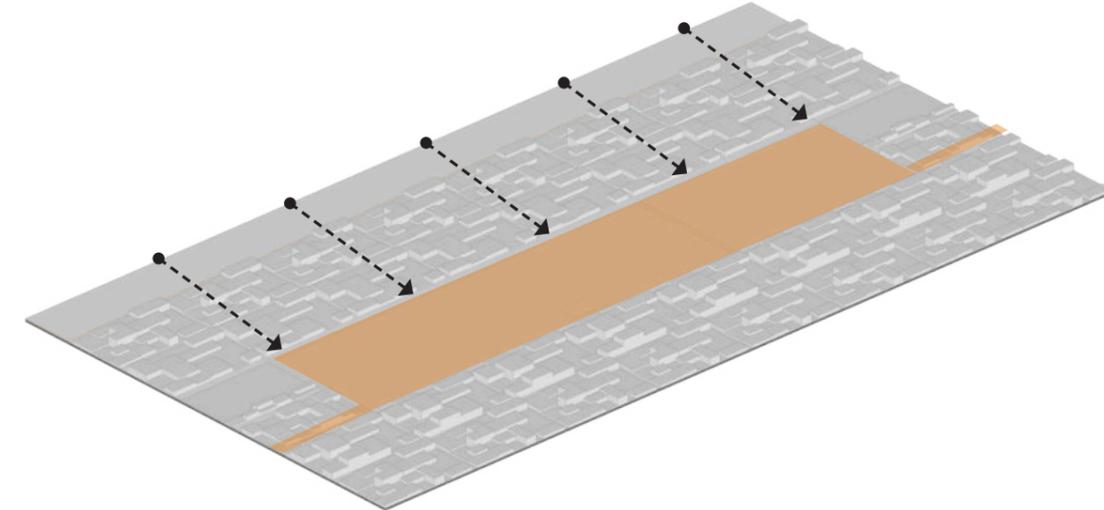
- Coser la ciudad a través de un Parque Lineal, reutilizando las vías del tren, el cual la recorrerá de principio a fin, generando un nuevo eje. El centro de este mismo, sera un gran Parque Urbano, colmado de actividades y programas.



- Uso no fragmentado del predio y de las actividades que se proponen allí. El programa propuesto se basará en espacios y actividades públicas, para todos los usuarios, y se concentrarán en este gran Parque Urbano.



- Lectura "Puerta de acceso a la ciudad", que conlleve a brindarle al sector un valor simbólico y único en la ciudad. Esto prpvocaría la expansión del centro de la ciudad.



IMÁGENES ACTUALES DEL PREDIO







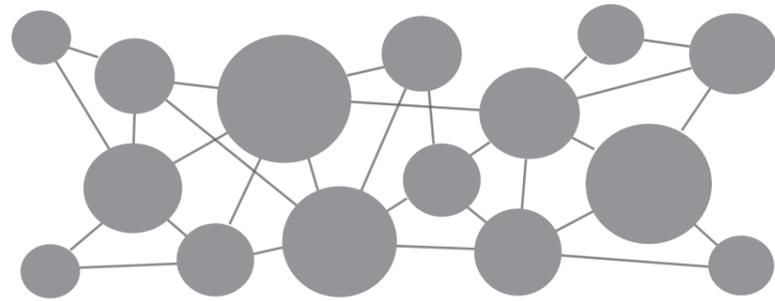
“¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Una concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y los espacios circulatorios (vías).

El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de los habitantes”. Julio Cortazar

MOVIMIENTOS Y PROGRAMA

QUÉ ES UNA TERMINAL INTERMODAL?

Es un lugar de articulación de redes con el fin de facilitar el intercambio entre los distintos modos de transporte de viajeros y mercancías. Los intercambiadores pueden desempeñar, por su inserción urbana, el papel de interfaz entre la ciudad y su red de transporte. El objetivo es disminuir tiempos y centralizar los movimientos en un solo punto de la ciudad.



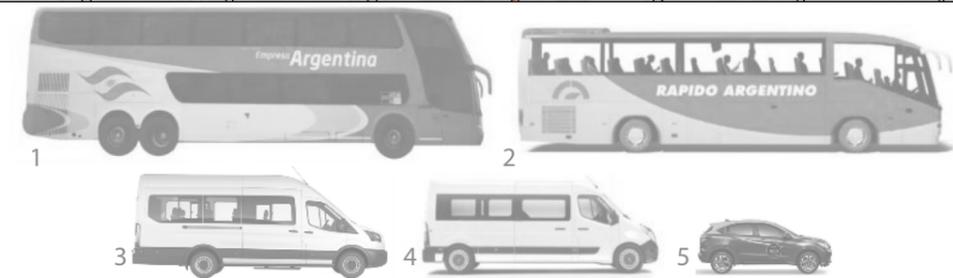
Estas estaciones se transforman en puntos reconocibles para la sociedad. Se desarrollan como equipamientos que, además de ser estaciones de transportes, se consolidan como nuevos nodos, los cuales fortalecen a la ciudad. Por este motivo, se potencian cuando se combinan con otras actividades y programas; transformándose en puntos de cohesión urbana, donde se integran diferentes actividades que sirven para los viajeros y vecinos de la zona.



La ciudad de Saladillo, actualmente, cuenta con equipamiento para el transporte en muy mal estado. La Terminal de Ómnibus, se encuentra a solo 2 (dos) cuadras de la plaza principal y a 7 (siete) cuadras de la Ruta N.205. Esto implica, como antes fue explicado, que los colectivos y otros medios de transporte que ingresan y egresan de la ciudad deben transitar por calles de no más de 7 metros de ancho. Este movimiento es constante, el cual genera obstrucción en la movilidad y en el tránsito de vehículos y mismos colectivos, poca eficiencia de los servicios, contaminación, peligro para las personas, especialmente niños que circulan por las calles, e incomodidad y extremo cuidado de los choferes que deben manejar los colectivos. Además, debido a la ubicación de la ciudad, estando solo a 200 km de la ciudad de Buenos Aires, continuamente circulan este tipo de vehículos dentro de Saladillo, los cuales transportan mucha cantidad de personas, algunas que se detienen en la misma y otras que esperan transbordo para dirigirse a otro lugar. También, existen otros servicios privados que se ubican en la zona céntrica.

Se necesita, es una nueva terminal ubicada en un punto estratégico de la ciudad, donde todos los medios de transporte de esta índole puedan ingresar o egresar de la ciudad de la manera más competente posible; donde ofrezca nuevas posibilidades de interacción con la ciudad y variedad de actividades; donde despierte curiosidad al visitante y confort. Una terminal que cuente con nuevos usos y con los servicios que esta requiere, ya que la actual, además de su incorrecta ubicación, no cuenta con ningún servicio para los pasajeros, solo con pocas dársenas insuficientes para los colectivos. El lugar donde se emplaza, podría ser reutilizado para otro tipo de servicios públicos.

Recorrido servicios actuales



- 1/ 2 : Transporte para uso interjurisdiccional e interprovincial
 - media y larga distancia.
 - capacidad entre 55 y 65 pasajeros.
- Los colectivos ingresan y egresan desde la Terminal de Omnibus. La frecuencia es de, aproximadamente, 5 por día (depende). Las empresas que ofrecen este tipo de servicios en la ciudad son:
 - Flecha Bus / Pullman / Plusmar / Costera Criolla / Platabus / Ñandú del Sur
 - los destinos mas corrientes son: Buenos Aires; La Plata; Tandil; Mar del Plata; Bahia Blanca, Santa Rosa, entre otros.
- 3 y 4 : Mini buses y combis, uso interprovincial
 - capacidad desde 16 a 24 pasajeros.
 - las pequeñas terminales se encuentran dispersas por el centro de la ciudad. Estos servicios llegan a tener hasta cuatro horarios de llegada y salida de la ciudad, ya que, principalmente, transportan pasajeros hacia/desde Buenos Aires y La Plata.
- 5: Remises
 - capacidad hasta 4 pasajeros.
 - este tipo de comercio también se encuentra disperso en la ciudad, paradójicamente, en la actual terminal no.



POR QUÉ LA TERMINAL EN EL PARQUE?

La terminal de transporte es el punto de entrada de la ciudad. Por lo tanto, no sólo tiene valor simbólico, sino también único y memorable. El objetivo es diseñar un complejo de transporte social y funcional, utilizando el potencial del territorio. Con esta propuesta, se aprovecha la posibilidad de usar el proyecto en cuestión como oportunidad para conectar la ciudad en un punto en el que precisamente la existencia del ferrocarril ha dejado un territorio ocupado de manera desigual e inconexa; y la necesidad de asumir su papel de puerta y primera imagen de la ciudad.

Se propone generar un vínculo entre los sectores de la ciudad, una sutura urbana mediante un Parque Urbano, mediante el desarrollo puntual de un programa intermodal de transporte que, de por sí, es un espacio vinculador, integrador de servicios, que genera continuidad y fluidez en los desplazamientos, reorganizando el flujo de vehículos y autobuses y peatones, construyendo y valorizando espacios públicos y promoviendo el desarrollo urbano.

El proyecto nace de un diálogo con el contexto en que se inserta, con sus alrededores físicos inmediatos, con su historia. En el sitio en cuestión se proponen diferentes programas que se vinculan con las terminal y con el parque en sí, con el análisis del diagnóstico de la ciudad, un mercado, espacios de trabajo flexibles y adaptables, talleres culturales y un polideportivo, y el recuerdo de la antigua estación de trenes. La propuesta incluye una arquitectura que incorpora los avances y posibilidades de diseño, sin doblar el pasado, pero reconociéndolo como un elemento más del proyecto.

La terminal promete brindar el mejor servicio para los usuarios, tanto de Saladillo como de otros sitios, además de beneficiar a la comunidad dotando al área circundante de equipamiento comercial y de esparcimiento social y cultural.

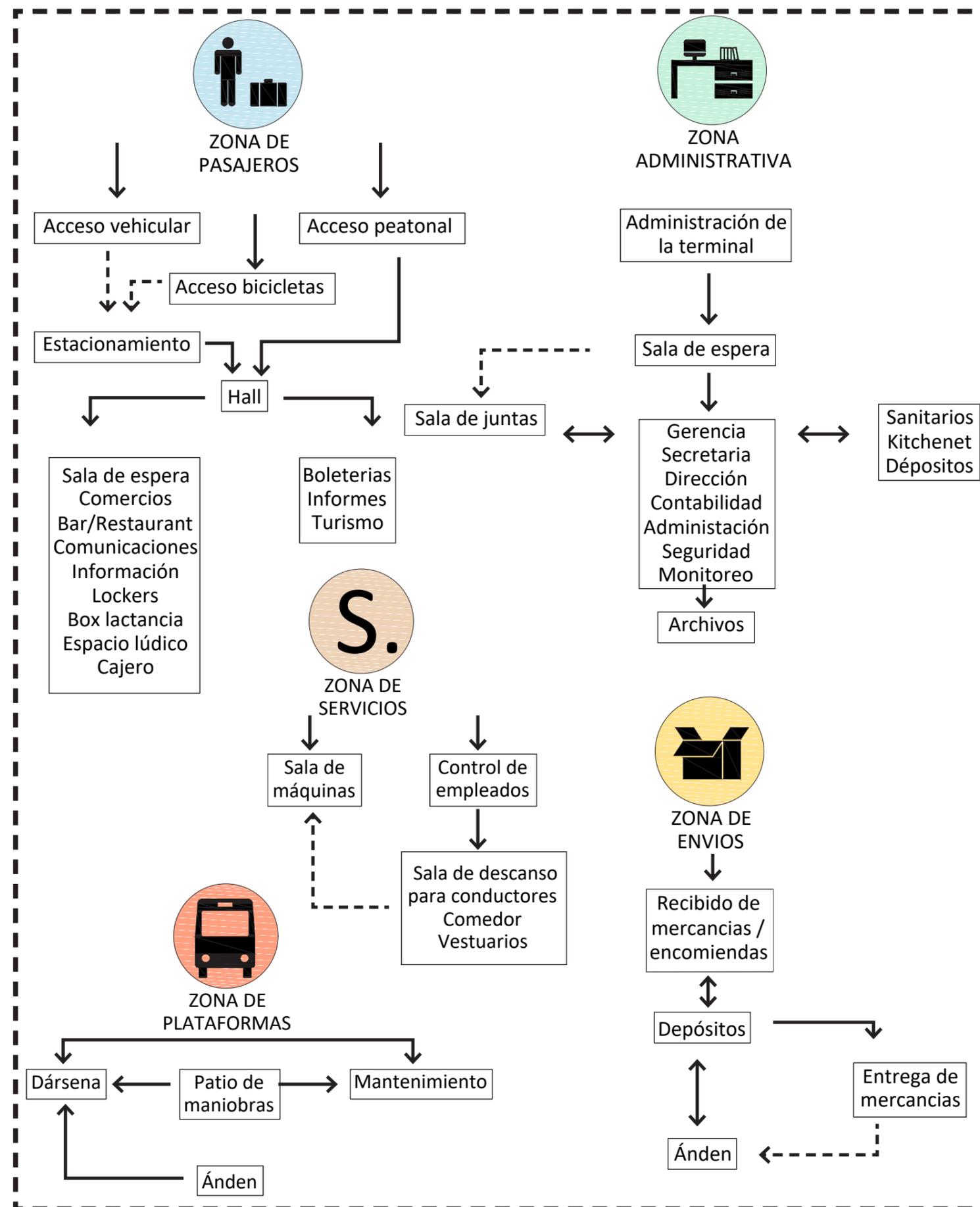
El Parque pretende consolidarse como un subcentro urbano, integrador de los elementos de equipamiento que la ciudad necesita.

Crear un lugar de articulación de redes, que la Terminal se transforme en un punto reconocible para la sociedad, en nuevos nodos que fortalezcan a la ciudad y potenciarlos, combinándolos con actividades de carácter público, conformando lugares de encuentro, de paso, de intercambio, de espera. Coser la ciudad mediante el Parque, a través del desarrollo puntual de la Terminal de Transporte que, de por sí, es un vinculador, integrador de servicios, que genera continuidad y fluidez en los desplazamientos, reorganizando los diferentes flujos, construyendo y valorizando el espacio público.

QUÉ TOMAR DEL CONTEXTO?

- Estructuración del edificio a partir de la modulación general del Parque y sus calles aledañas.
- Tendencia horizontal de acuerdo al predio en el cual se implanta, características del programa y Parque Lineal.
- Materialidad de los antiguos galpones ferroviarios que dejan su impronta en todos los predios similares a este.
- Continuidad e introducción del parque lineal.

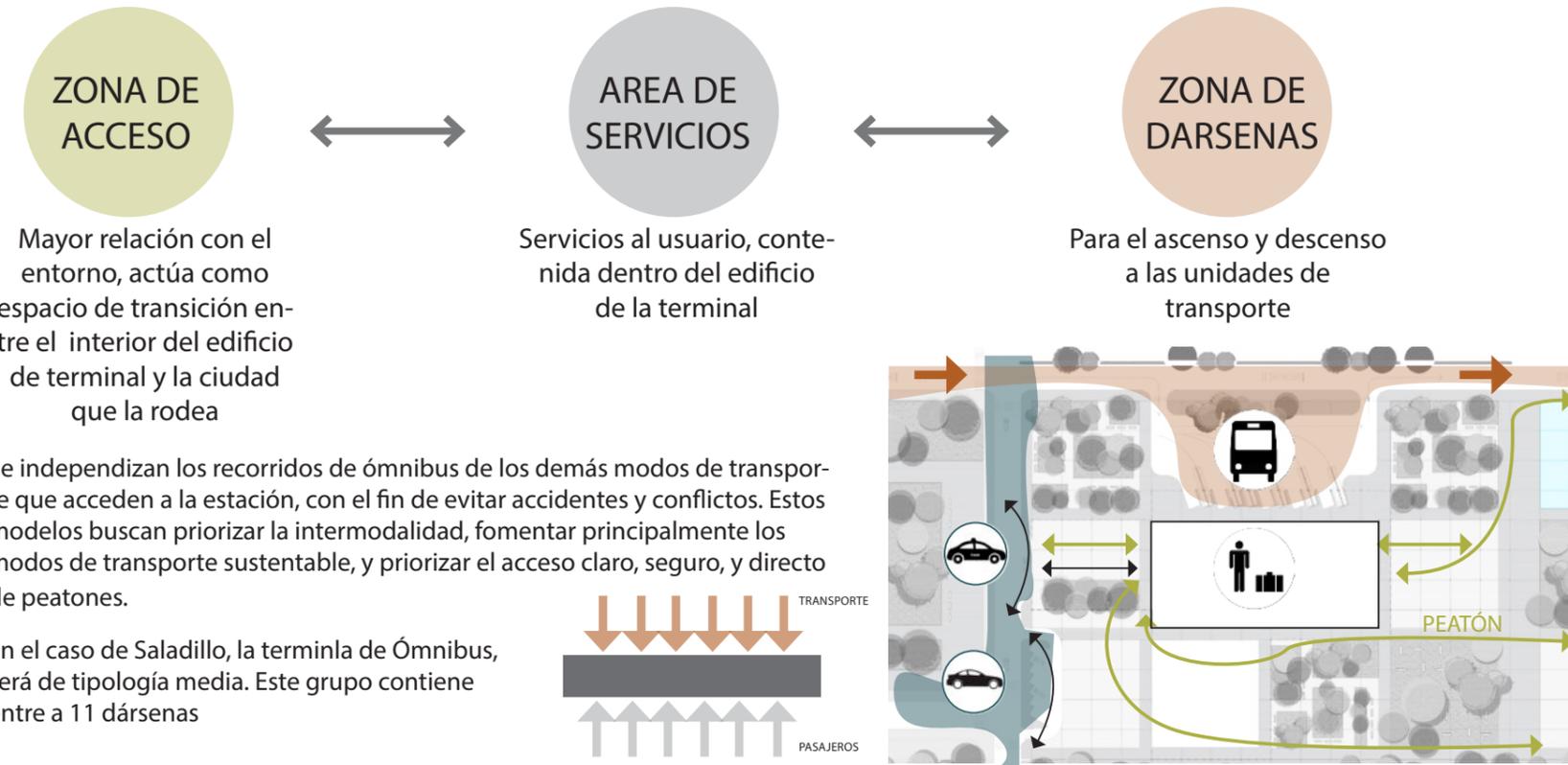
ESQUEMA ORGANIZATIVO : TERMINAL



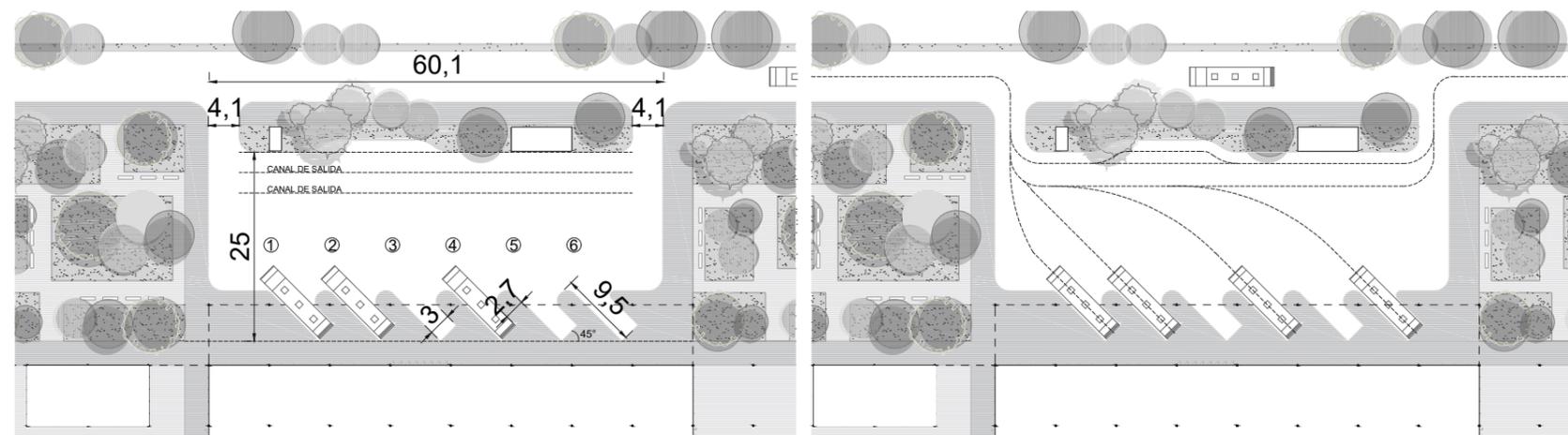
PROGRAMA

<p>ÁREAS PÚBLICAS 2.753 m²</p> <p>(Además, área de espera exterior 512 m² semicubiertos / Terrazas 1.408 m²)</p>	Circulaciones, pasos, paliers
	Hall central
	Informes
	Área de espera / embarque
	Box lactancia
	Espacio lúdico
	Lockers para valijas
	Cajero Auomático
	Carga tarjeta transporte público
	Oficina Turismo
	Locales comerciales
	Sanitarios
	Café / Restaurantes
	Boleterías y encomiendas
	ÁREAS DE MANTENIMIENTO 10.0 m ²
<p>ÁREAS COMPLEMENTARIAS 191,6 m²</p>	Taller de mantenimiento de vehiculos
	Oficinas administrativas
	Sanitarios y vestuarios para personal
	Oficina seguridad
	Oficina monitoreo
	Depósito de limpieza
Sala de descanso para choferes	
<p>ÁREAS DE ACCESO Y TRASBORDO 512 m²</p> <p>(Acceso al edificio 64 m² semicubiertos)</p>	Estacionamiento vehiculos particulares
	Bicicleteros
	Parada ascenso y descenso pasajeros de remises
	Área de espera y circulación pasajeros

MOVIMIENTOS GENERALES



DÁRSENAS Y GIROS



Vale recordar que, en este caso, la terminal esta acompañada de diversas actividades culturales, gastronómicas, educativas y de ocio, que conllevan a formar el gran parque de la ciudad y la reutilización de la inmensa estructura obsoleta.

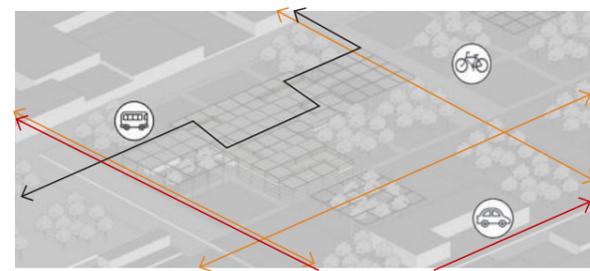
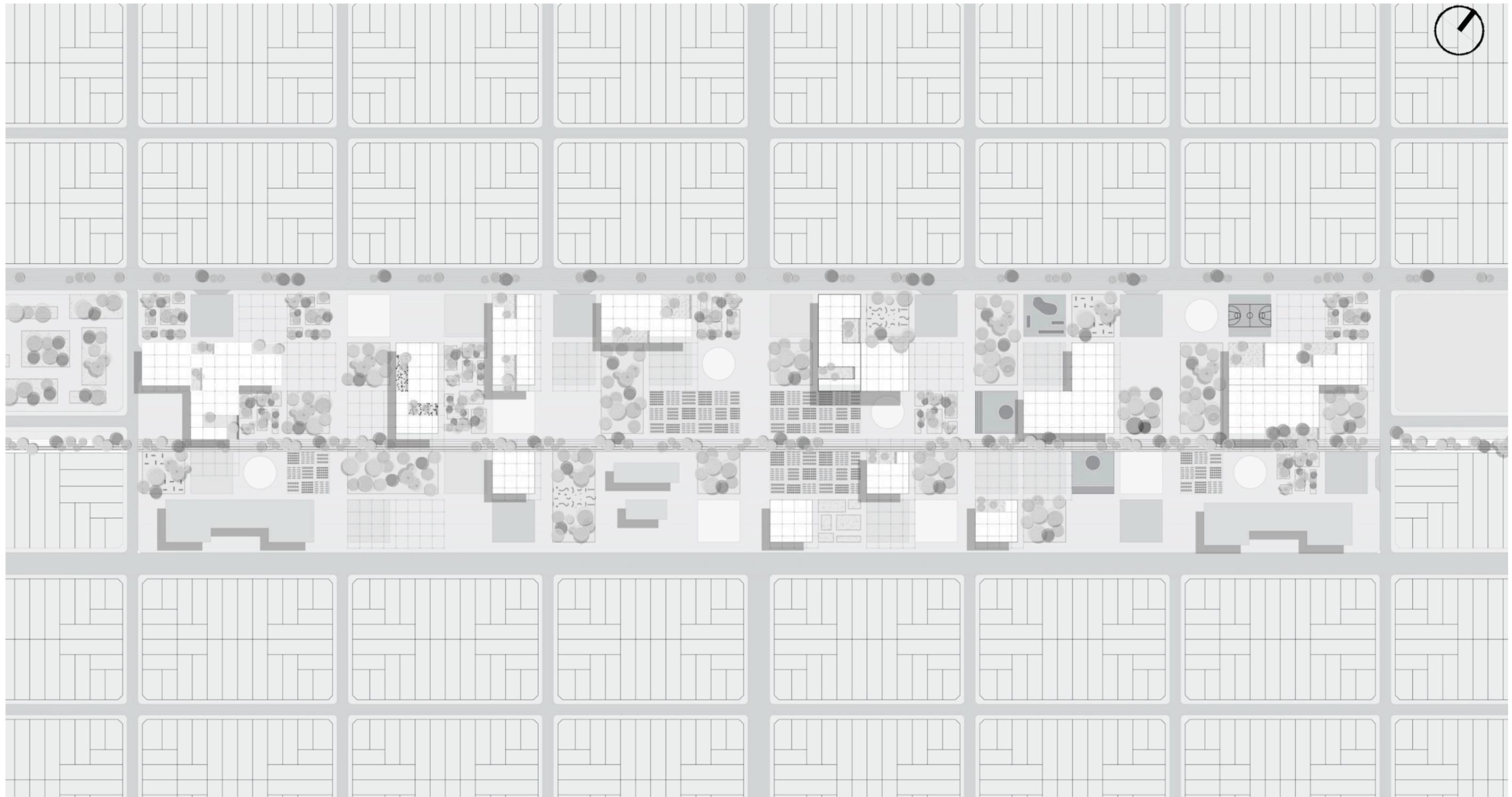




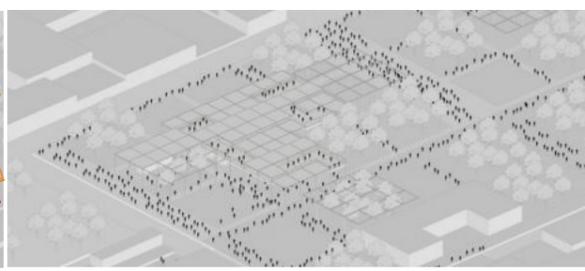


IMPLANTACIÓN

Esc. 1.2500



- Circulaciones



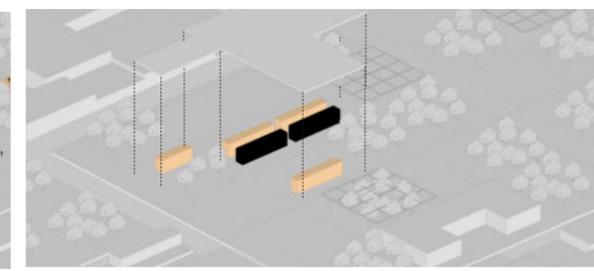
- Circulaciones peatonales



- Espacio público



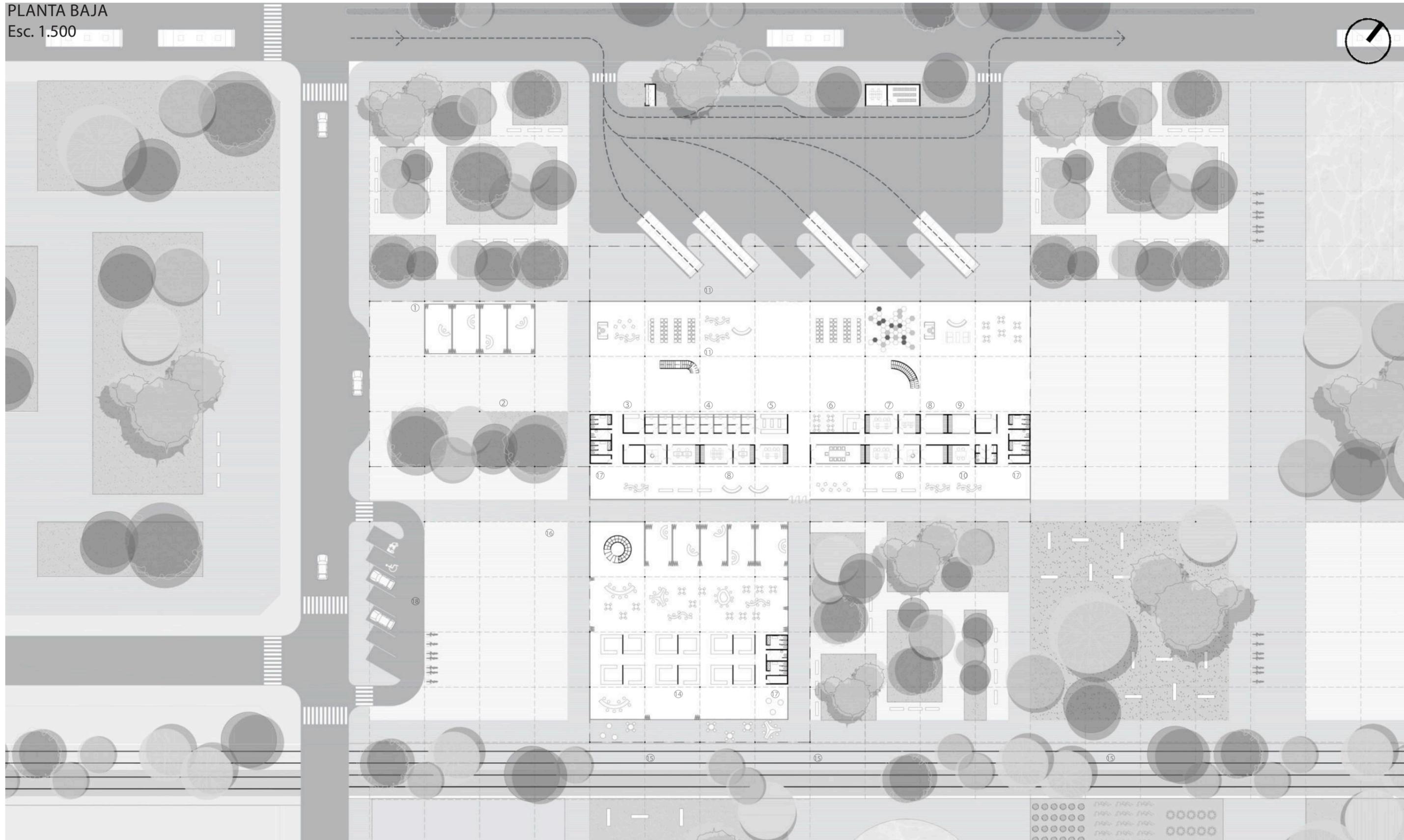
- Relación edificio + Parque lineal



- Zonificación programática en bandas (PÚBLICO + PRIVADO)

PLANTA BAJA

Esc. 1.500



1 - *Z. Pasajeros*: Locales comerciales
 2 - *Z. Pasajeros*: Hall urbano
 3 - *Z. Pasajeros*: Comunicación - Informes
 4 - *Z. Pasajeros*: Boleterías y encomiendas

4-b - *Z. Envios*: Recibo y despacho de encomiendas - Reclamos - Depósito
 5 - *Z. Pasajeros*: Consigna - lockers
 6 - *Z. Pasajeros*: Café
 7 - *Z. Pasajeros*: Oficina cultura y turismo

8 - *Z. Administrativa*: Secretaria - Administración - Tesorería - Direc. general - Sala de reuniones - Gerencia - Contabilidad - Oficina CNRT - Archivos - Kitchenet y vestuario para personal - Maestranza

8-b - *Z. Administrativa*: Delegaciones municipales - Dirección de tránsito
 9 - *Z. Administrativa*: Guardia y seguridad
 10 - *Z. Servicios*: Vestuarios / comedor del personal / sala de descanso

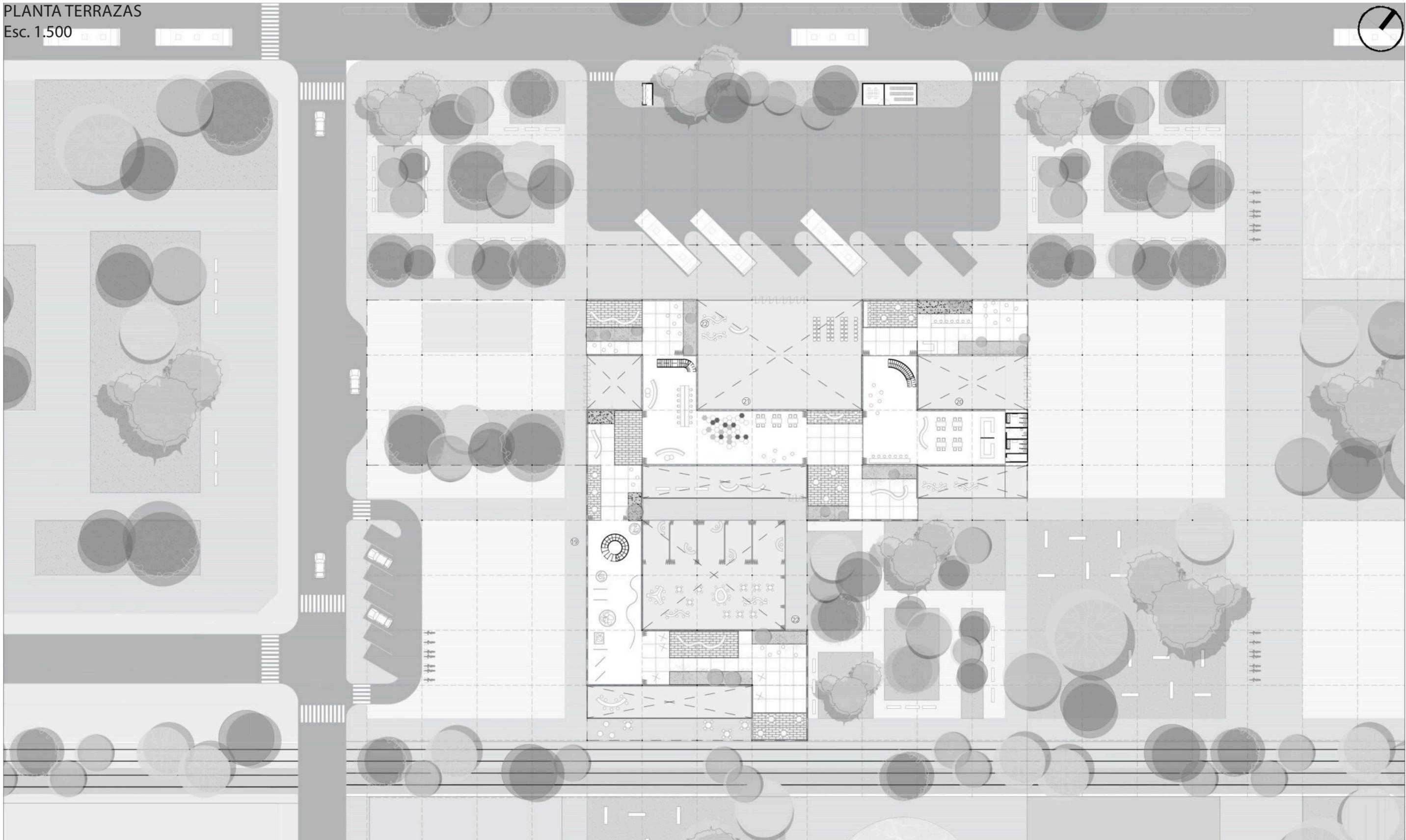
11 - *Z. Pasajeros*: Sala de espera (interior y exterior)
 12 - *Z. Plataformas*: Andén - Dársena - Patio de maniobras

13 - *Z. Servicios*: Control - Depósito de taller y lavadero - Sala de máquinas - Mantenimiento
 14 - Café - Restaurant - Locales comerciales - Sector gastronómico
 15 - Parque lienal

16 - Plaza seca - explanada, multi-función
 17 - Sanitarios - maestranza
 18 - Estacionamiento - espacios reservados para ambulancia y discapacitados

PLANTA TERRAZAS

Esc. 1.500



19 - *Z. Pasajeros*: Paseo cultural de artistas locales

20 - *Z. Pasajeros*: Sector gastronómico

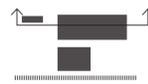
21 - *Z. Pasajeros*: Sala de espera activa: juegos, espacios de trabajo, conectividad

22 - Expansiones

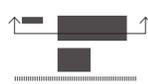




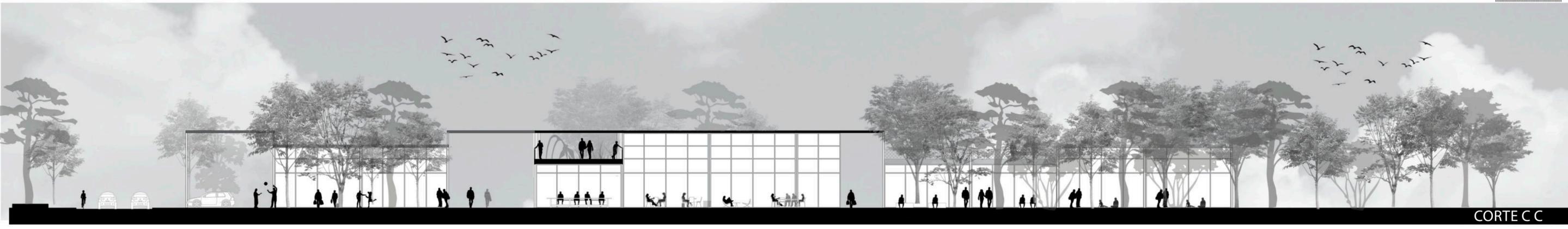
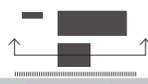




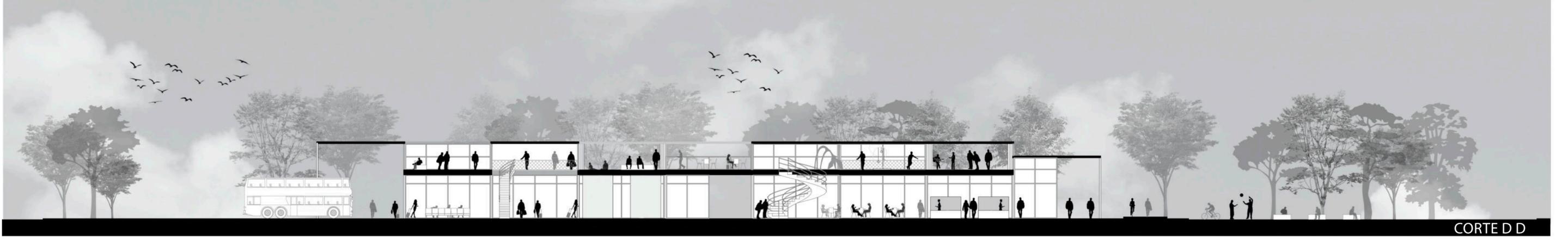
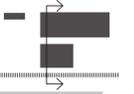
CORTE A A



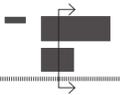
CORTE B B



CORTE C C



CORTE D D



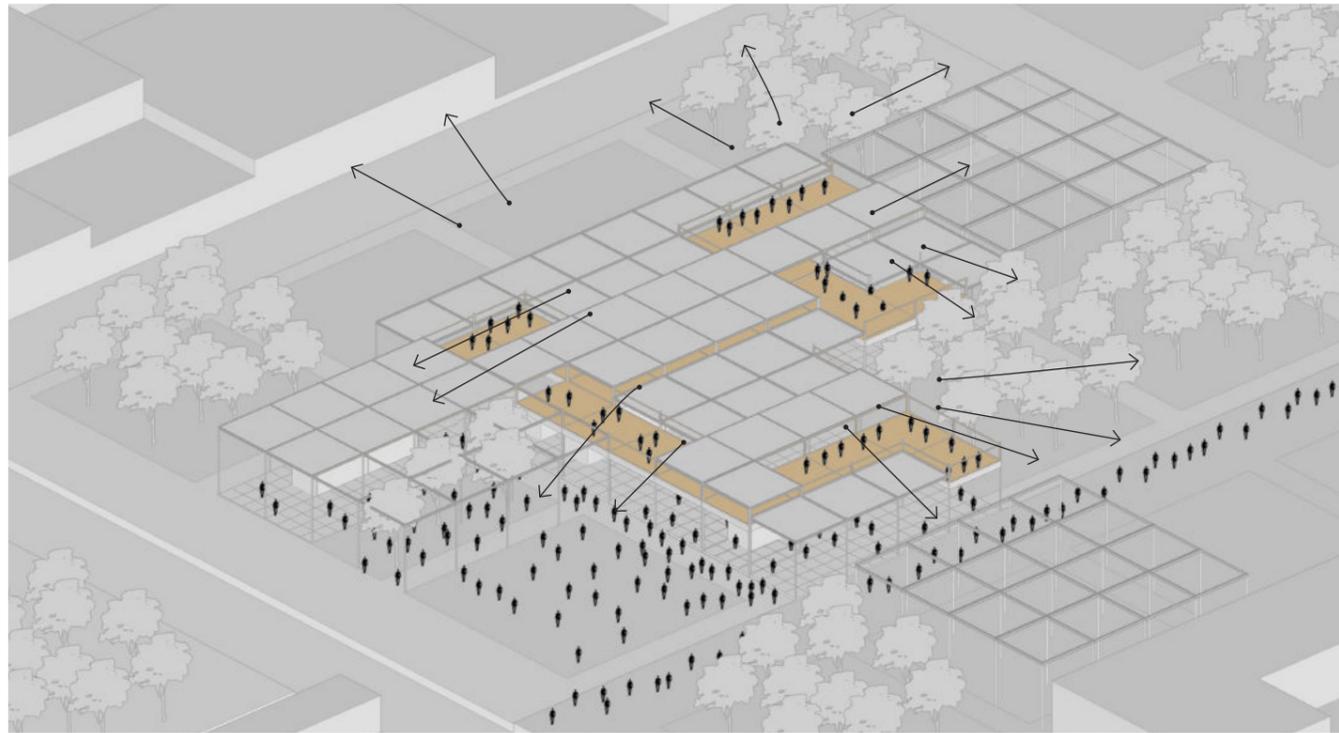
CORTE E E





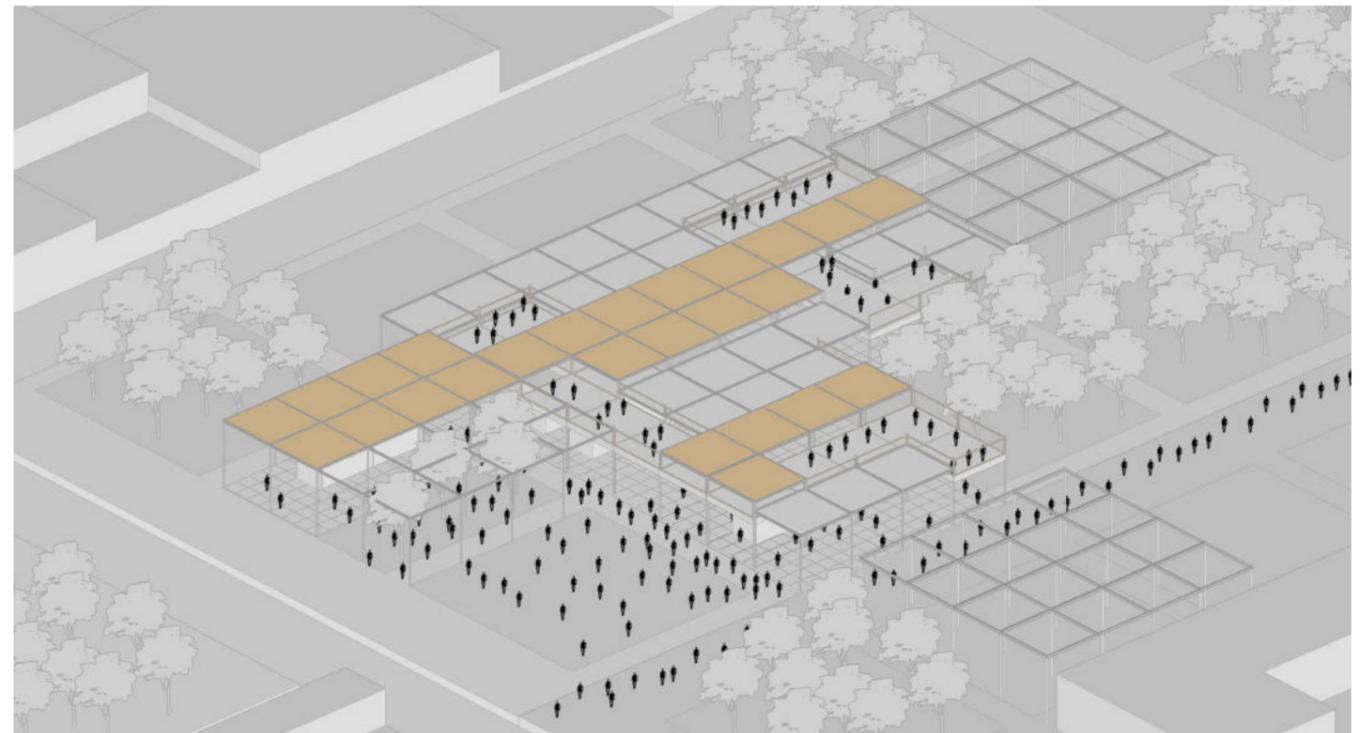
Por qué las terrazas se ubican de la siguiente manera?

Teniendo en cuenta los parámetros para el armado antes explicados, el contexto de la ciudad, el programa y las intenciones, las terrazas se ubican de acuerdo a la llegada del transporte, las visuales al parque y el acceso a la terminal y sus espacios públicos.



Por qué la mayor altura esta donde está?

Teniendo en cuenta los parámetros para el armado antes explicados, el contexto de la ciudad, el programa y las intenciones, la mayor altura intenta focalizar espacios determinados. En este caso, se potencia el acceso a la terminal, abriendo el espacio al caudal de personas que circularán por allí. Mientras que, por otro lado, se impulsa el sector comercial y gastronómico.

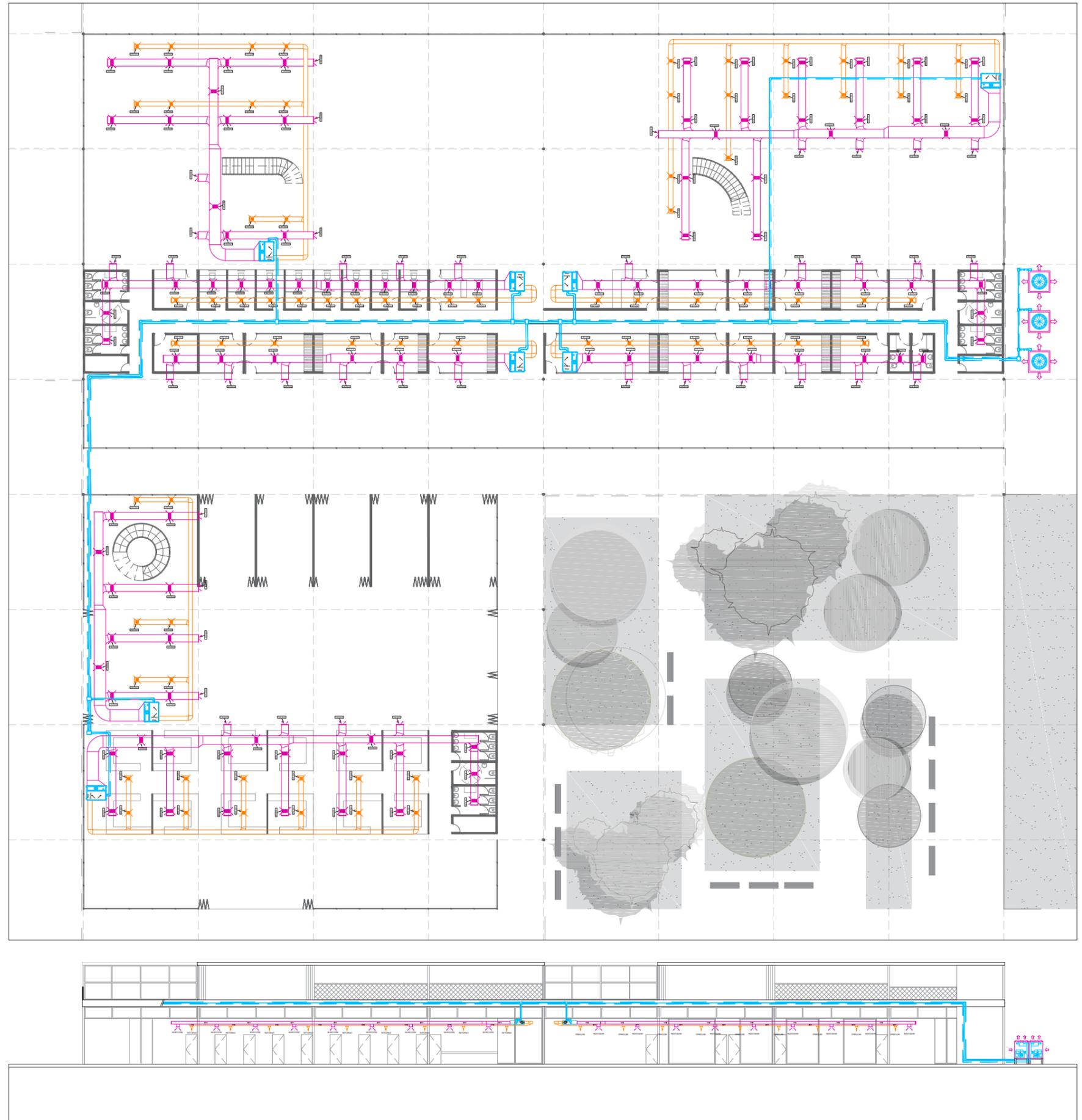
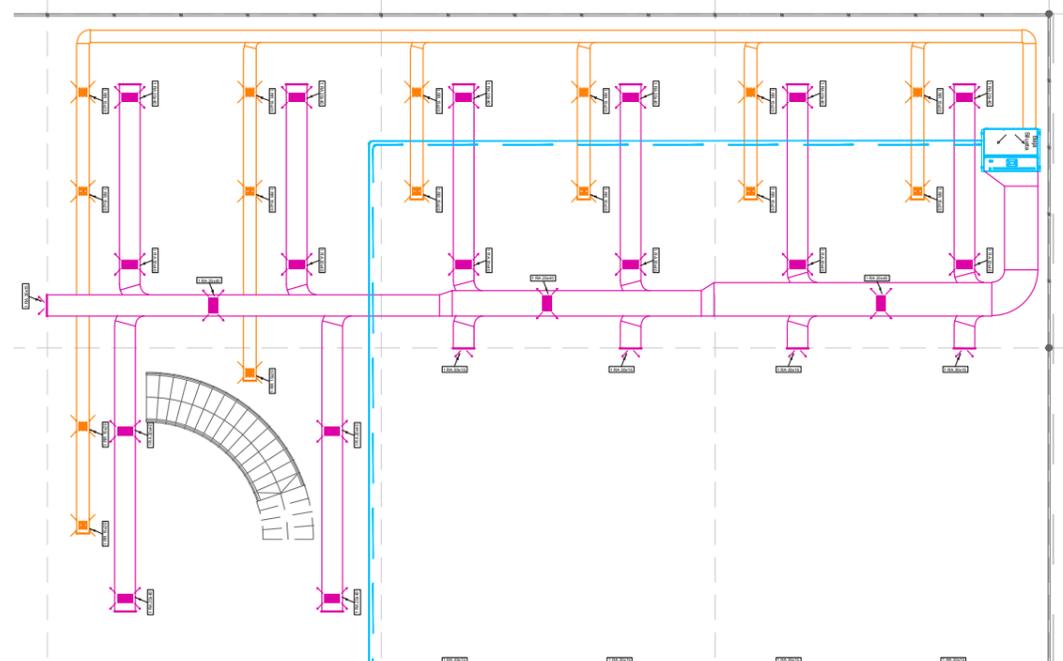
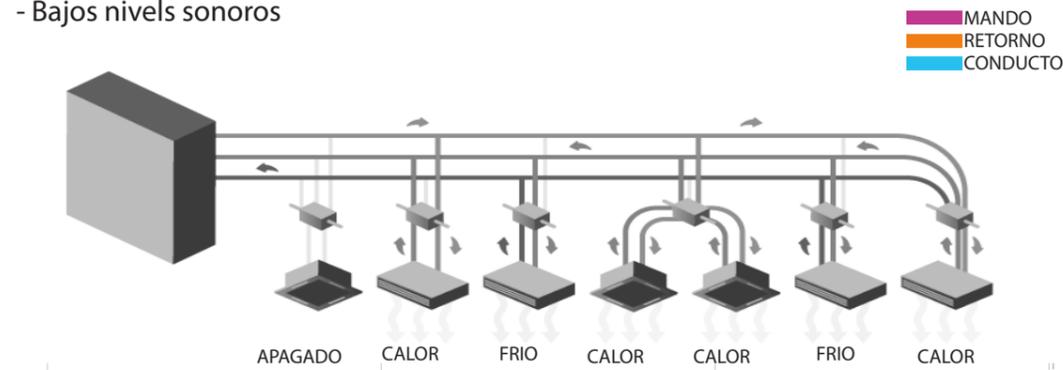


INSTALACIONES

El trazado de las instalaciones se mimetiza con la lógica total del edificio, siendo sus componentes elementos del espacio arquitectónico. Cada equipamiento funciona independientemente del otro, teniendo provisiones independientes de agua y electricidad, así como desagües pluviales y cloacales.

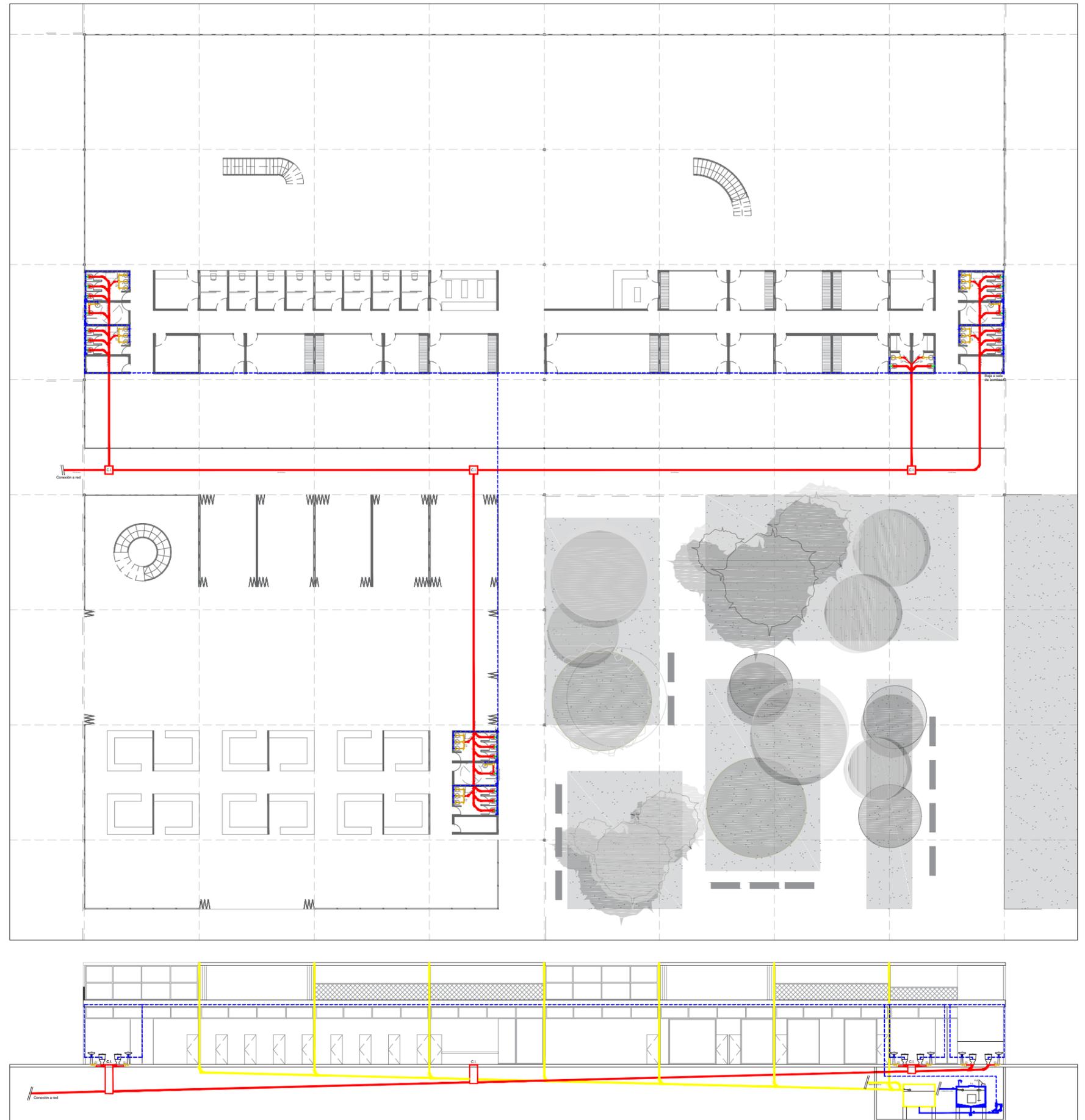
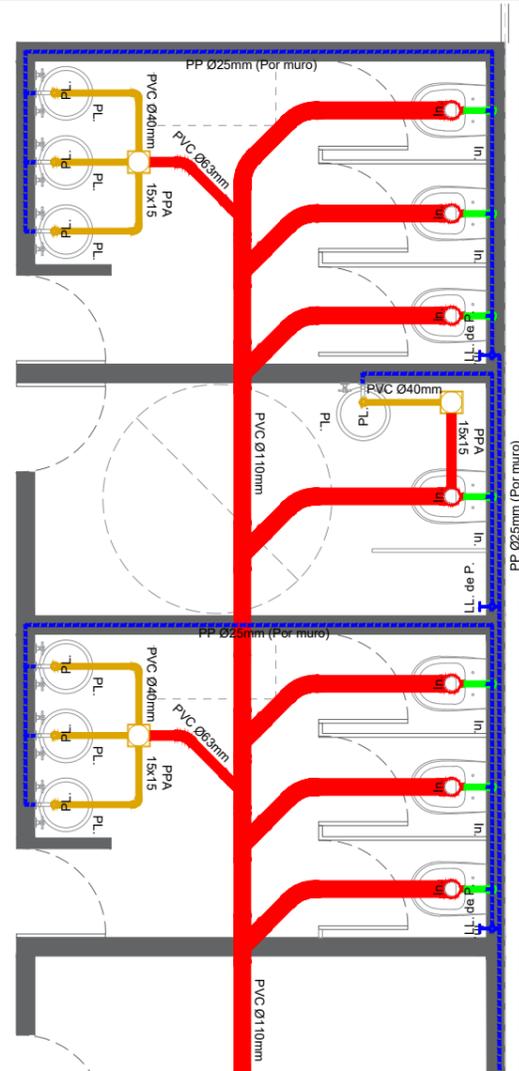
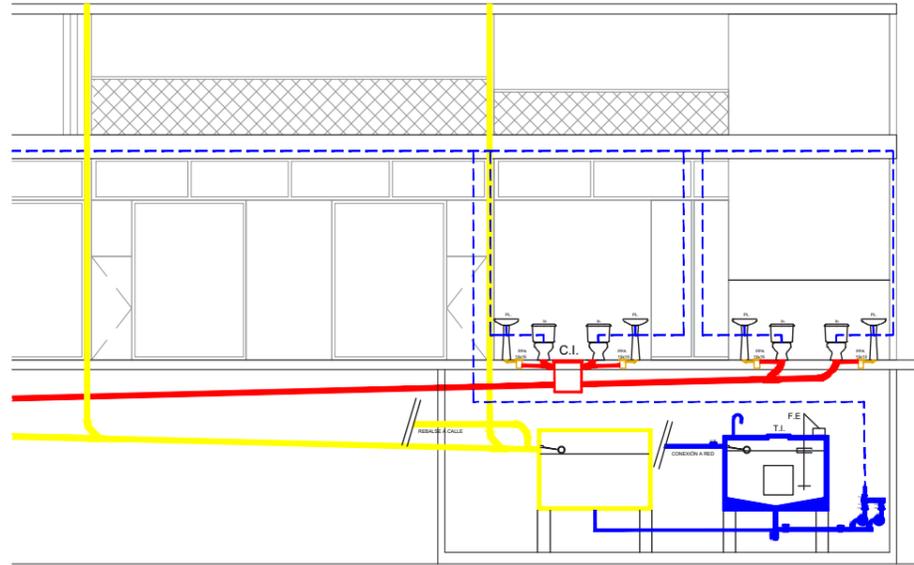
ACONDICIONAMIENTO TERMICO - SISTEMA VRV

- El VRV (Volumen de Refrigerante Variable) es un sistema de climatización para grandes superficies, el cual permiten regular el caudal de flujo de refrigerante que se envía desde una misma unidad exterior a distintas unidades interiores.
- El sistema, se compone de una unidad exterior (en la que se encuentra el compresor y el condensador) la cual se conecta por medio de tubos de cobre (por donde circula el gas refrigerante) a muchas unidades interiores ubicadas dentro del local.
- Algunas de sus ventajas son:
- Zonificación independiente: cada unidad interior se puede climatizar con una temperatura diferente.
 - Modo refrigeración y calefacción al mismo tiempo en distintos locales
 - Gran ahorro energético: la caja de control envía solo el refrigerante que cada unidad necesita y eso hace que el compresor trabaje menos. Además, la tecnología de recuperación de calor permite que se ahorre aún más.
 - Instalación es sencilla
 - Bajos niveles sonoros



DESAGÜE CLOACAL Y PLUVIAL - PROVISIÓN DE AGUA

Teniendo en cuenta el impacto de la construcción y la cantidad de personas que transitaran por ella, se elabora una propuesta basada en la recolección de aguas pluviales para su posterior reutilización en sanitarios y riegos. Para llevar a cabo esta operación, se aprovecha la superficie de la cubierta y la sección hueca de la estructura de los módulos, las cuales funcionan como bajadas.



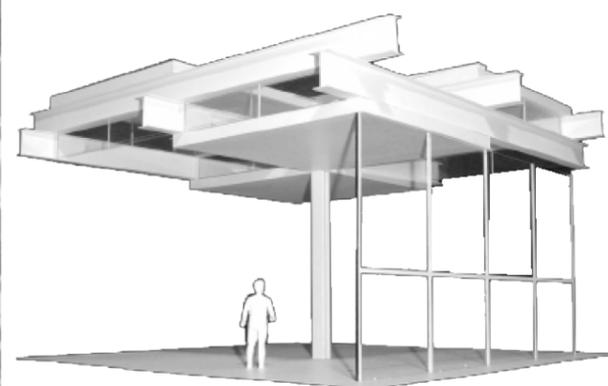
REFERENTES

CONCURSO NACIONAL DE ANTEPROYECTOS TERMINAL DE ÓMNIBUS DE TUCUMÁN
Carrasco / Torrado

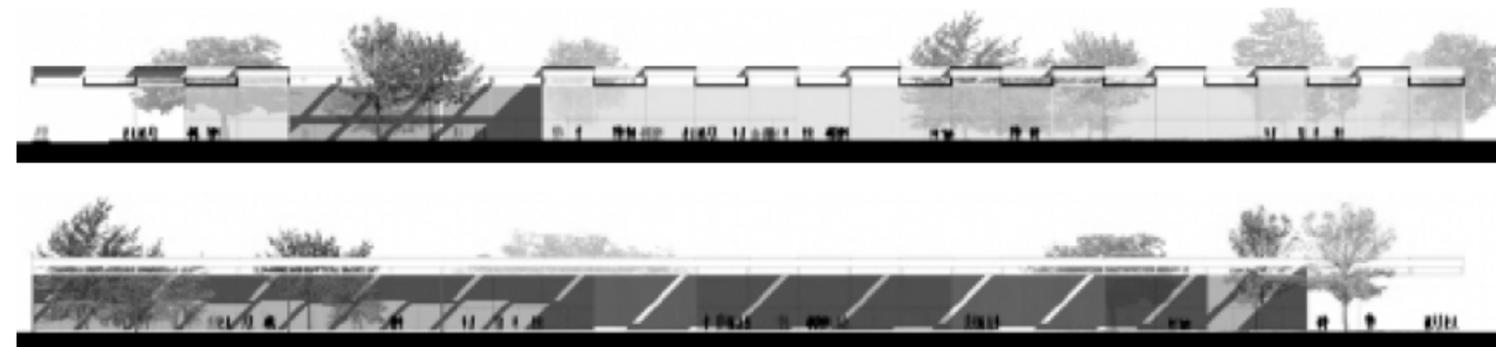
Tucumán, Argentina 2005
1er Premio



La ubicación del edificio responde a la oportunidad de conformar un espacio verde continuo, un gran jardín de distintos tonos y texturas que varían con las estaciones del año. Recorrible a través de caminos lineales de sombra, logrados por la sucesión de árboles que filtran el sol.



- El edificio es el límite visual del Parque y el remate de los senderos, tiene una relación directa con la red peatonal.
- El área comercial se expande y se introduce en el Parque, el cual se aprovecha para utilizarse como equipamiento del espacio público también. Además, aprovecha para generar un ingreso peatonal directamente.
- Las dársenas y la playa de maniobras separan a los ómnibus del paisaje, liberando su circulación hacia la calle, en relación con la salida hacia la ruta.
- La estructura se resuelve a través de una trama de columnas y vigas metálicas, apoyadas unas sobre otras, logrando un ambiente interior donde "el sol y la sombra" son los protagonistas.
- El preembarque en el centro, punto de mayor transparencia, diferencia claramente la zona comercial, la espera y la zona de ventas de pasajes, empresas y administración.
- La estructura se resuelve a través de una trama de columnas y vigas metálicas
- Los desagües se ubicaran en el interior de las columnas.



TERMINAL DE FERRY DE NAOSHIMA, KAWAGA
Sanaa / Sejima / Nishizawa

Iniciado en 2003 y terminado en 2006, este edificio es una terminal de ferry en una pequeña isla en el Mar Interior de Japón.



- Estructura liviana con un enorme techo plano, sostenido por delgadas columnas perfectamente moduladas.
- Ligereza, espacio y libre circulación.
- Cajas que contienen las necesidades funcionales, contenidas en un gran espacio
- Edificio que invite al paisaje a ingresar.













CONCLUSIÓN

Hacer ciudad es pensar en el futuro de ella. Es pensar en su crecimiento, no solo territorial, sino también, culturalmente. Es tener en cuenta los factores e impactos que en ella se desarrollaran.

Que la ciudad crezca y de qué modo va a hacerlo es un proceso colectivo. Los distintos actores, los distintos agentes que en ella intervienen, públicos y privados...los ciudadanos, somos los que construimos la ciudad y hacemos de ella un organismo vivo e interconectado con el resto, capaz de adaptarse a las necesidades que en ese momento se requieren.

El mundo actual es una red interconectada y la ciudad, también lo es.

En el proyecto planté un sistema que se adapte al Predio del Ferrocarril de la ciudad de Saladillo, pero, como describí al comienzo del trabajo, no todas las ciudades pampeanas estas compuestas por, entre otras cosas, ¿un predio ferroviario?

Esto me llevo a pensar en el sistema adaptable para todos ellos, en todas las ciudades. Cada una tendrá sus propias condicionantes de contexto, determinados conflictos, potencialidades y tendencias a explotar, desarrollar o mejorar. A grandes rasgos, las búsquedas son similares, porque lo que se pretende es hacer ciudad sobre la ciudad: regenerando, rehabilitando, completando, creando nuevos centros, garantizando la movilidad, accesibilidad y diversidad de los mismos, a través del espacio público.



BIBLIOGRAFÍA

El Espacio Público: ciudad y ciudadanía - Jordi Borja, 2.003

Terrain Vagué - Ignasi de Solá-Morales, 1.995

Manual de pautas de diseño para terminales de ómnibus de media y larga distancia - Ministerio de Transporte Argentina, 2.021

Neufert , Arte de proyectar en Arquitectura - E. Neufert, 1.936

