

CENTRO DE INTEGRACION SOCIAL

PROYECTO URBANO EN CONTEXTOS BULNERABLES - LOS BORDES DE LA CIUDAD

INDICE

01-02-03-04 INTROCUION

05 IDEAS QUE SUSTENTAN AL PROYECTO

06 DIAGNOSTICO DEL SITIO

07-08-09 HIPOTESIS PROYECTUALES

10-11 REFERENTES

12 PROGRAMA

13-14-15-16-17 MASTERPLAN

18(...35) PROYECTO

ALUMNO

AMEJEIRAS GONZALO

PROFESORES ASESORES

ARQ. GUILLERMO POSIK

ARQ. PABLO REYNOSO

ARQ. FERNANDO FARIÑA

ARQ. JAVIER SAMANIEGO GARCIA

ING. ALEJANDRO NICO

ARQ. GUSTAVO CREMASCHI

ARQ. ISABAELO LOPEZ

TVA X

SILBERFADEN-POSIK-REYNOSO



1 PARQUE AEREO URBANO

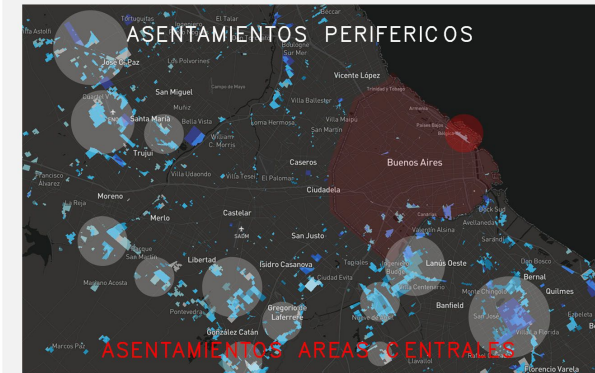
- EJE CONECTOR ENTRE LA CIUDAD FOMAL Y EL BARRIO
- SOLUCION DE ESPACIO PUBLICO DENTRO DEL BARRIO
- DIVERSOS PROGRAMAS VINCULADAS AL OCIO

2 CENTRO DE INTEGRACION

- SUPRIMIR LA TEORIA DEL ESTIGMA
- CONVIVENCIA DE DISTINTOS SECTORES SOCIALES
- PROGRAMAS REFERIDOS A LA RELACION DE LAS PERSONAS Y TRABAJO EN EQUIPO



LOCALIZACION DE LAS VILLAS EN CABA Y GRAN BUENOS AIRES



Las Ciudades latinoamericanas se encuentran desde hace décadas ante un fenómeno de pobreza urbana creciente. El violento quiebre de distintas experiencias de desarrollo autónomo y la consecuente instauración de paradigmas económicos recesivos desentendidos de sus consecuencias sociales, vigentes aun reinstaladas las democracias, confluyeron en la destrucción paulatina de las herramientas públicas con que nuestras sociedades habían enfrentado tradicionalmente el tema de la pobreza y la exclusión urbana.

La crisis de los "estados de bienestar" impulsados desde mediados del siglo pasado en la mayoría de nuestros países, y la imposibilidad de su restauración en contextos más complejos y diversos que aquellos que posibilitaron su construcción, requieren hoy la formulación de nuevas políticas públicas, capaces de encauzar y potenciar los esfuerzos de nuestras sociedades por superar las desigualdades. (Fernández Castro)

La ciudad de Buenos Aires en el trascurso de los años 50'60'70 fue el centro de atracción para aquellas personas que no tenían un propósito de vida en su lugar de origen, se trata de provincianos que desde distintos orígenes provenían del interior del país y que eran producto del mestizaje entre europeos e indígenas.

Luego del proceso de industrialización fue a gran escala la migración de "rural-urbana" que dio origen a las villas miserias, lo que no excluía que algunas tuvieran origen con asentamiento de inmigrantes europeos, este proceso también incluyó a aquella población que estaba en la misma condición que los ya nombrados pero que migraban desde los países limítrofes como Paraguay y Bolivia.

En la segunda mitad de los 80' emergió como actor social el villero que reivindicaba su barrio como habitad permanente y reclamaba la titularidad de la tierra y mejoras urbanas. En los años 90' se encuentran con más esperanzas en sus objetivos de integración social.

- VILLA MISERA
- FAVELA
- RANCHOS
- CIUDADES PERDIDAS
- PUEBLOS JOVENES
- POBLACION CALLAMPA O CAMPAMENTO
- CANTEGRILES
- CHACARITAS
- TUGURIOS
- INVASIONES

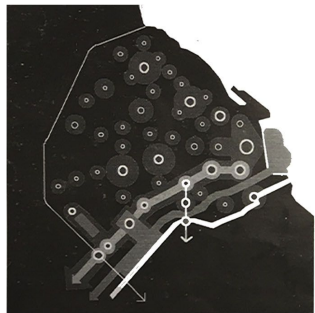
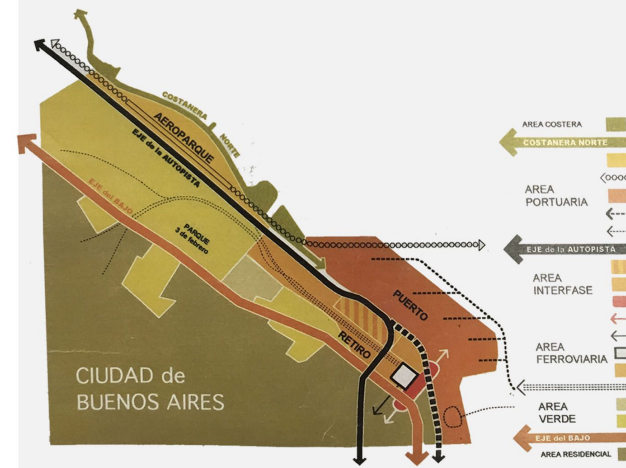
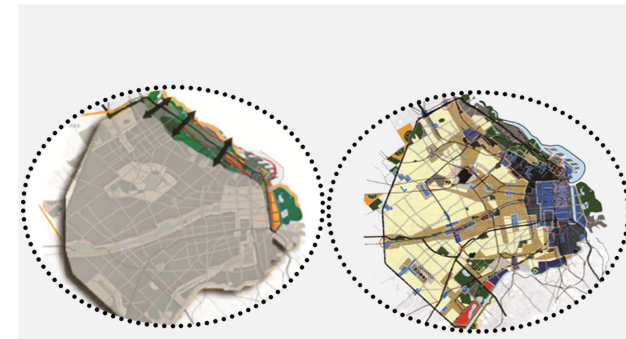
PLAN URBANO AMBIENTAL

- a) Consolidación de Centros Barriales Concurrir a las políticas de descentralización y revitalización barrial, consolidando los centros locales.
- b) Desarrollos estratégicos en playas ferroviarias. Promover el mejoramiento urbanístico y ambiental de los sectores urbanos actualmente afectados por actividades de carga y descarga en playas ferroviarias.
- c) Integración de Asentamientos Precarios resolver la situación habitacionales transitorios, a partir de su integración social y urbanística al tejido de la ciudad.
- d) Ordenamiento de zonas industriales y mixtas: resolver las situaciones de degradación urbana y las molestias mutuas que se producen por efecto de una inadecuada superposición de actividades industriales y residenciales.
- e) Grandes equipamientos Urbanos: dotar a Buenos Aires de los grandes equipamientos que se requiere para cumplir mejores roles actuales y los que surgen en relación a su posicionamiento actual y futuro dentro del Sistema Mundial de Ciudades.
- f) Re-ordenamiento de los centros de transbordo mejorar su calidad ambiental y posibilidades de vinculación urbana.

**INICIATIVAS DE TRANSFORMACION TERRITORIAL.
AERTOPUERTO-PUERTO-RETIRO**

El área de la ciudad que el Plan Urbano Ambiental define genéricamente como APR (Aeropuerto-Puerto-Río) constituye una unidad funcional de alta complejidad debido a la confluencia de actividades y de infraestructura de transporte, que conforman un espacio de intercambio de bienes, productos y personas. Se trata de un fragmento urbano de importantes dimensiones que se extiende 9km sobre el frente fluvial, con un ancho variable de entre 40 y 1500m. El sector se encuentra en reconversión funcional, ya que allí se concentran transportes aéreo, fluvial de carga y de pasajeros, automotores de carga de transporte público y particulares, ferroviarios de pasajeros y de carga. A estas funciones de transportes deben sumarse la presencia de asentamiento de la villa 31 y el área de grandes edificios públicos e institucionales y de predios privados del antepuerto y los bordes de Dársena Norte. La accesibilidad del área resulta crítica para los sistemas de transporte e interfiere en la necesaria fluidez del tránsito urbano. Por otra parte, las funciones existentes en el área no se presentan debidamente articulados entre sí, lo que hace difícil la convivencia entre los distintos usos y constituye una fuente permanente de conflictos y de presiones que pugnan por la ocupación del espacio sin la racionalidad que sería menester del caso. Ante estos problemas, el objetivo específico del Programa APR ha sido el de determinar en una primera etapa las instancias para una mejor gestión urbana del área a partir de una verificación de los problemas y conflictos de intereses existentes, el análisis de las diferentes propuestas desarrolladas por organismos oficiales, una valoración crítica del nodo de transporte y sus componentes y las consideraciones de las competencias, jurisdicciones, concesiones, operadores y actores en general que intervienen o tienen capacidad para intervenir en este espacio.

- En este sentido, se prevén diversos tipos de acciones:
- +La identificación de modalidades de gestión sustentadas en el uso de herramientas legales, administrativo-institucionales y económico-financieras que puedan dar una respuesta efectiva a los objetivos planteados.
 - +La revalorización del espacio público y la continuidad de la trama urbana.
 - +La compatibilización de la infraestructura de transporte con requerimientos de consolidación de la estructura urbana.
 - +La definición de las formas de interrelación del sector APR con el Área Central y las áreas residenciales de Barrio Norte.
 - +La estructuración del sistema de accesibilidad y circulación.



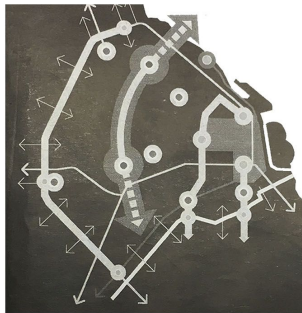
POLITICA PARA LA CIUDAD EQUITATIVA
Actuar sobre los factores estructurales que producen desigualdades, desarraigos y marginalización a fin de corregirlos para entender a una mayor equidad e igualdad de oportunidades para todos.



POLITICA PARA LA CIUDAD-COMPETITIVA
Consolidar una ciudad en crecimiento, competitiva y dinámica, integrada a los procesos globales como un activo centro de negocios de oferta cultural y turística de carácter regional.



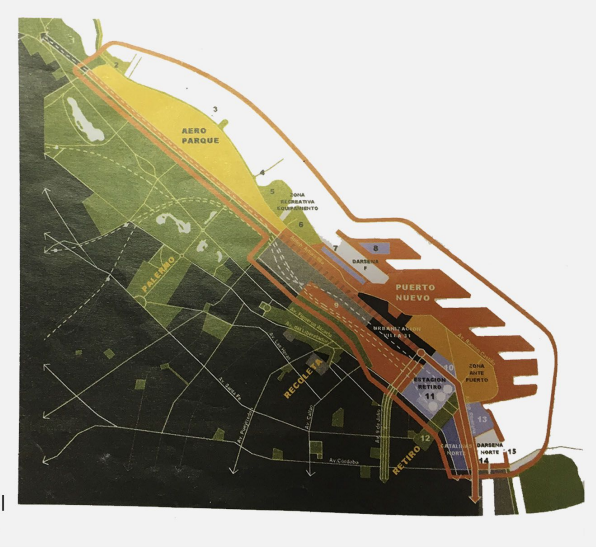
POLITICA PARA LA CIUDAD SOSTENIBLE
Asegurar un desarrollo que posible atender los requerimientos del presente, controlando y minimizando la degradación o destrucción de la base ecológica de producción y de habitabilidad.

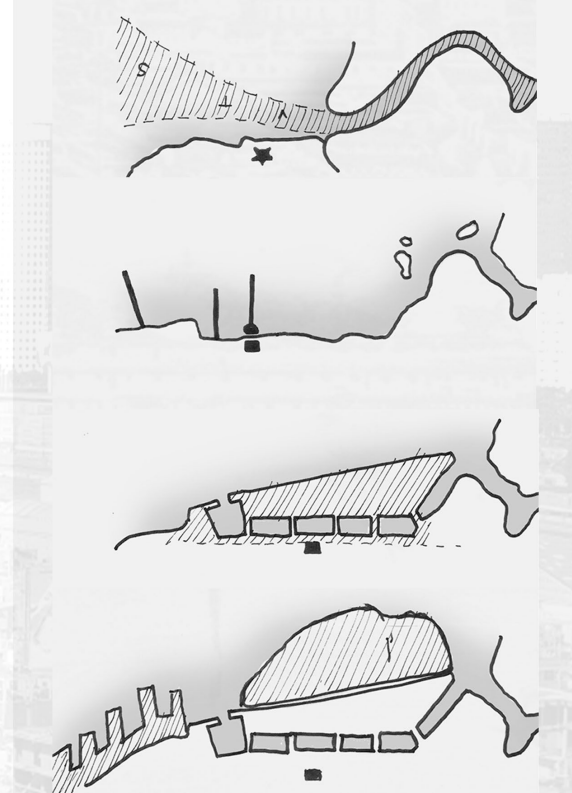


POLITICA PARA LA CIUDAD EQUILIBRADA
Orientar el crecimiento de la ciudad hacia una integración armónica de sus elementos constitutivos y sus vinculaciones con los espacios exteriores para mejorar las formas de utilización del territorio y su eficiencia funcional.



POLITICA PARA LA CIUDAD GOBERNABLE
Actuar con eficiencia, legitimidad y respaldo social, a partir de la coordinación de políticas de actuación con otras jurisdicciones. La articulación con el sector privado, la coherencia normativa y el control social a través de la participación y la descentralización.





La ciudad de Buenos Aires desde su planificación está implantada de espaldas al río, que es la mayor característica natural que tiene por su ubicación. "El mar y el inmenso puerto, las magníficas vegetaciones del bosque de Palermo, el cielo argentino...pero se puede decir que no se les ve ni al uno y al otro desde el interior de la ciudad" Le Corbusier, 1929. Plan Director para Buenos Aires. Debido a las observaciones marcadas por el propio Le Corbusier y que son reflejadas hoy en la actualidad, es que surge la idea de conectar toda la zona costera de la ciudad -desde puerto madero hacia el área de los bosques de Palermo y aeroparque- generando espacios públicos junto a equipamientos culturales, educativos y de ocio provocando así no solo un eje que unifique longitudinalmente la ciudad con el barrio sino otro eje que cruce la ciudad transversalmente y de respuesta al espacio natural que tiene al alcance de la mano -río-.

TRAMA URBANA

CIUDAD SIN PUERTO 1713

Desde su fundación, Buenos Aires utilizó el "Riachuelo de los Navíos" para el desembarco de mercaderías, que por cierto se realizaba de una manera muy modesta: los barcos debían permanecer anclados en los llamados "pozos" de río por la baja profundidad del Río de la Plata que funcionaban como un puerto natural. Hasta allí se dirigían carretas y precarias barcazas para recoger a los pasajeros y a la mercadería ya que no existía muelle.

AREA NO URBANIZADA

ANTECEDENTE DIRECTO 1869

El antecedente directo del nuevo puerto fue la construcción de dos largos muelles que se introducían en el río: el de pasajeros se encontraba a la altura de la actual calle Sarmiento y el de cargas detrás de la Casa Rosada (donde se hallaba el edificio de la aduana, actual Plaza Colon) En 1881 el ing. Huergo presenta un original proyecto (consistía en la construcción de dársenas abiertas desde el Riachuelo hacia el norte, permitiendo ampliaciones futuras) y un año después el comerciante Eduardo Madero expone el suyo (requería de una serie de diques cerrados, interconectados mediante puentes). Se trata de dos propuestas muy diferentes, que representaban intereses contrapuestos y provocaron encendidas polémicas en la época.

RELIEVE NATURAL

PROYECTO MADERO 1882

El gobierno nacional contrató al comerciante Eduardo Madero para que se encargara de la construcción de un nuevo puerto que solucionara estos inconvenientes. A partir de ese momento mermaron las obras de dragado del canal de la Boca del Riachuelo y se decidió destinar los recursos necesarios para la construcción del nuevo puerto. Se trataba del relleno de toda la costa del Río, generando una inmensa isla artificial, separada de la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso para los barcos estableciendo dos canales dragados de acceso.

PUERTO NUEVO 1919

Unos diez años después de terminado, Puerto Madero ya había quedado totalmente obsoleto debido al aumento del tamaño cada vez mayor de los buques. El gobierno tuvo que encarar la construcción de un nuevo puerto, y esta vez siguió las ideas de Huergo de una serie de dársenas abiertas en forma de peine, y el resultado fue el Puerto nuevo activo hoy en día.

EVOLUCION HISTORICA DE RETIRO Y ELEMENTOS SIGNIFICATIVOS DE SU ENTORNO

El asentamiento surgió en 1932 con el nombre de "Villa Desocupación" y a partir de allí se sucedieron diversos intentos de erradicación por parte de las autoridades, aunque éstos nunca lograron eliminarla por completo. Si bien no es el asentamiento ilegal más grande de la Ciudad, si es el más emblemático, por su ubicación estratégica, ya que se encuentra junto al principal centro de trasbordo de pasajeros de la Capital y a escasos metros de los barrios más cotizados -Puerto Madero-. Retiro se caracteriza así mismo por ser un importante nodo de transporte, con tres estaciones de trenes y otra subterránea, donde convergen varias líneas ferroviarias metropolitanas, además de numerosas líneas de colectivos y ómnibus de larga distancia. En cercanía del centro de transporte se ubica un área administrativa donde funcionan varias dependencias judiciales. La zona fue en el pasado la puerta de entrada a Buenos Aires de millones de inmigrantes que llegaron al país entre fines del siglo XIX y la Segunda Guerra Mundial, alojándose transitoriamente en el Hotel de Inmigrantes que hoy funciona como museo.

1930	1948	1958	1962	1974-75	1983	1989	1998	2008	2010
SURGE LA VILLA 31. En sus inicios: "Villa Desocupación" +Inmigraciones debido a la crisis mundial +Desocupación +Cercanía al puerto	Formación del barrio Inmigrantes (población proveniente en su mayoría de Italia)	Primeras organizaciones villeras	Quedan conformados los primeros barrios +Güemes +Comunicaciones +Saldias +Ypf	POR LA AAA +Plan de erradicación de la villa. +Algunos vecinos son trasladados a Ciudadela y otros a barrios de la ciudad del conurbano	Finaliza la dictadura comenzada en 1976. Comienza proceso de repoblación de la villa 31	Decreto 1001 que le otorga la propiedad de la tierra a los habitantes. -transferencia de las tierras nacionales a los ocupantes-	La ley 148 establece la urbanización de todas las villas	Presentación del proyecto de ley para la urbanización del barrio por el legislador De Filippo	Sancionada la ley de urbanización se crea la Mesa de Gestión en la legislatura



PUERTO DE BUENOS AIRES



Es un ente nacional que dota al entorno de un flujo de tránsito pesado el cual es de gran importancia relevar que el mismo limita con el área a intervenir.

EDIFICIO DEL ANTIGUO CORREO



El edificio fue proyectado por una serie de jóvenes arquitectos que por eso entonces se empezaban a evocar en proyectos de tal magnitud debido a la privatización de empresas antes provistas por el estado.

TERMINAL DE OMNIBUS DE RETIRO



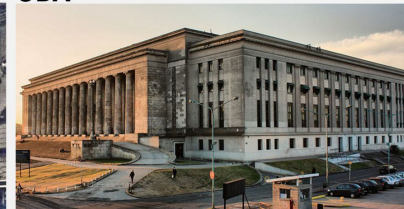
La terminal de ómnibus es un punto importante no solo en la cercanía al barrio, sino también para la ciudad ya que conecta con diversos puntos del país y también con el Mercosur.

TERMINAL DE TRENES DE RETIRO



La estación de trenes es un punto es un nodo de conexión para la ciudad de Buenos Aires ya que conecta el centro y sur de la capital con el norte de la misma.

FACULTAD DE DERECHO UBA



La universidad pública dota al área de un flujo permanente de jóvenes que no solo utilizan las instalaciones de la institución sino que se despliegan por toda la zona.

CENTRO DE CONVENCIONES



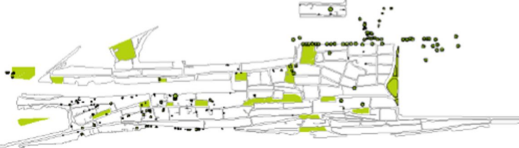
El nuevo proyecto con una inauguración a medias ya que se puede utilizar su parqueo pero no su salón, brindan a la ciudad un espacio de esparcimiento y a su vez un sitio donde poder realizar grandes conferencias.

SITUACION ACTUAL

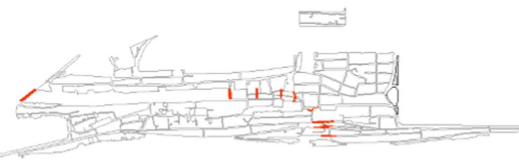
DENSIDAD
32HA-40.000



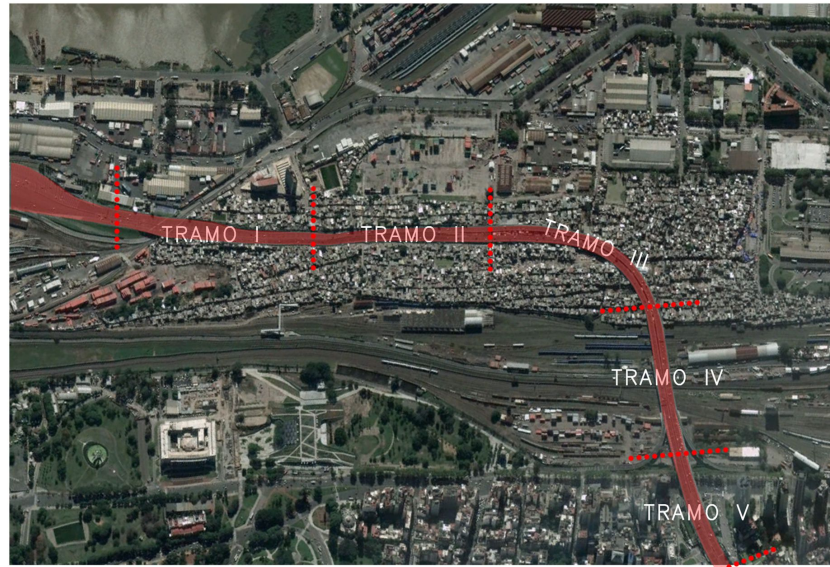
ESPACIO PUBLICO
34.000M2



CRUCES-VINCULOS
9 EN TOTAL



ESTRATIFICACION DE LA AUTOPISTA



INTENSION PROYECTADA - MODELO DESEADO



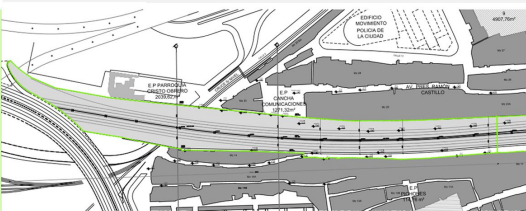
EL BARRIO cuenta con escasos espacios verdes, (0,8m2 x hab. cuando en una ciudad el promedio es 6m2 x hab)

. **El equipamiento público reconoce asimismo las marcas del proceso de autoconstrucción permanente.** Se reconocen conformaciones de pequeñas centralidades a partir de terrenos vacantes o no ocupados destinados a la práctica deportiva (en su mayoría futbol), espacios parcialmente equipados o acondicionados como plazas por la acción de organizaciones no gubernamentales y cooperativas barriales, presencias de comedores comunitarios producto a las diversas asociaciones vecinales, iglesias y templos, bibliotecas y salas de atención primaria de la salud.

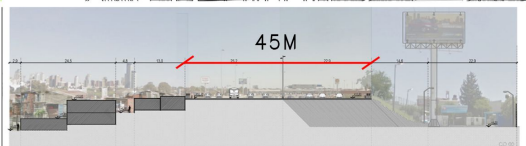
PARTICIPACION: Las propuestas deberán comprender que su intervención no se desarrolla simplemente en un campo físico, sino y sobre todo lo hace en un campo social. Las estrategias dentro de las propuestas de los participantes deben desarrollar instancias de codiseño con los vecinos.

Se organizaron espacios para que los distintos grupos de interés del barrio 31 y también vecinos de de Retiro y Recoleta, puedan expresar sus ideas para el espacio. En los talleres se trabajó en la construcción colectiva de "un espacio público ideal", promoviendo la diversidad cultural, de género y generacional, **CONSOLIDANDO VALORES DE IDENTIDAD Y PERTENENCIA.**

TRAMO I

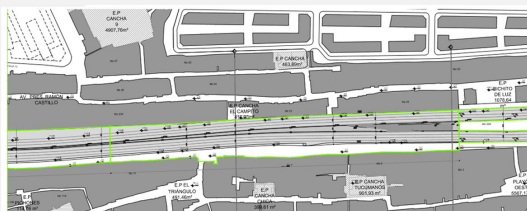


45M

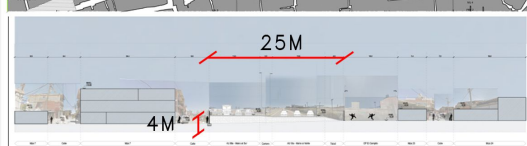


Este tramo tiene la particularidad de ser el único que se encuentra al mismo nivel que las viviendas del barrio generando así una barrera física.

TRAMO II



25M

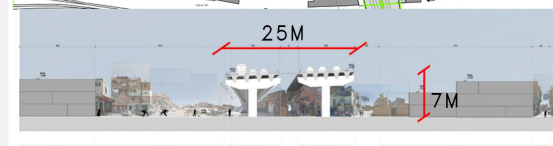


Este tramo se encuentra 4 metros por encima del nivel del barrio apoyado sobre el mismo suelo, lo que como el primer tramo genera una gran barrera física.

TRAMO III

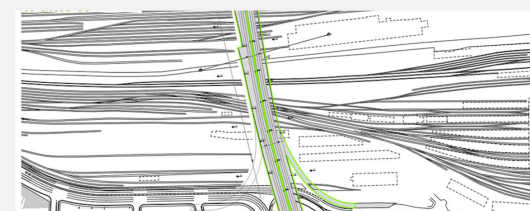


25M



Siendo el tramo más particular debido a que se encuentra por encima de las viviendas del barrio **se pretende derrumbar uno de los dos sentidos** con la idea de dar luz y espacio de acceso al parque aéreo.

TRAMO IV



35M



El cuarto y anteuúltimo tramo es el que tiene mayor altura debido a que se encuentra sobre las vías de las líneas de tren que convergen en la estación de Retiro, llegando en el punto más alto a 11M.

MAPEO POR LAS TIERRAS Y LA VIVIENDA DIGNA, LA SALUD Y LA EDUCACION

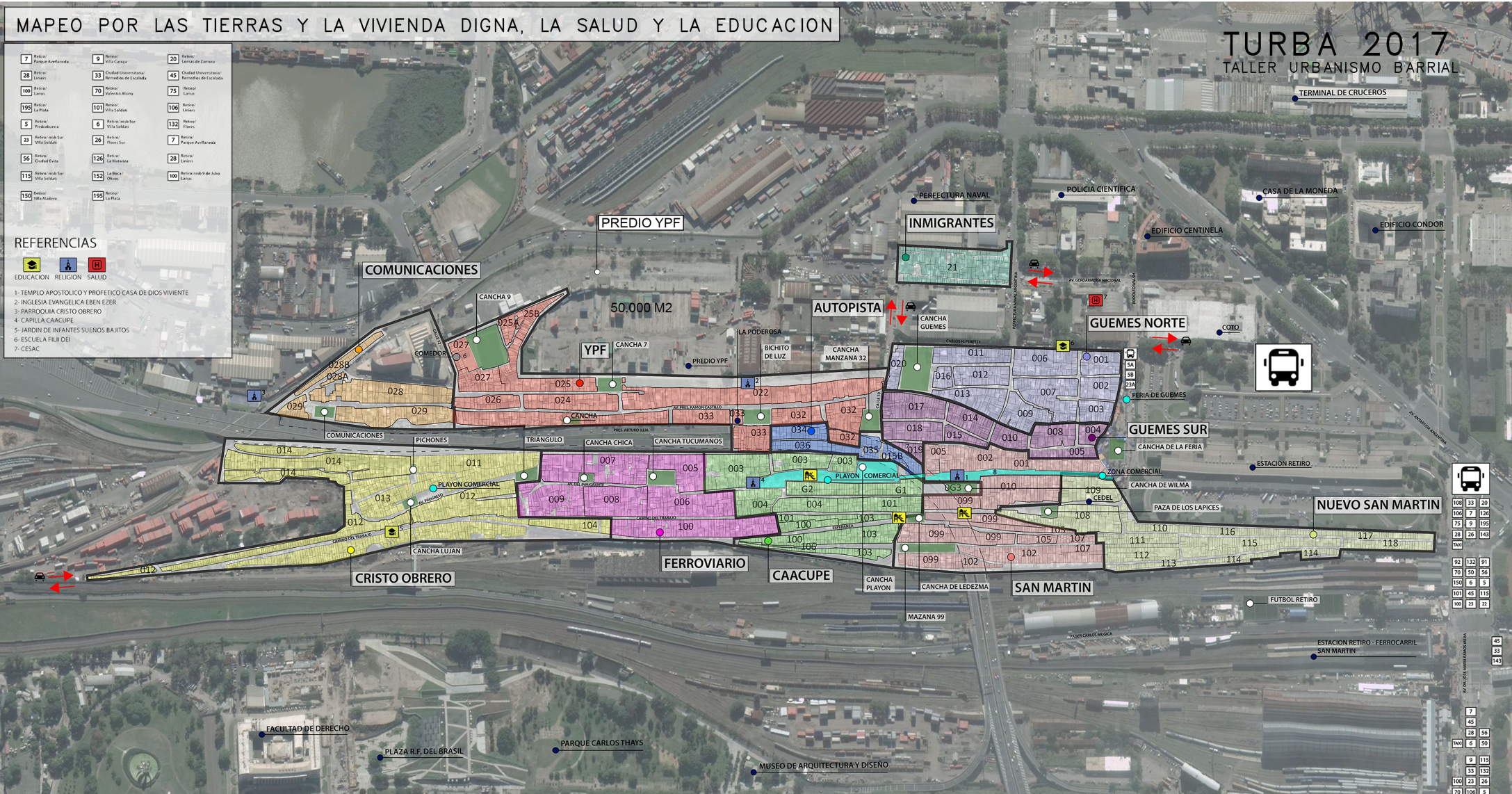
TURBA 2017
TALLER URBANISMO BARRIAL

7 Barrio: Parque Avenirada	9 Barrio: Villa Carlos	20 Barrio: Unidad de Emerosa
28 Barrio: Loser	33 Ciudad Universitaria: Barrios de la Unidad	45 Ciudad Universitaria: Barrios de la Unidad
100 Barrio: Lujan	70 Barrio: Villa Alegre	75 Barrio: Loser
195 Barrio: La Plata	101 Barrio: Villa Soldati	106 Barrio: Loser
5 Barrio: Prohibida	6 Barrio: Villa Sur	132 Barrio: Flores
23 Barrio: Villa Soldati	26 Barrio: Flores Sur	7 Barrio: Parque Avenirada
56 Barrio: Ciudad Evita	126 Barrio: La Matanza	28 Barrio: Loser
115 Barrio: Villa Sur	152 Barrio: Villa Soldati	100 Barrio: Loser
150 Barrio: Villa Madon	195 Barrio: La Plata	

REFERENCIAS

EDUCACION RELIGION SALUD

- 1- TEMPLO APOSTOLICO Y PROFETICO CASA DE DIOS VIVIENTE
- 2- INGLÉSIA EVANGÉLICA EBEN EZER
- 3- PARROQUIA CRISTO OBRERO
- 4- CAPILLA CAACUPE
- 5- JARDIN DE INFANTES SUEÑOS BAJITOS
- 6- ESCUELA FILI DEI
- 7- CESAC



CONVOCATORIA | LA IDEA ES HACER ENTRE TODOS UN DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL Y FUTURA DEL BARRIO.
INVITAMOS A MARCAR EN EL MAPA CONFLICTOS, PROBLEMATICAS, DUDAS Y OPINIONES RESPECTO AL PROYECTO DE URBANIZACION

PROBLEMATICAS COMUNES DE LOS BARRIOS

- Hacinamiento
- Problemas de movilidad para gente con discapacidad y además complicaciones los días de lluvia.
- Construcciones en las que viven más de una familia (necesidad de desglose de las mismas)
- Inundaciones cuando ocurren grandes lluvias (muertos)
- Incendios provocados la mayoría por el mal tendido eléctrico, realizado la mayor parte por gente del barrio.

- Inquilinos (el 70% de las personas que viven en el barrio son inquilinos y la mayoría de las propiedades no se conocen sus propietarios.
- Accidentes por las escaleras debido a la altura de las construcciones.
- Inseguridad dentro del barrio, esto hace que a una hora del día sea peligroso el tránsito de niños o mujeres.
- Especulación inmobiliaria, esto genera que mucha gente no pueda acceder a una vivienda y tengan que vivir en muchos casos 2 o 3 generaciones en un mismo hogar.

TRABAJOS / ACTIVIDADES EN RELACION AL OCIO FRECUENTES EN EL BARRIO

- Amas de casa.
- Enfermeras.
- Cocineras en los comedores sociales.
- Albañiles
- Changanines.
- Estibadores en el puerto.
- El único espacio público que tienen son las canchas de fútbol.
- Ferias de pulgas que se dan a diario sobre las propias viviendas.

TRABAJO
OCIO

DEPORTE



ACTIVIDAD CULTURAL



EDUCACION



ESPACIO PUBLICO



DEPORTE URBANO



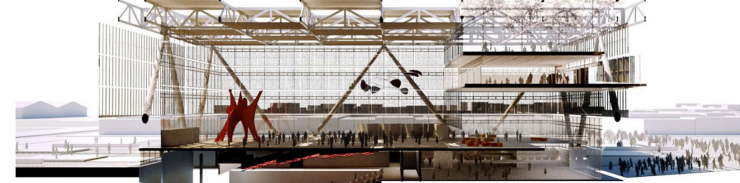
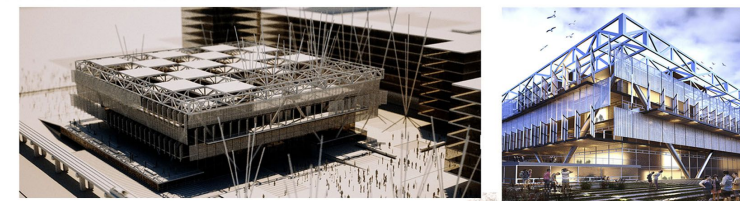
POLO EDUCATIVO



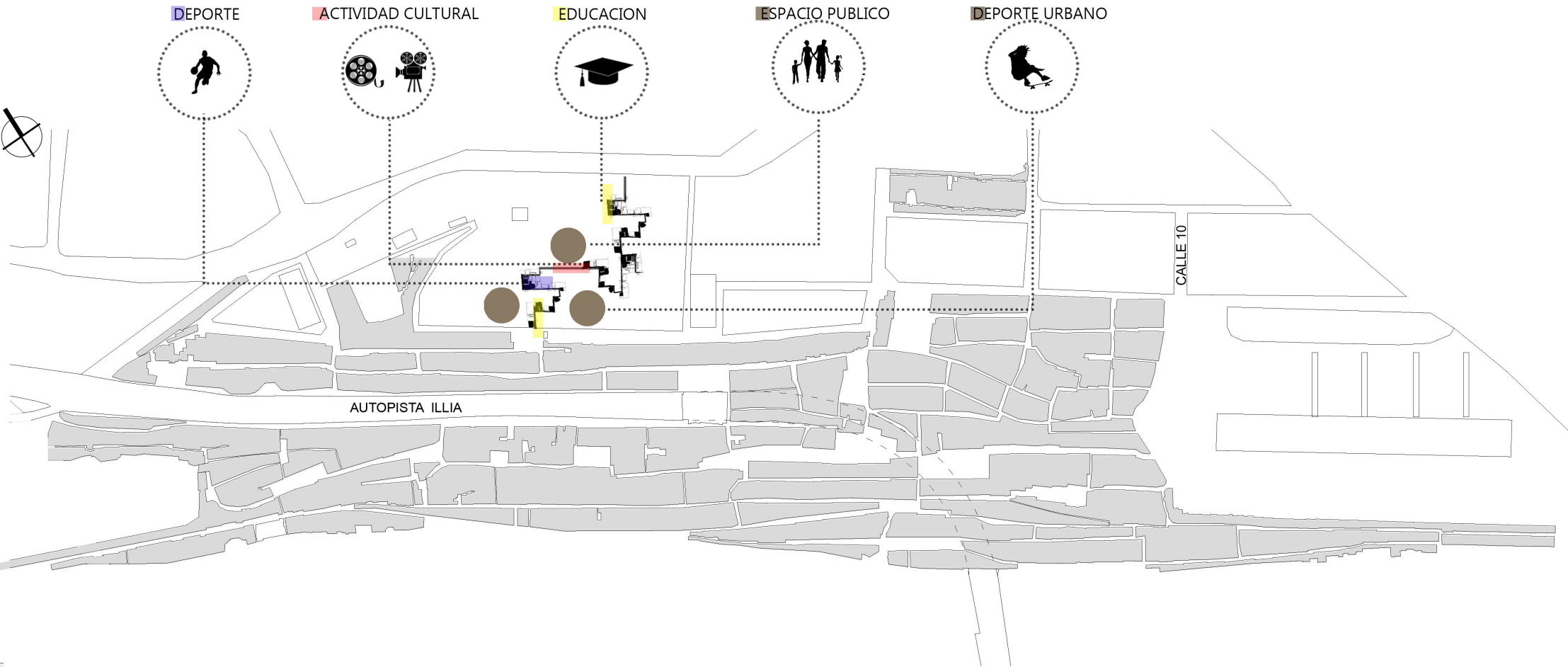
CENTRO DEPORTIVO ALACERO



CENTRO COMUNITARIO POLIFUNCIONAL



CENTRO CULTURAL TOLOSA



Difícil sería detenerse a pensar sobre un elemento compositivo dentro del enjambre ciudad, que propone indudablemente la velocidad como método. El pasillo acelera la cotidianidad dentro de la mecánica de funcionamiento de un sistema en donde todo es ya, y ese ya se que en general no es ahora, nos subsume esta frenética manera de transitar el mundo.

El pasillo es tirano, largo, interrumpido, angosto, angustiante, inhóspito, irremediable, ni patio, ni pasaje, pasillo.

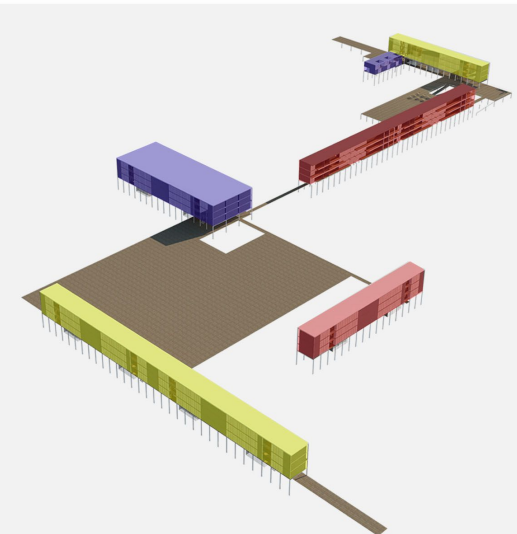
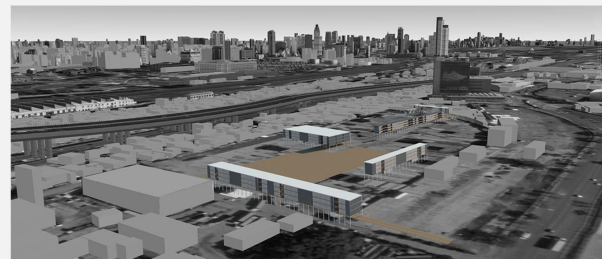
La lucha contra el pasillo es una revolución cotidiana, frenar en el pasillo es impensado ¿detenerse o estar? imposible.

Dos vecinos reunidos que detienen la velocidad impuesta por el tirano, están rompiendo la lógica de lo dado por supuesto, lo interrumpen, los rompen, lo fragmentan, lo obstaculizan, lo problematizan, lo dejan vacío de su sentido primero, lo desconstruyen, pero una vez disuelto el momento, este se vuelve a cohesionar, a regenerar y así siempre.

Dos vecinos en un pasillo son un piquete, una ruptura, es una pequeña revolución que nunca será documentada. El pasillo como limbo entre lo público y lo doméstico es ese hilo complejo donde se dirime la transición del todo a lo individual.

Si la revolución es urbana, ya no solo será en las plazas o en las calles.

PASILLOS



EIERMAN PABELLON BRUSELAS

DEPORTE

NUEVA AUTOPISTA

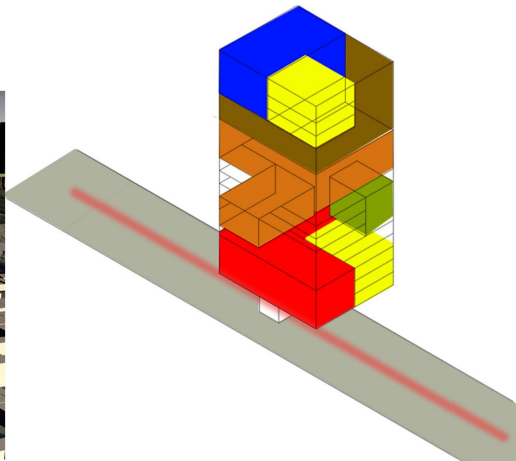
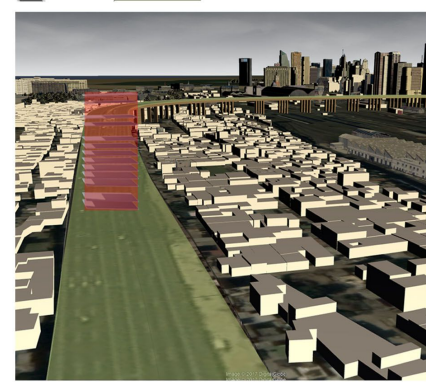
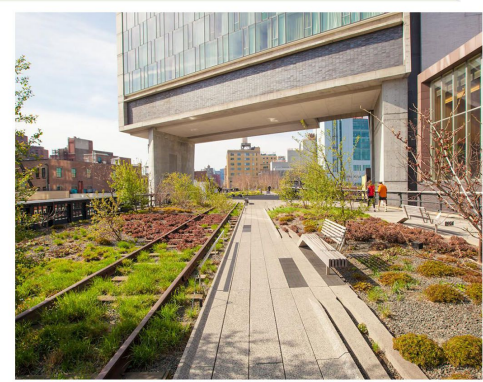
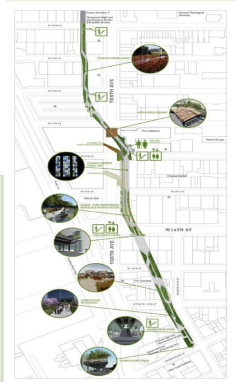
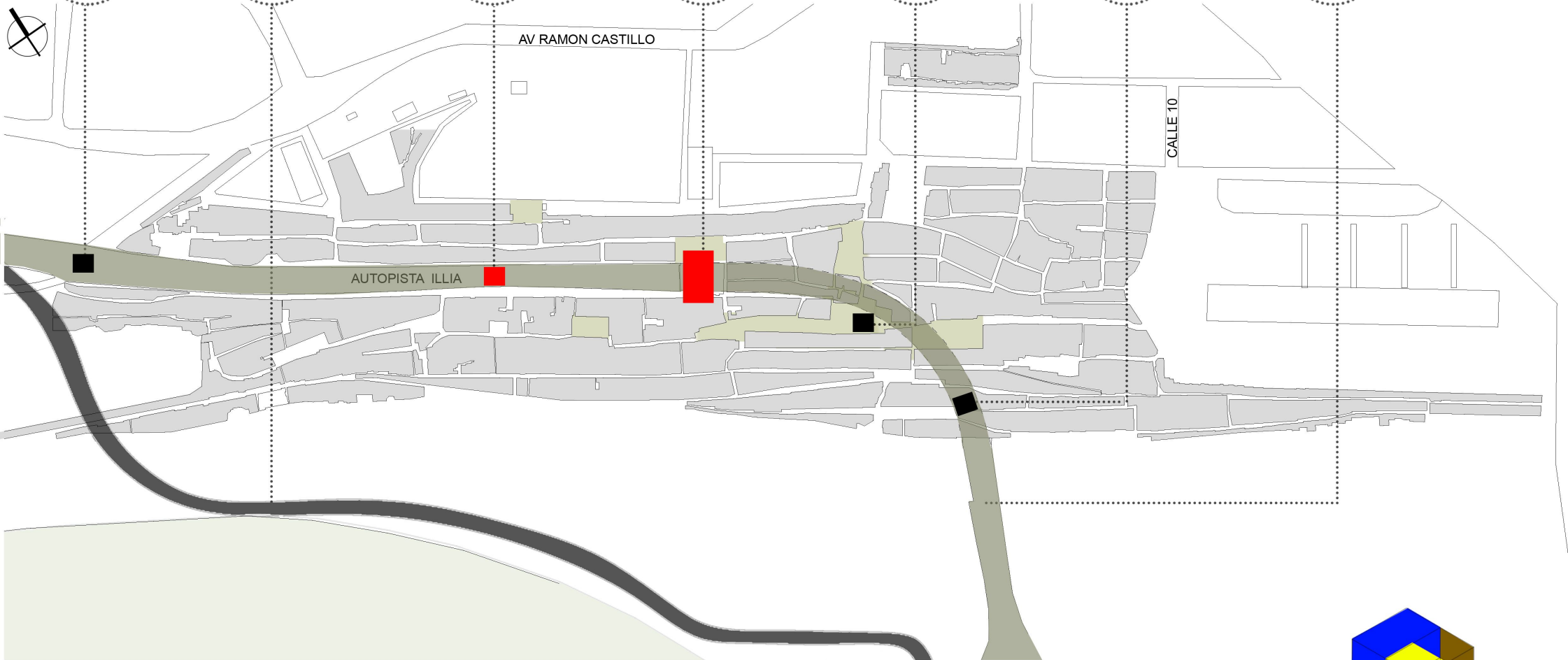
ACTIVIDAD CULTURAL

EDIFICIO MULTIPROGRAMATICO

DEPORTE URBANO

DEPORTE URBANO

PARQUE FAMILIAR



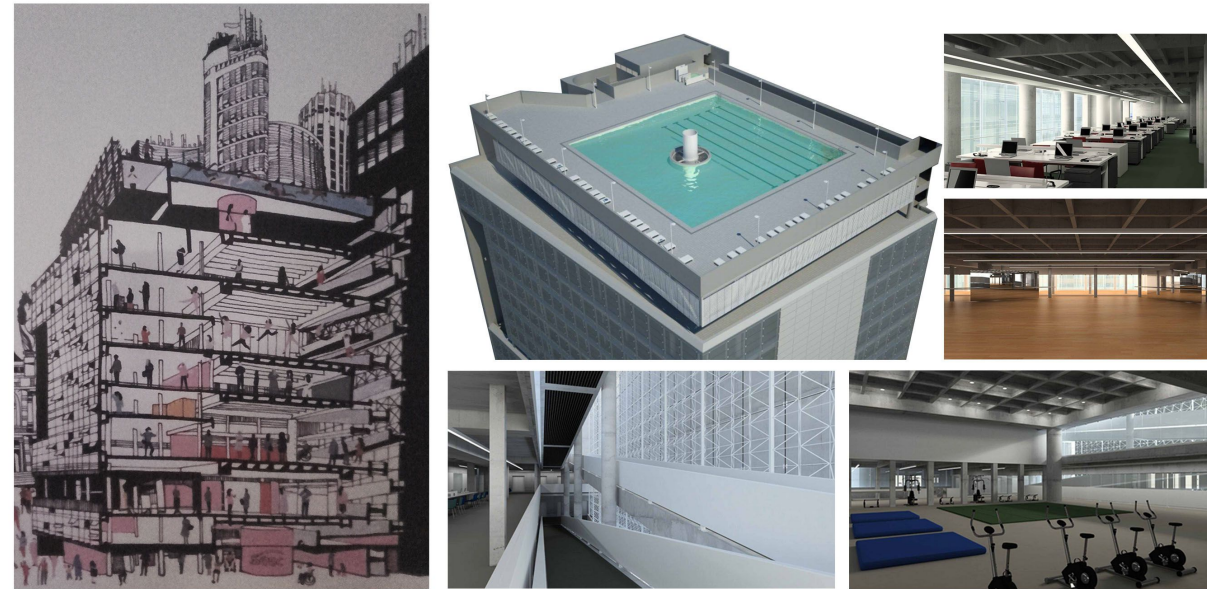
HIGH LINE NUEVA YORK

SESC 24 DE MAIO

EDIFICIO MULTIPROGRAMATICO + PARQUE AEREO

SESC 24 DE MAIO - PABLO MENDES DA ROCHA

SESC POMPEIA - LINA BO BARDI



Proyecto en el cual se reutilizo parte de una construcción abandonada, exprimiéndola al máximo y demoliendo áreas principalmente a fin de aclarar espacios y hacer que el conjunto respire mejor y también implantarse de forma más adecuada a los nuevos usos, se le adhirió parte de construcción que termina de cerrar un gran edificio el cual cuenta con una gran diversidad de programas inserto en un área central de la ciudad y actualmente deprimida.

La arquitecta trabajo con preexistencia, observándolo cuidadosamente dejándose emparar por el entorno para recrearlo y traducirlo en su obra. Cuando visito el sitio de intervención, le llamo la atención que durante los fin de semana el espacio estaba poblado de familias con niños jugando. "Pensé, eso debe continuar así, con toda esa alegría".

DISPARADOR DE EDIFICIO MULTIPROGRAMATICO

DISPARADOR DE PROGRAMA SOCIAL - CONVIVENCIA

PROGRAMA FAVELA - BARRIO

MEDELLIN - PARQUES BIBLIOTECAS



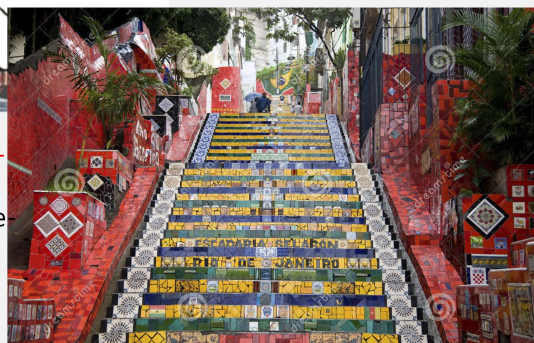
- EQUIPAMIENTOS
- ESPACIOS PUBLICOS
- CONVIVENCIA
- APROPIACION



P.B LA LADERA

P.B SAN JAVIER

El Programa Favela Barrio y parques Biblioteca tienen como objetivo la **integración de las dos partes de la ciudad, la formal y la informal**, se hace posible la regularización de la propiedad del suelo además de la ejecución de las infraestructuras, los equipamientos y los servicios.



- ESTADO PROMOTOR
- PARTICIPACION
- CIUDAD DE LA INTEGRACION



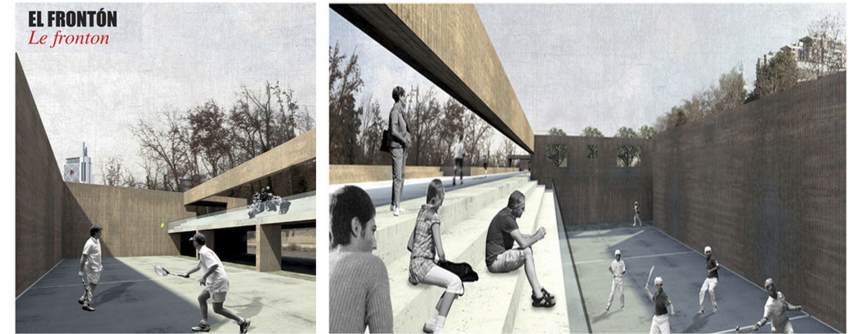
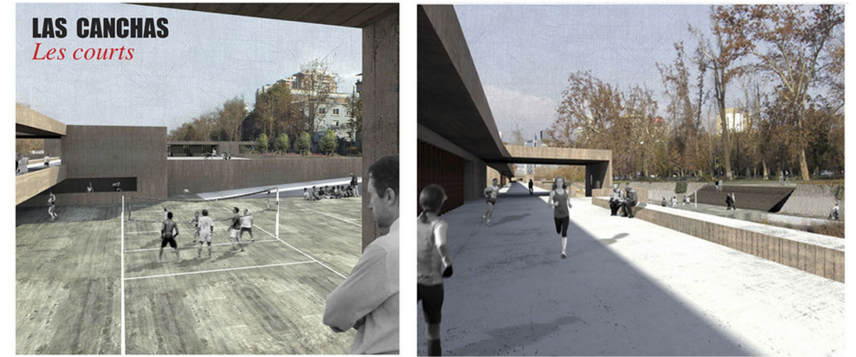
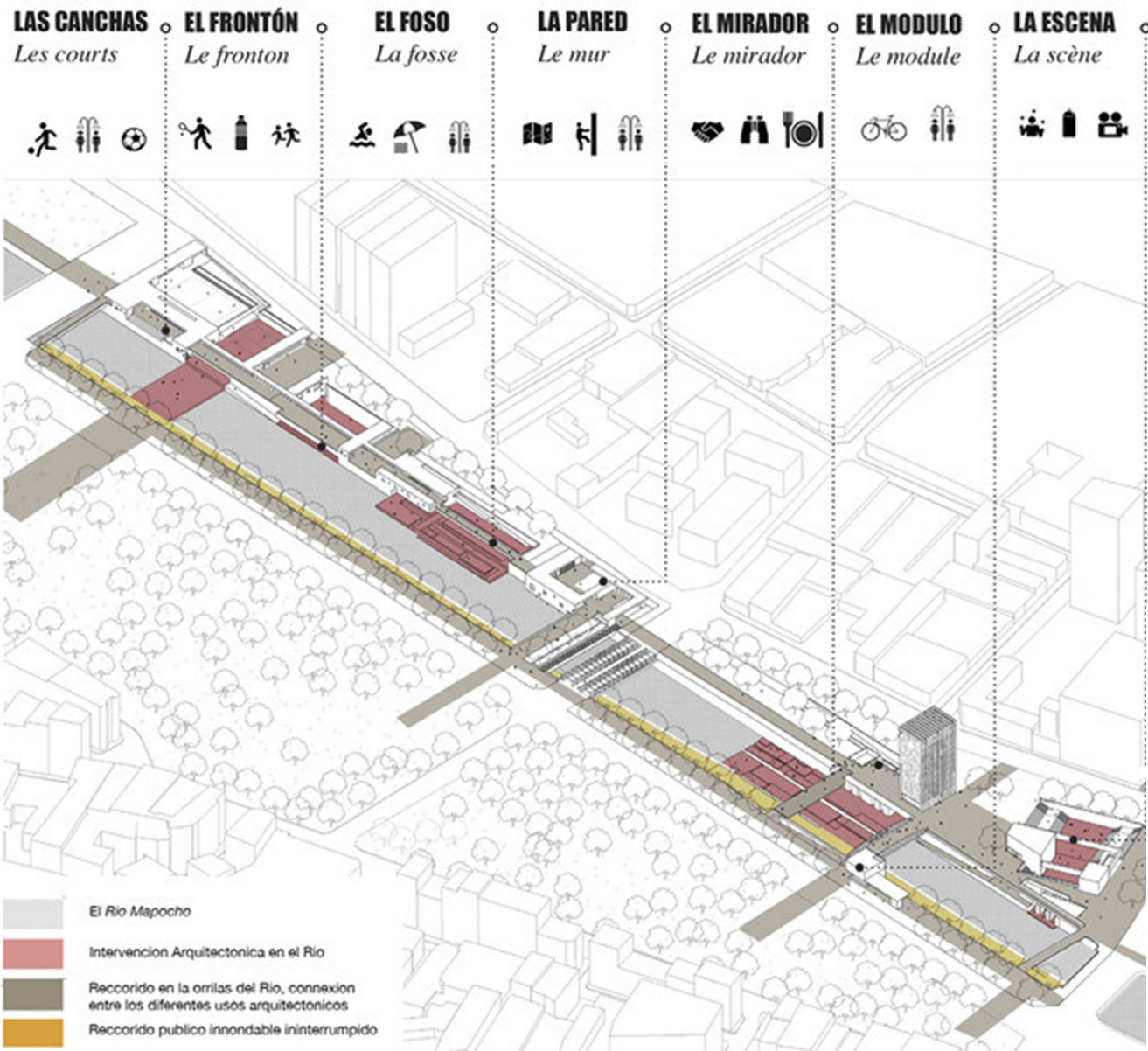
P.B LA QUINTANA



P.B ESPANA

AMBAS INTERVENCIONES SON TOMADAS COMO MODELOS DE POLÍTICA URBANAS SUPERADORAS

DEVOLVER EL RIO A LA CIUDAD-PROPUESTA PARA EL RIO MAPOCHO SANTIAGO-CHILE



ACTIVIDADES DEPORTIVAS

+Cancha de futbol 7	(50m*30m)	=1500m2
+Cancha de voley	(18m*9m)	=324m2
+Cancha de basquet	(28m*15m)	=840m2
+ Pileta de natación techada	(50m*25m)	=1250m2
+Area de recreacion para menores		=1500m2
+Gimnasio	(30m*10m)	=300m2
+Sector danzas		=400m2
+Pista de parkour	(20m*10m)	=200m2
+Pista de skate	(40m*10m)	=400m2
+Escalada de paredes		=200m2
+kayack		
+Veleros		
TOTAL		=6915M2

ACTIVIDADES DEPORTIVAS URBANAS

ACTIVIDADES CULTURALES

+Auditorio	(30m*20m)	=600m2
+SUM	(30m*15m)	=450m2
+Sala de lectura	(20m*20m)	=400m2
+Restaurante	(30m*20m)	=600m2
+Oficinas	(40m*10m)	=400m2
+Area de exposición	(60m*20m)	=1200m2
TOTAL		3650m2

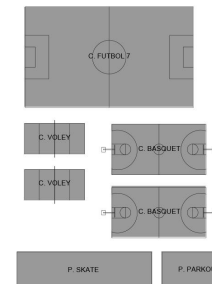
ACTIVIDADES DE CAPACITACION

+Herreria		=300m2
+Costura		=100m2
+Plomeria		=300m2
+Electricidad		=200m2
+Enfermeria		=150m2
+Fotografía		=100m2
+Informatica		=150m2
+Arte (pintura-danzas)		=200m2
+Diseño de interiores		=150m2
+Diseño Grafico		=200m2
+Diseño de arte audiovisual		=200m2
+Maestro Mayor de Obras		=150m2
+Marketin		=100m2
TOTAL		=2300m2

SERVICIO

+Baños Públicos		=300m2
+Baños de servicio		=100m2
+Deposito p/ equipamiento dep.		=400m2
+Deposito p/ SUM-Auditorio		=300m2
+Camarienes		=200m2
+Sala de maquinas		=200m2
+Vestuarios		=400m2
TOTAL		=1900m2

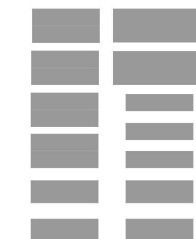
=14765m2



47%



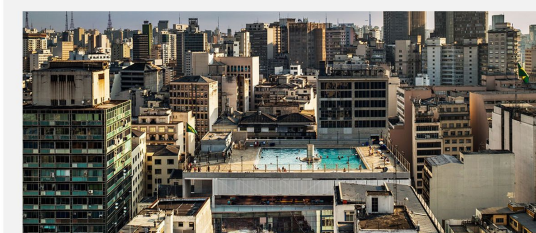
25%



15%

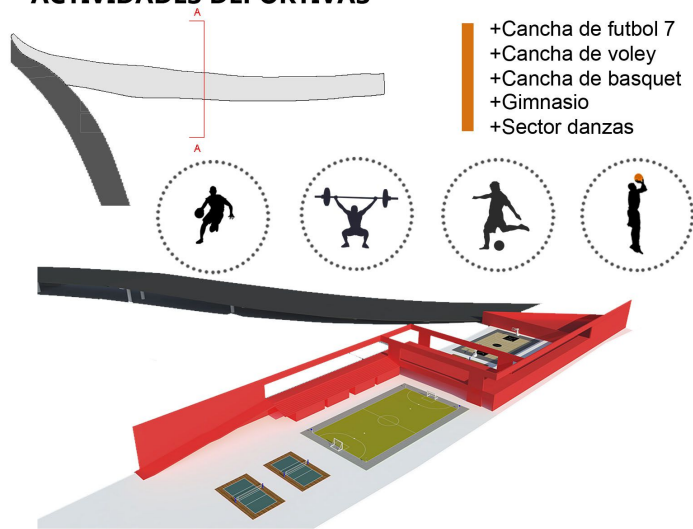


12%

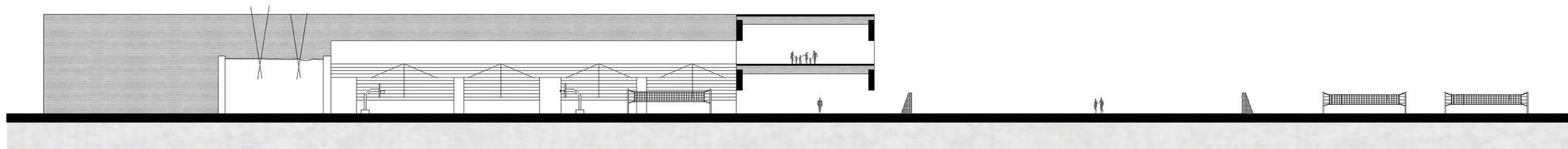


TRAMO 1

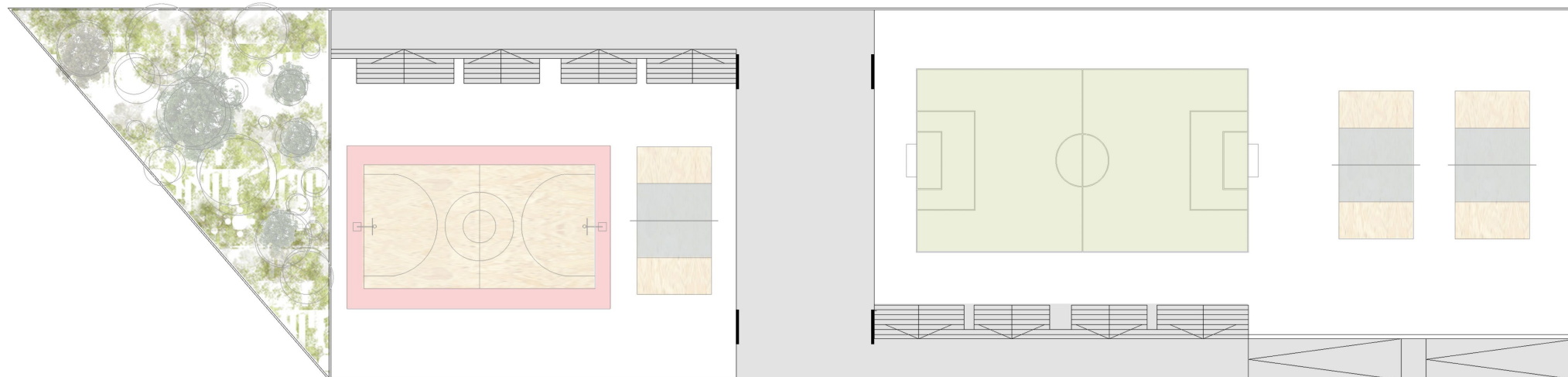
ACTIVIDADES DEPORTIVAS



Se genera el fasetado del parque lineal en distintos tramos debido a su extensa ocupacion ya que cada uno de los sectores se encuentra en un contexto diferente (ya sea por la ubicacion respecto al "0" o por el uso de suelo que se da a travez de la apropiacin de la gente).

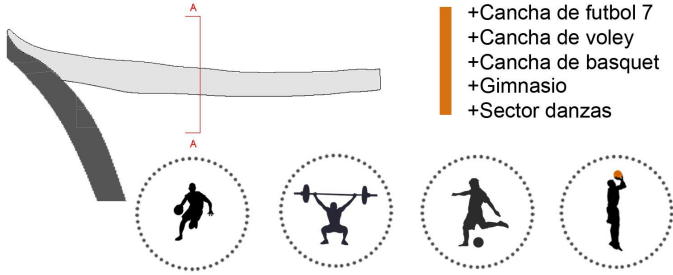


CORTE B-B ESC.1:500



PLANTA +-3,5M ESC.1:500

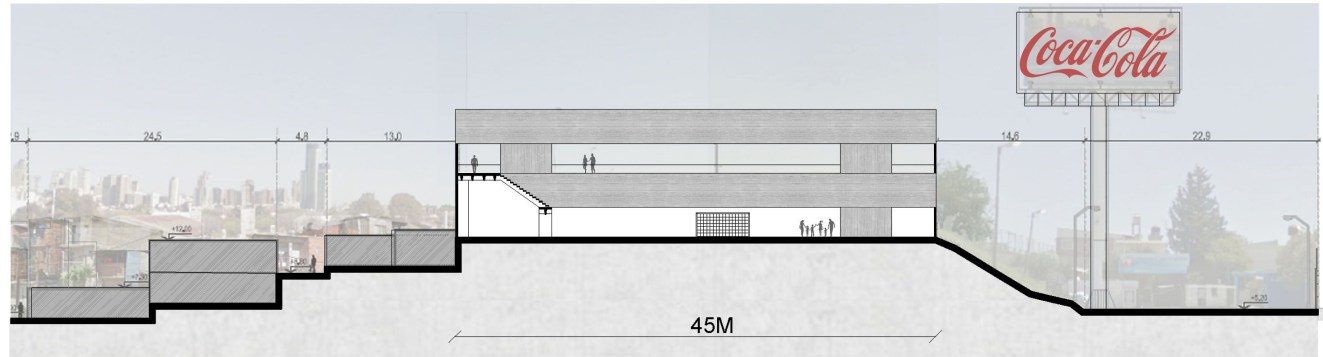
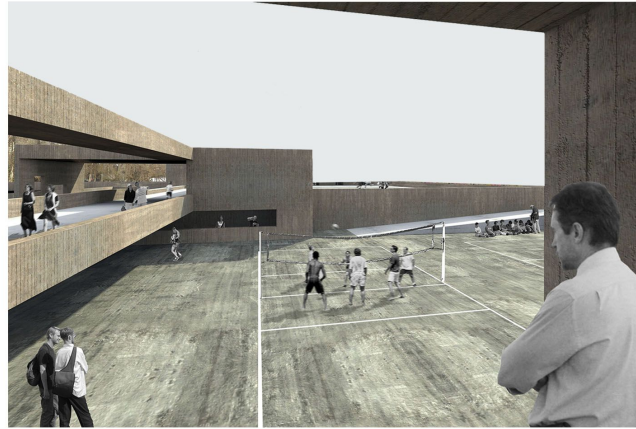
ACTIVIDADES DEPORTIVAS



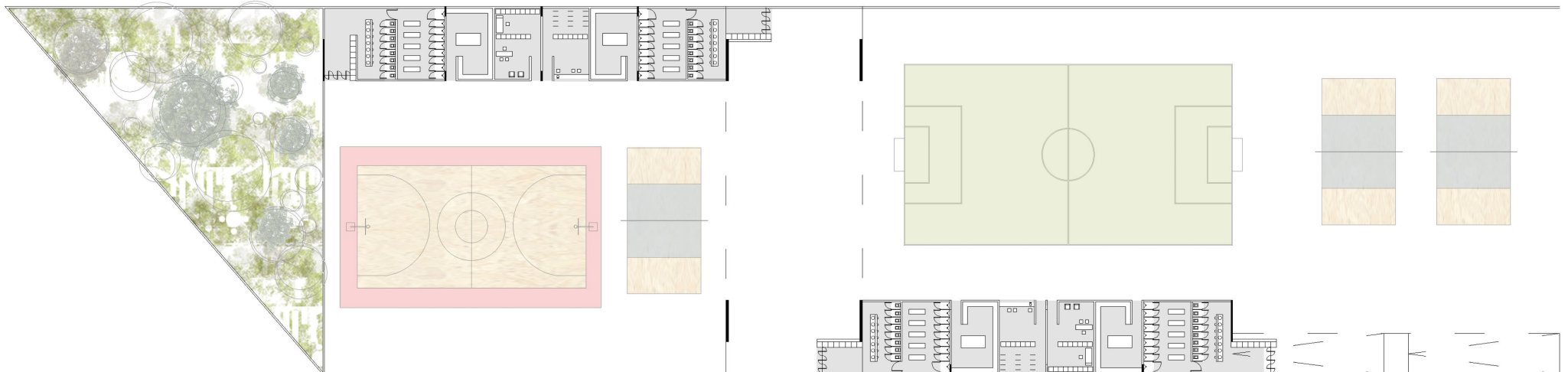
Este tramo tiene varias situaciones particulares. En primer lugar la presencia de la Parroquia Cristo Obrero fundada por el Padre Carlos Múgica, asesinado en el año 1974. La figura de Múgica se ha convertido en un referente simbólico de todo el Barrio 31, lo cual convierte también a la parroquia en un lugar de fuerte identidad para sus habitantes. La misma se emplaza sobre la calle 9 (salida de la autopista) y la actual autopista

Pres. Arturo Illia. También cabe señalar que, la parte del Tramo I que da hacia el sur de la calle 9, presenta viviendas en ambos lados de la autopista. Este sector de la misma se encuentra sobre terraplén y las viviendas están emplazadas a distintos niveles de un lado y del otro. Dicha diferencia va desde los 7,30 m a los 5,00 m según el sector del tramo que se considere.

Por otra parte las viviendas que se encuentran del lado suroeste de la traza, son frentistas a la autopista y a la calle colectora, mientras que del lado noreste de la traza se consolidan los fondos de las viviendas que se encuentran sobre la calle 9.



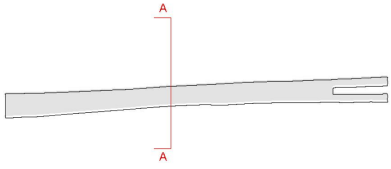
CORTE A-A ESC.1:500



PLANTA +0,0M ESC.1:500

TRAMO 2

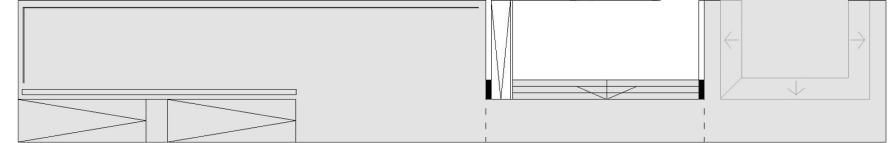
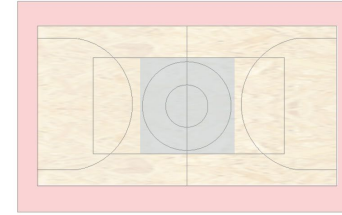
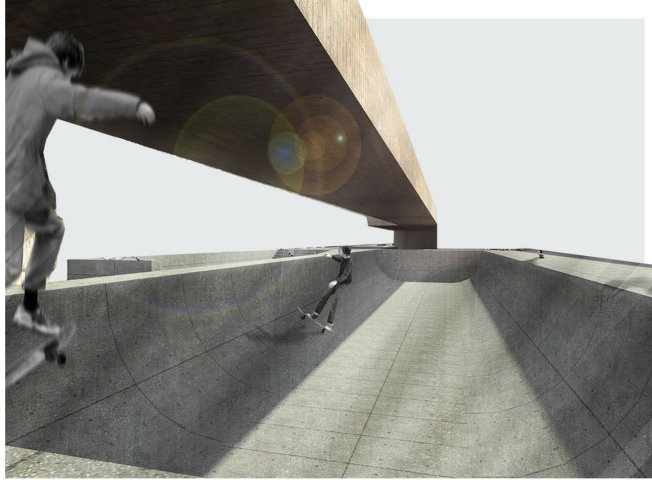
ACTIVIDADES DEPORTIVAS - ACTIVIDADES DEPORTIVAS URBANAS



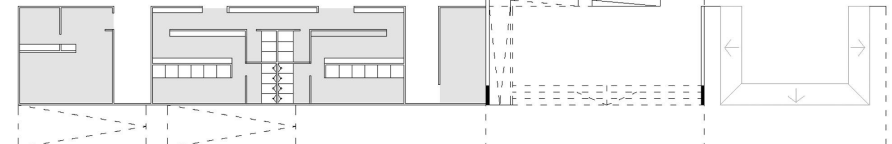
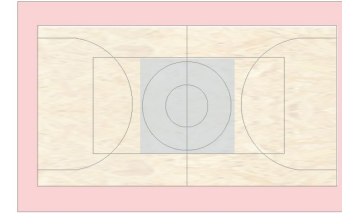
- +Cancha de voley
- +Cancha de basquet
- +Pista de parkour
- +Pista de skate
- +Escalada de paredes



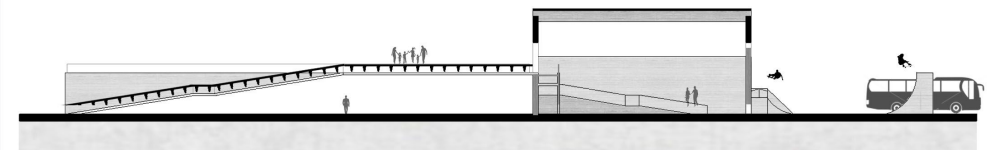
Este tramo presenta menor diferencia de nivel entre los perfiles de viviendas construidos de ambos lados de la autopista, no obstante la autopista varía su nivel respecto al cual se apoyan dichas viviendas. La autopista en este sector continúa sobre terraplén contenido con muros de hormigón armado, teniendo su punto más alto llegando al Tramo III con casi 6,00 m de altura, generando una importante barrera física. La relación de los frentes y fondos de las viviendas de un lado y el otro se mantiene como en el Tramo I. La estrategia tomada desde lo proyectual es unificar por medio de deportes y edificios bajos que alberguen solamente infraestructuras necesarias para realizar actividades que tiene el programa y a su vez para que sean útiles a aquellas personas que circulen por el parque urbano o el mismo barrio.



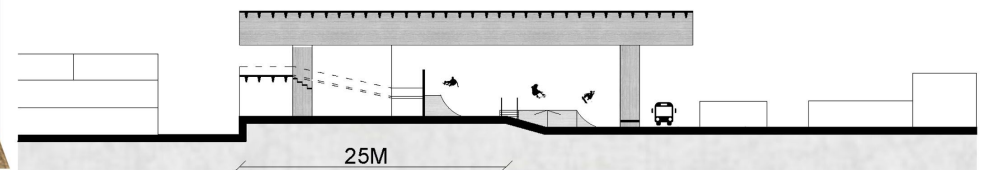
PLANTA +3.50M ESC.1:500



PLANTA +-0.0M ESC.1:500

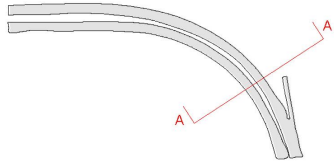


CORTE B-B ESC.1:500

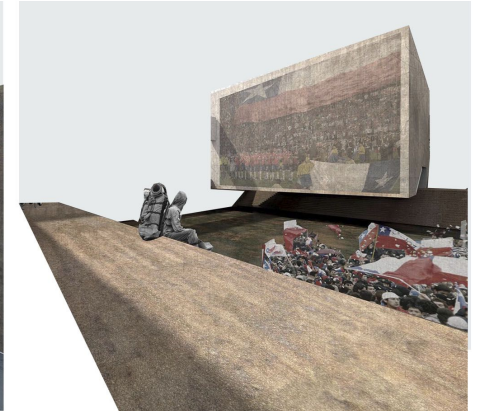
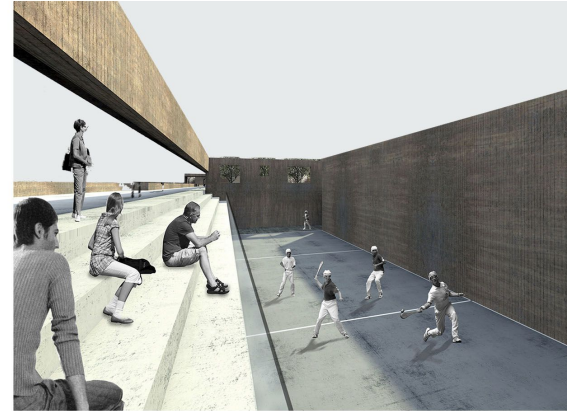


CORTE A-A ESC.1:500

ACTIVIDADES CULTURALES - ACTIVIDADES DE CAPACITACION



- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> +Auditorio +SUM +Sala de lectura +Restaurante +Oficinas +Area de exposición | <ul style="list-style-type: none"> +Herreria +Costura +Plomeria +Electricidad +Enfermeria +Fotografia | <ul style="list-style-type: none"> +Informatica +Arte (pintura-danzas) +Diseño de interiores +Diseño Grafico +Diseño de arte audiovisual +Maestro Mayor de Obras +Marketin |
|--|---|---|



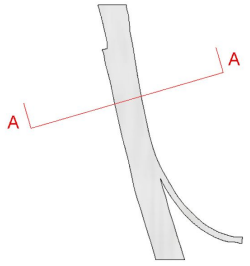
En este tramo la autopista se encuentra elevada sobre pilas y vigas de hormigón, separando los dos sentidos de circulación existentes en dos estructuras independientes. Su altura se va incrementando gradualmente hacia las vías del ferrocarril, teniendo una variación de 5,00 m de extremo a extremo del tramo, y una diferencia respecto al barrio que va desde los 7,00 m a los 11,00 m en el límite con la infraestructura ferroviaria. En su parte curva se produce un peralte de aproximadamente de 3,5 %.

Lo que se piensa es que en esta área en el cual se ubican viviendas del barrio por debajo de la autopista, relocalizarlas y producir así un despeje del mismo, generando los puntos de ascenso al parque.



TRAMO 4

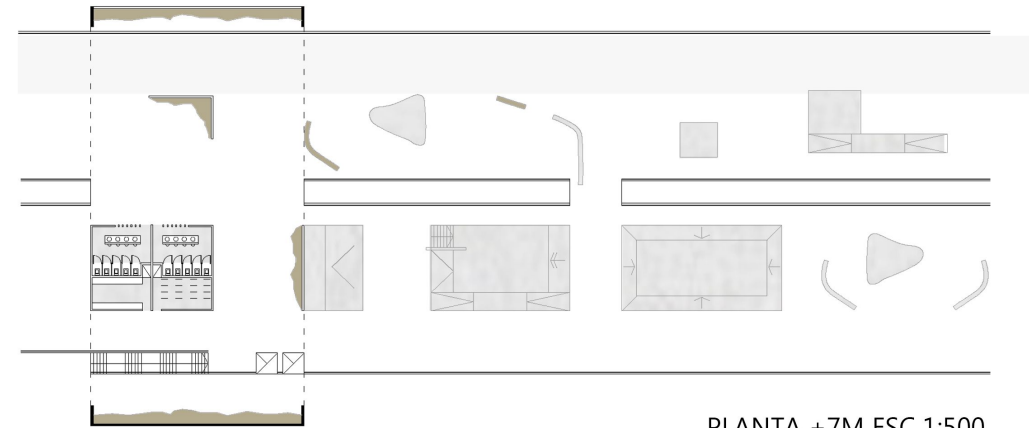
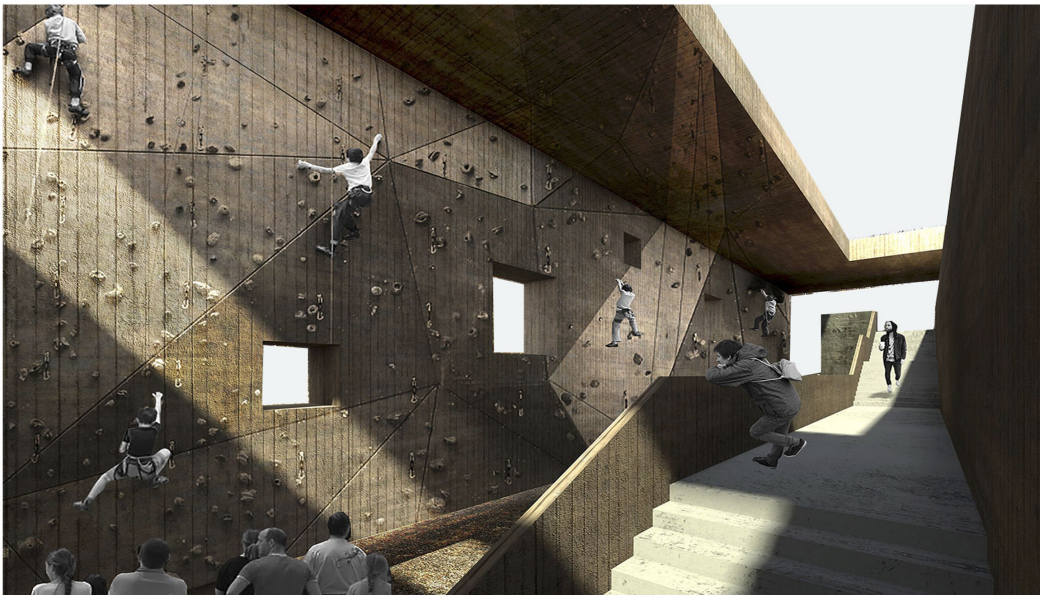
ACTIVIDADES DEPORTIVAS - ACTIVIDADES DEPORTIVAS URBANAS



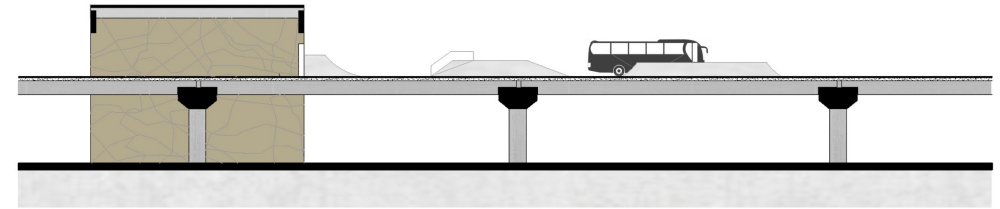
- +Pista de parkour
- +Pista de skate
- +Escalada de paredes
- +kayack
- +Veleros



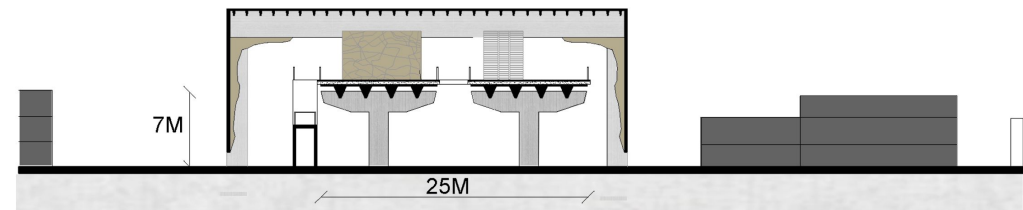
Este tramo, al igual que el tramo III, continúa elevado sobre pilas y vigas de hormigón, cruzando sobre las vías de las líneas de ferrocarril que llegan a la Estación de Retiro. Sobre Av. Libertador a ambos lados de la autopista, se encuentran la actual bajada de la autopista sobre el lado norte y la actual subida sobre el lado sur. La bajada actual será demolida al afectar el trazado de la nueva autopista Pres. Arturo Illia. La actual subida quedara desafectada formando parte también del área de intervención y será aprovechada para la finalización de la nueva autopista, además en cuanto a edificación se logra conectar el barrio con el parque mediante el ingenio de los juegos urbanos a utilizar por la sociedad.



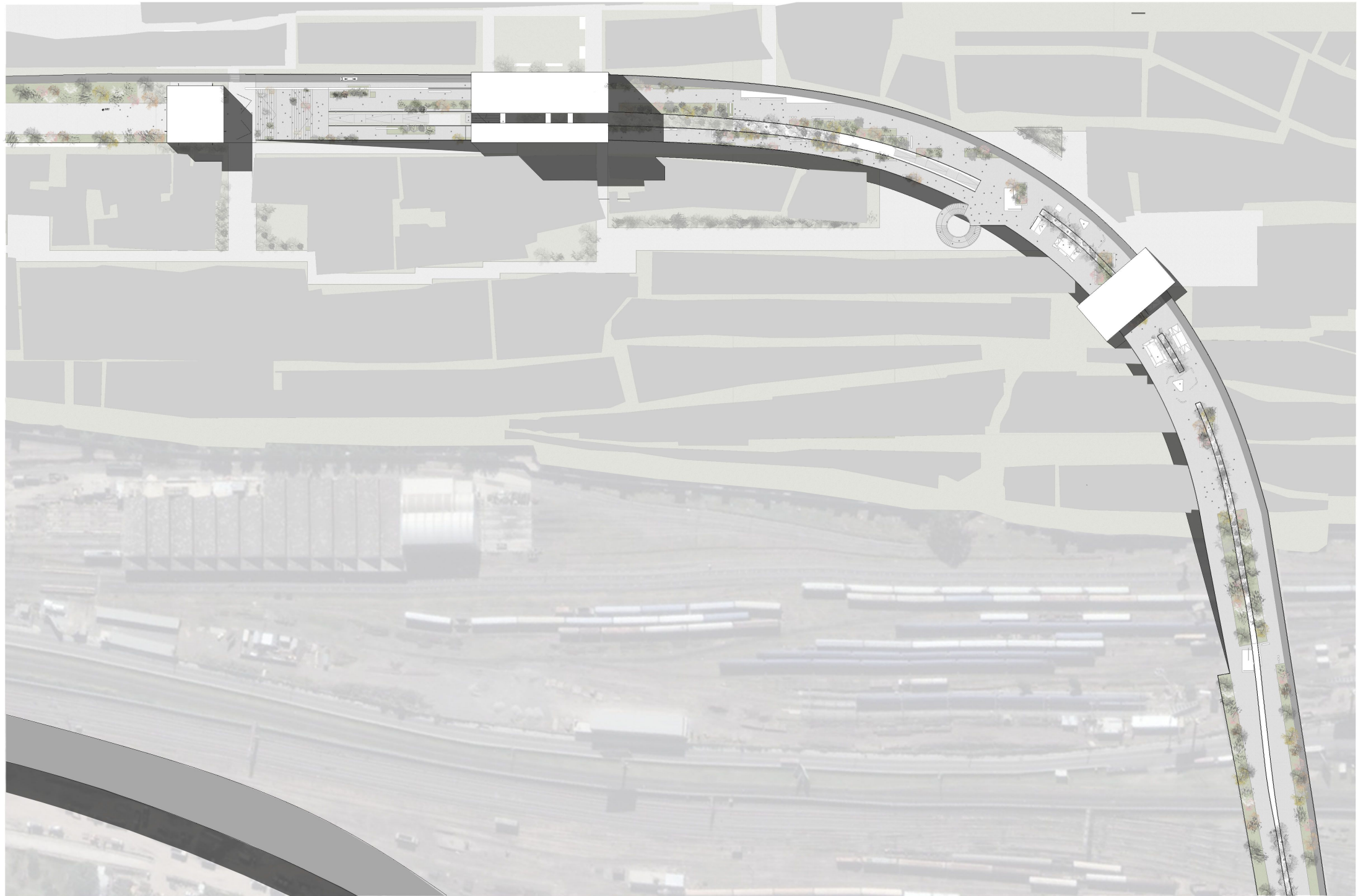
PLANTA +7M ESC 1:500

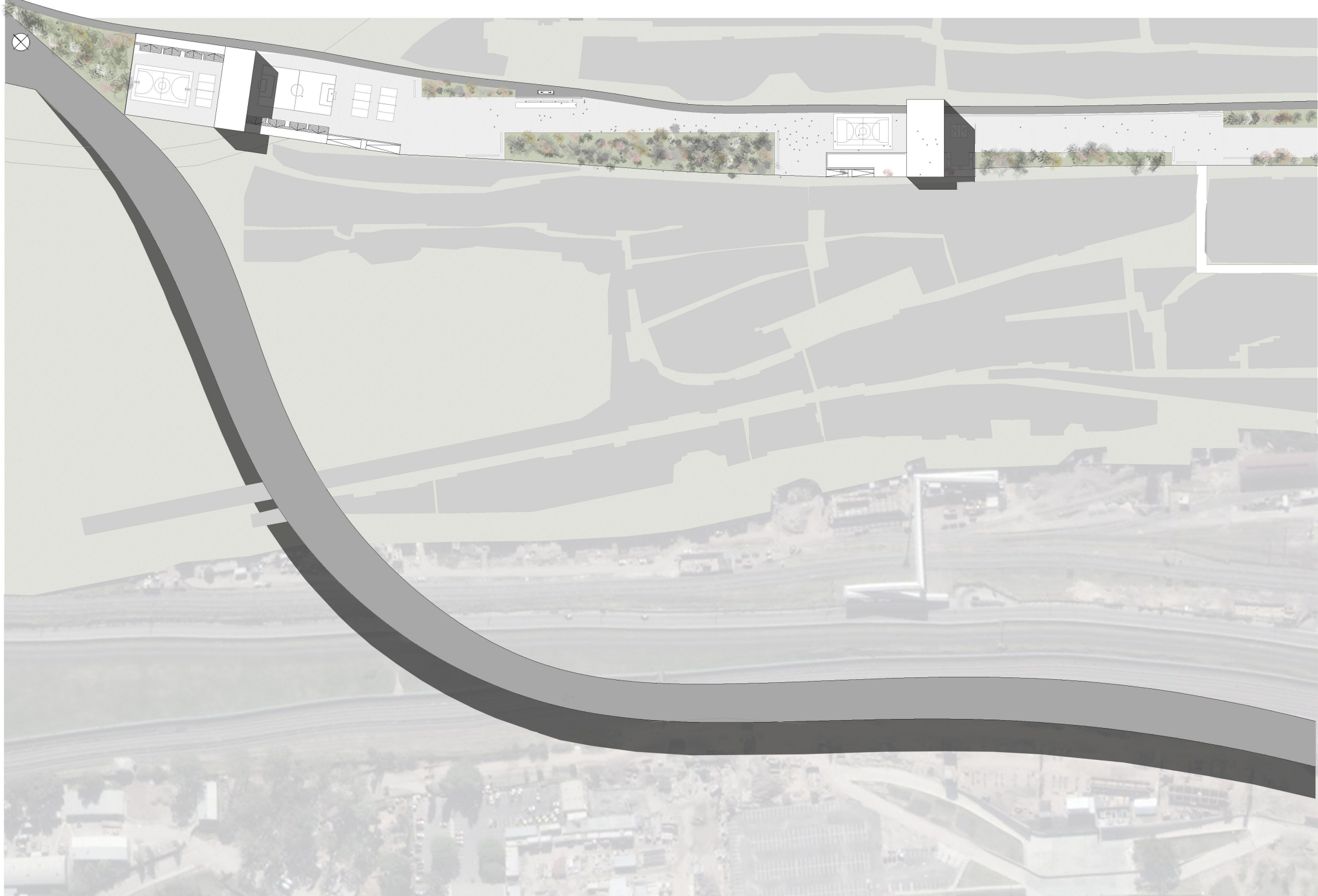


CORTE A-A ESC.1:500

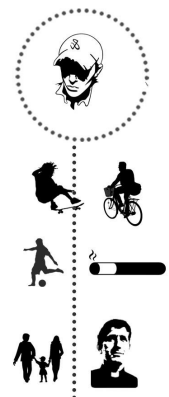


CORTE A-A ESC.1:500

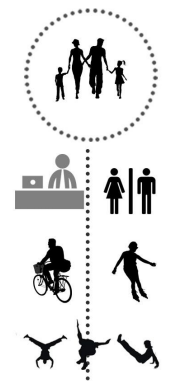




ESPACIO PUBLICO DEL BARRIO



PARQUE ELEVADO



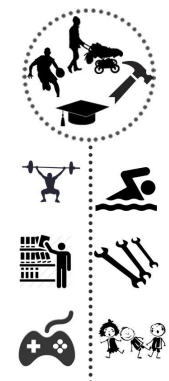
METROBUS



NUEVA AUTOPISTA



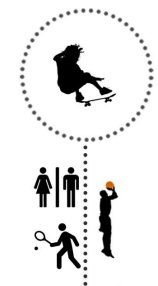
CENTRO DE INTEGRACION SOCIAL



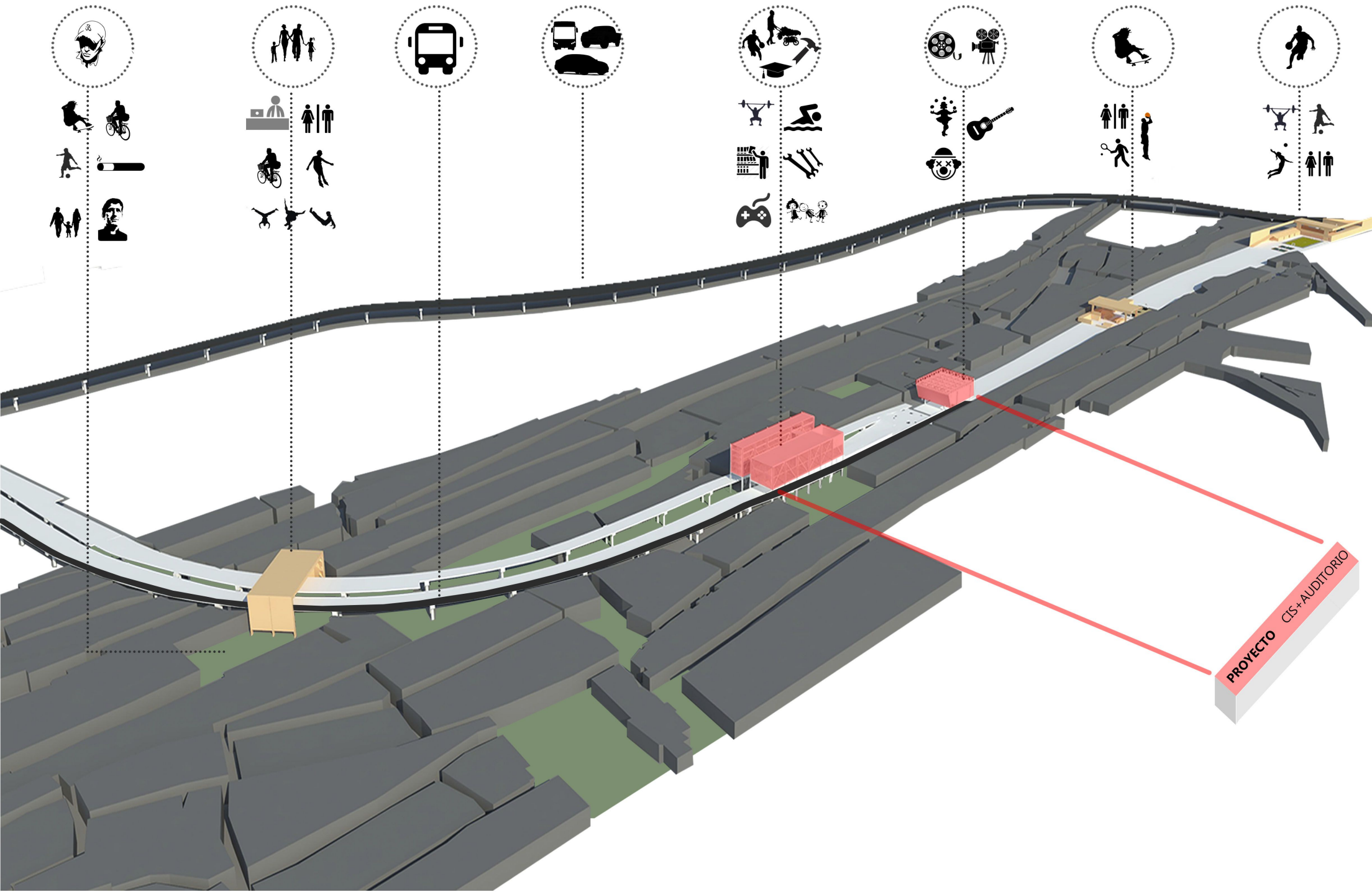
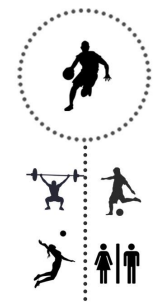
LA ESCENA



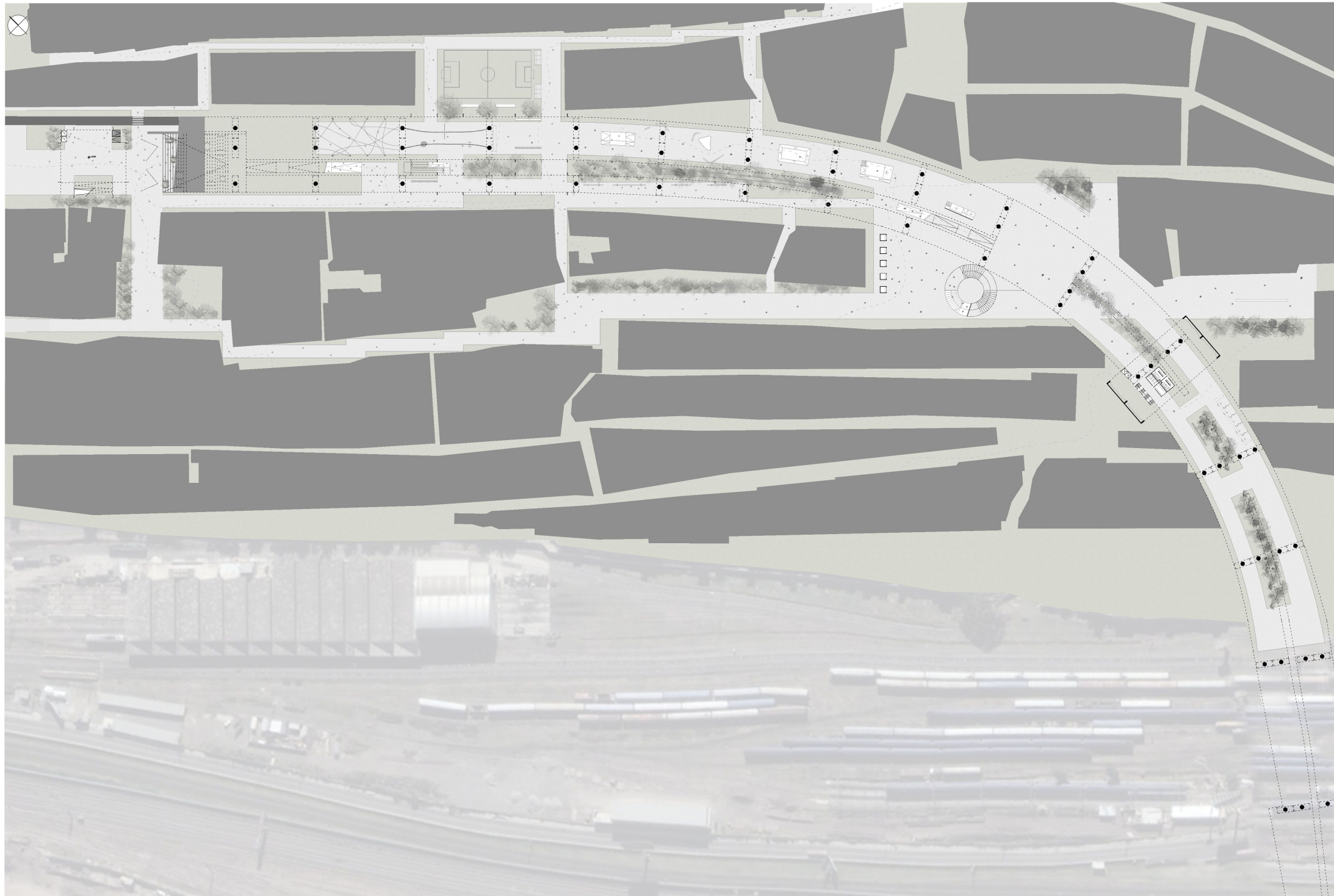
DEPORTES URBANOS



LAS CANCHAS



PROYECTO CIS+AUDITORIO

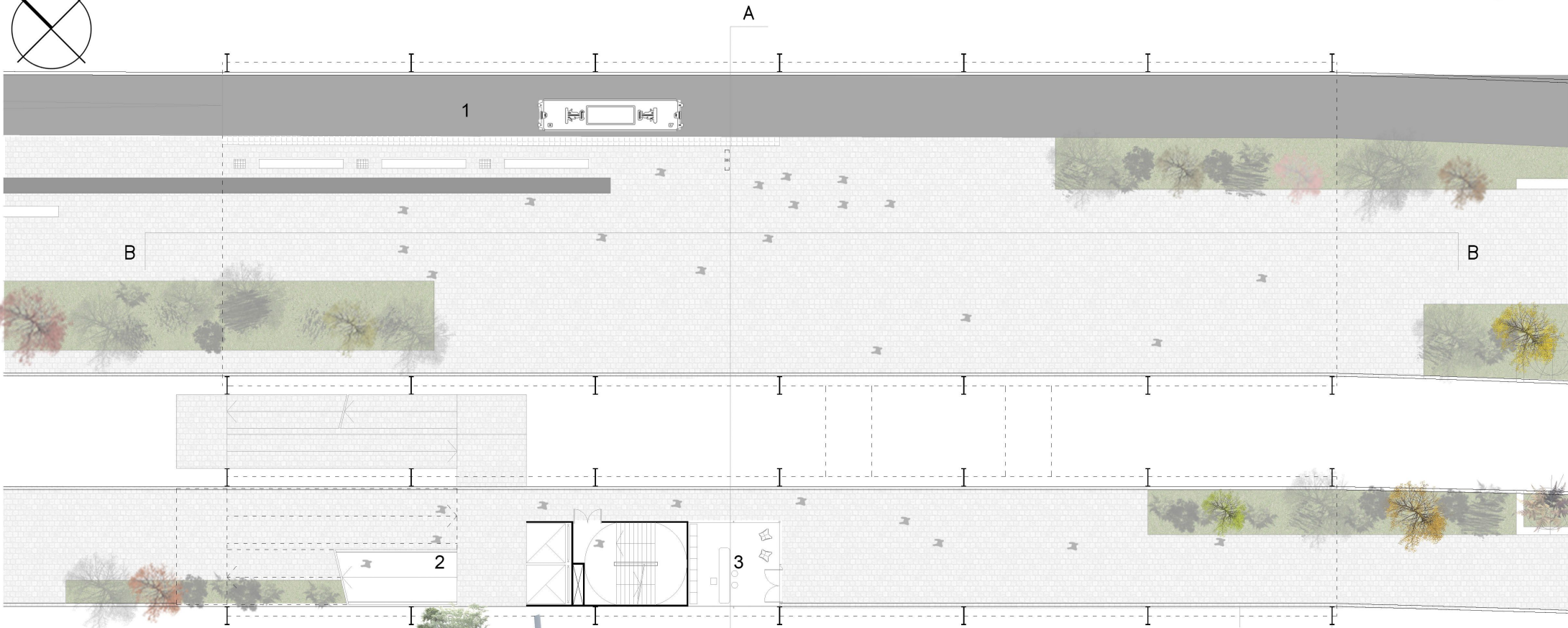
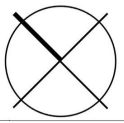




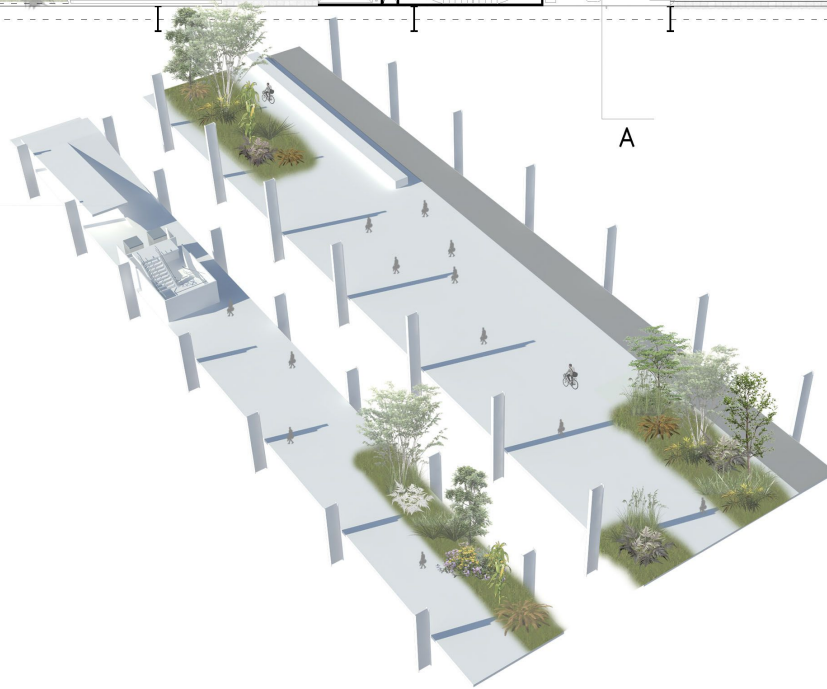
PLANTA +-0 ESC.1:750



CORTE A-A ESC. 1:750



PLANTA NIVEL AUTOPISTA ESC. 1:250



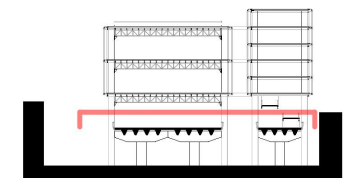
1 Carril de metrobus



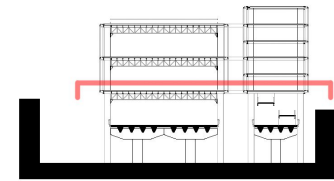
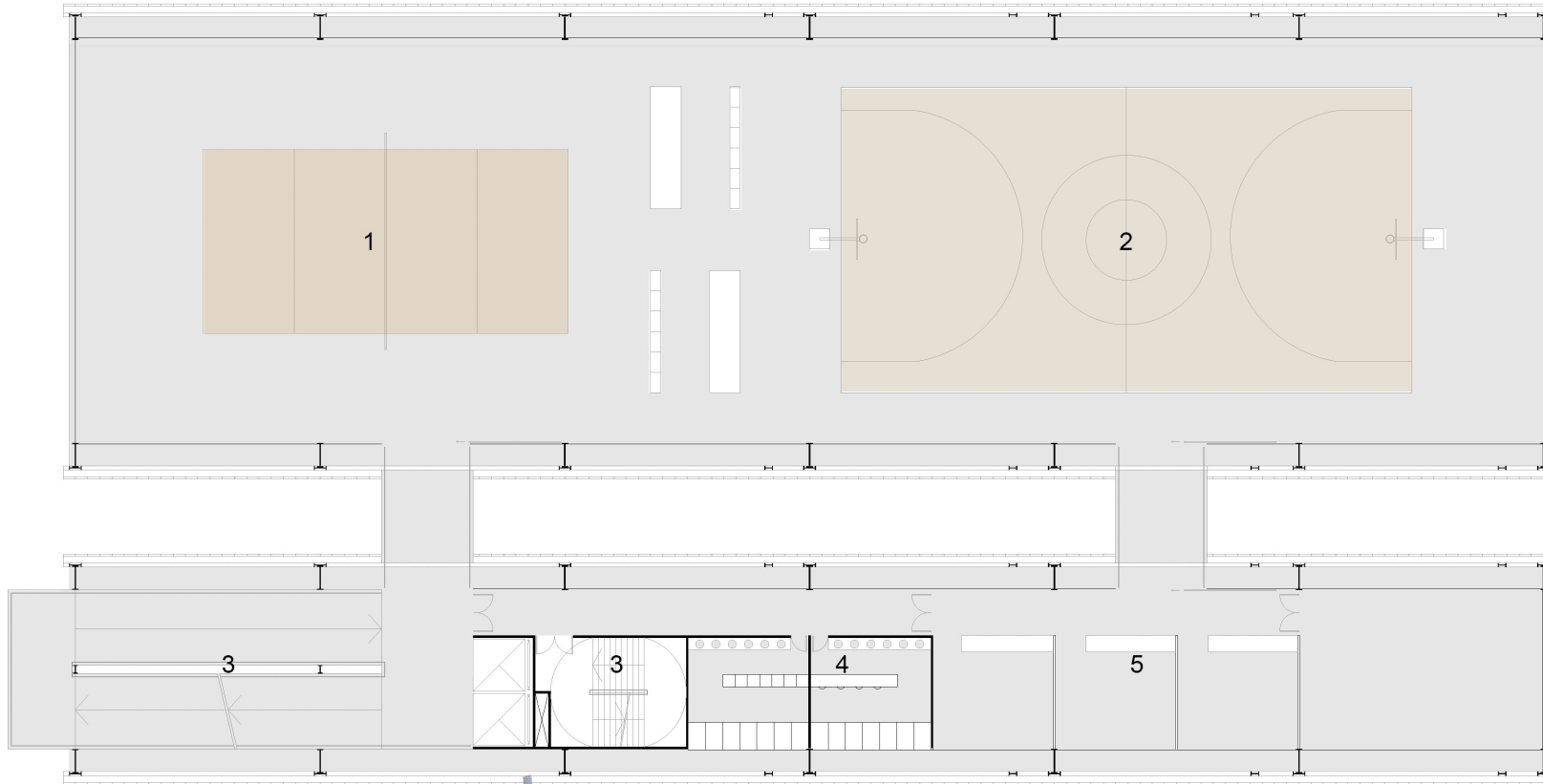
2 Núcleo publico



3 Recepción - gabinete de electricidad

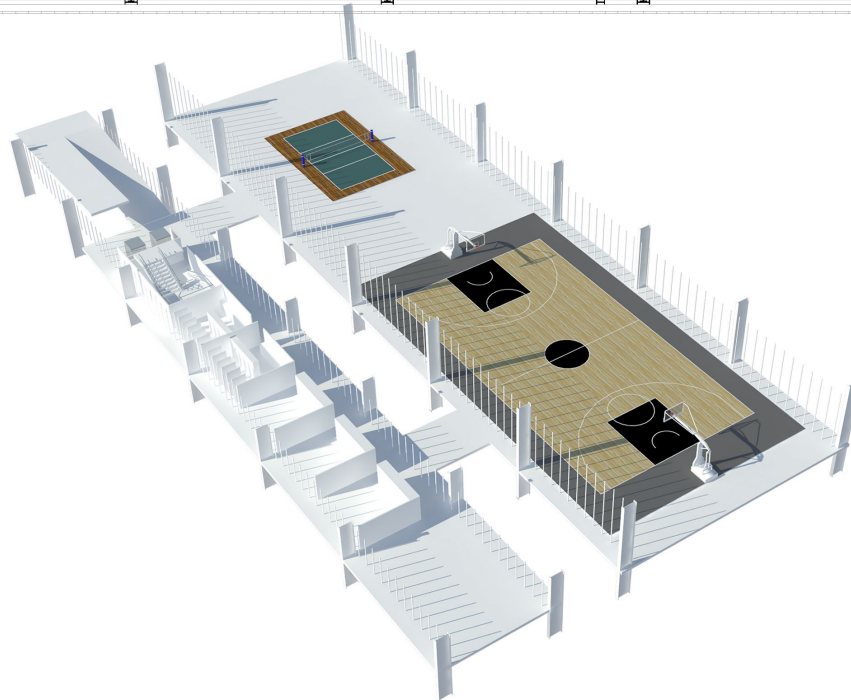


ESQUEMA ESC.1:1000



PLANTA NIVEL 1 ESC. 1:250

ESQUEMA ESC.1:1000



1 Cancha de voley

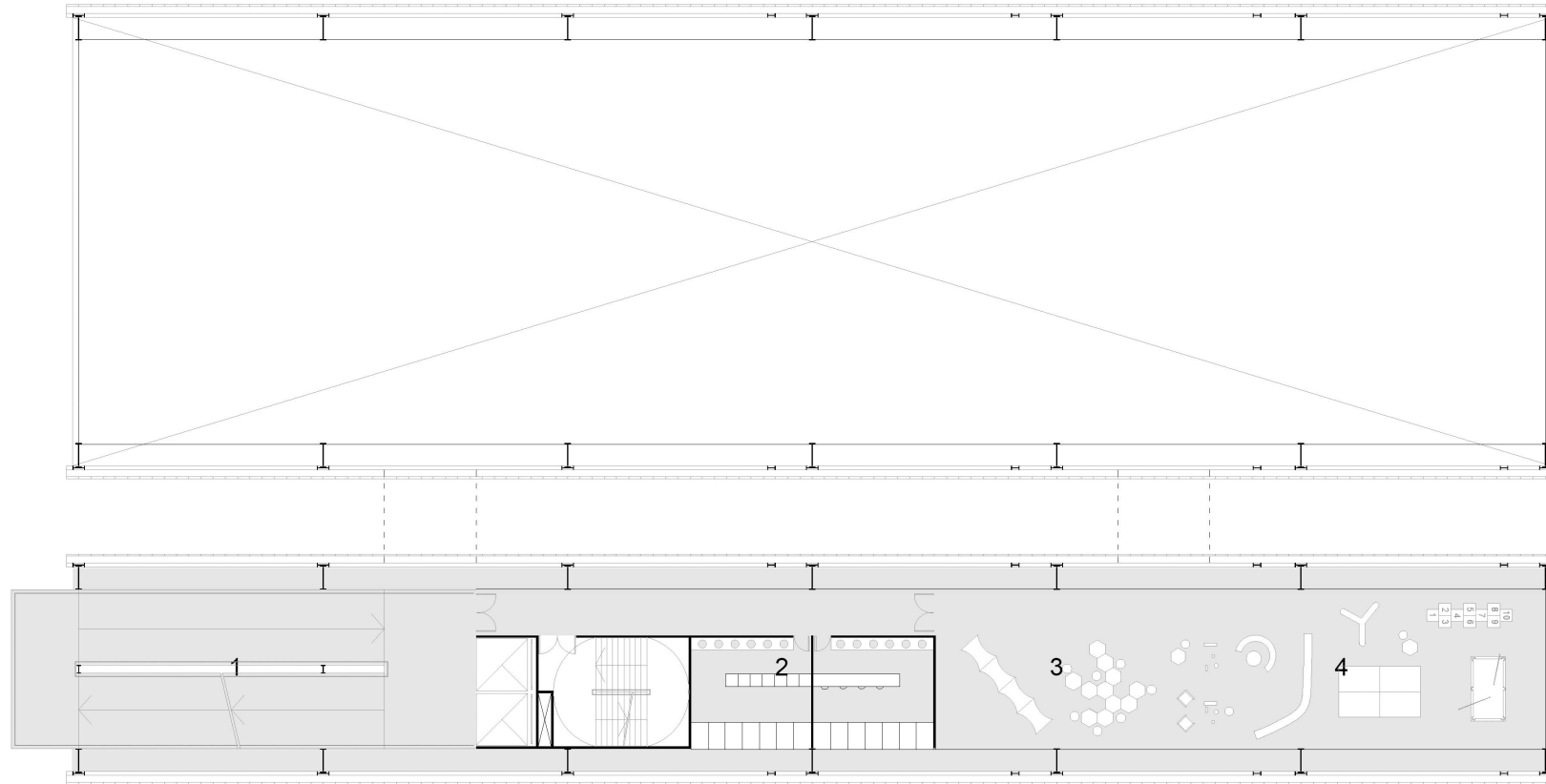
2 Cancha de basquet

3 Núcleo publico

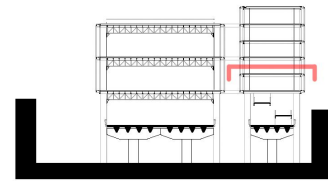
4 Sanitarios

5 Talleres de capacitación

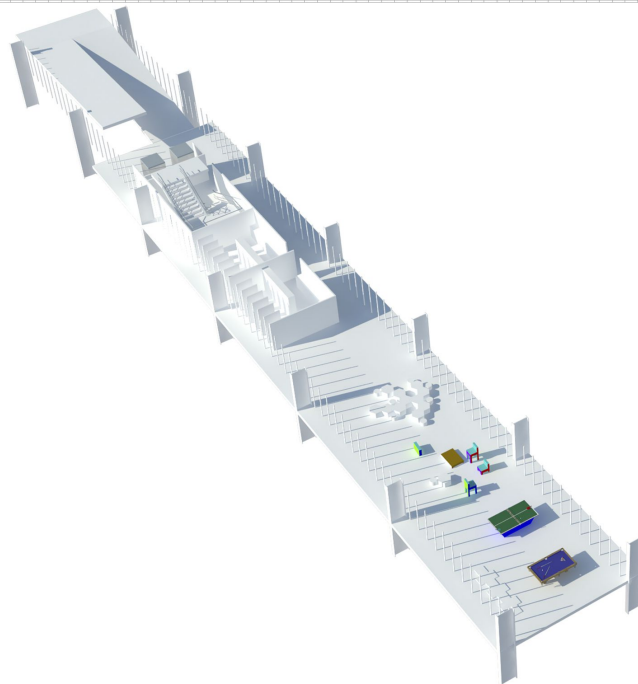




PLANTA NIVEL 2 ESC. 1:250



ESQUEMA ESC.1:1000



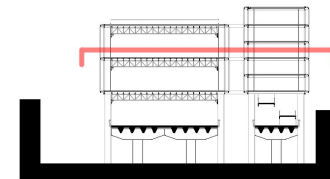
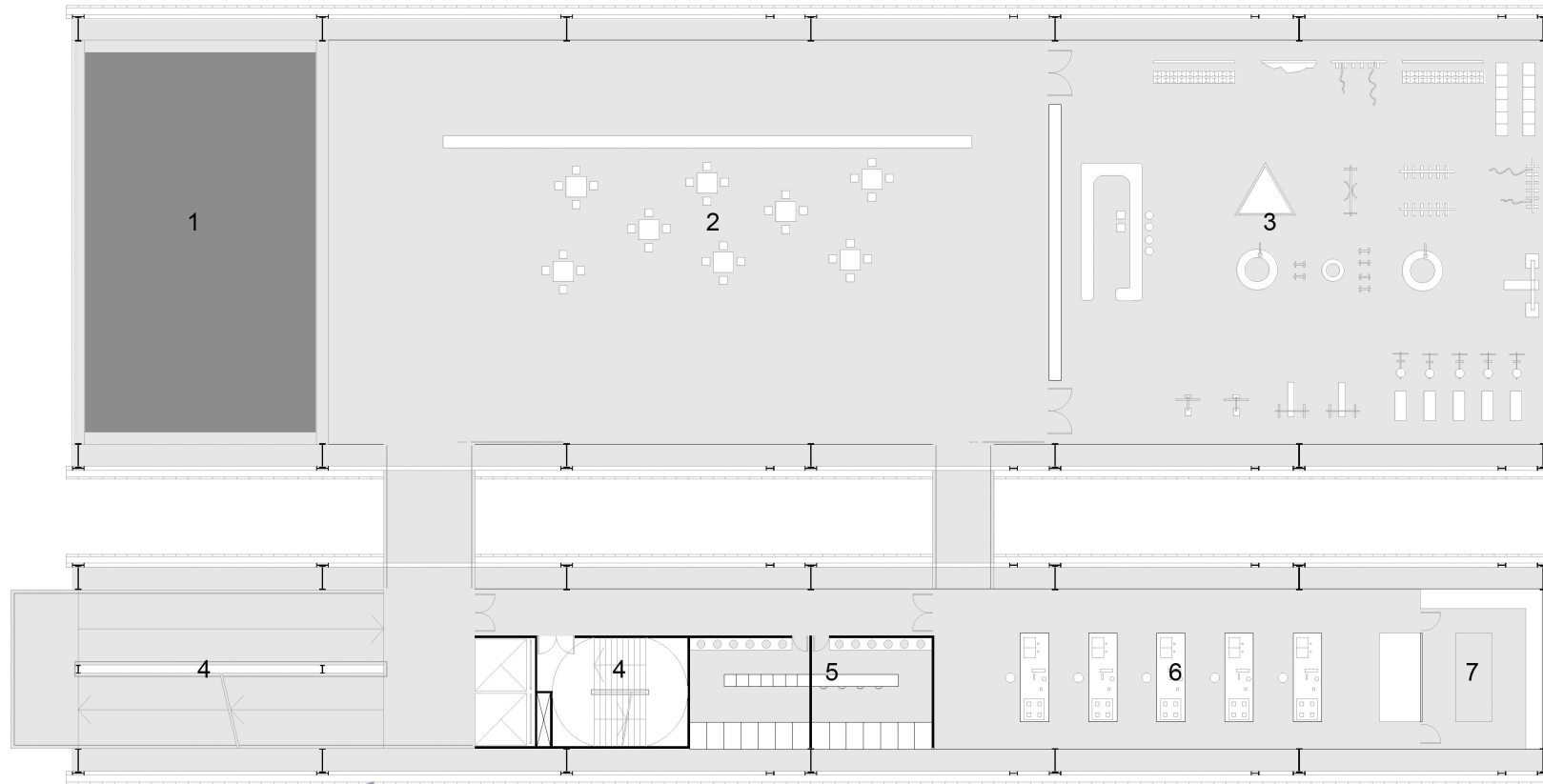
1 Núcleo publico

2 Sanitarios

3 Guardería

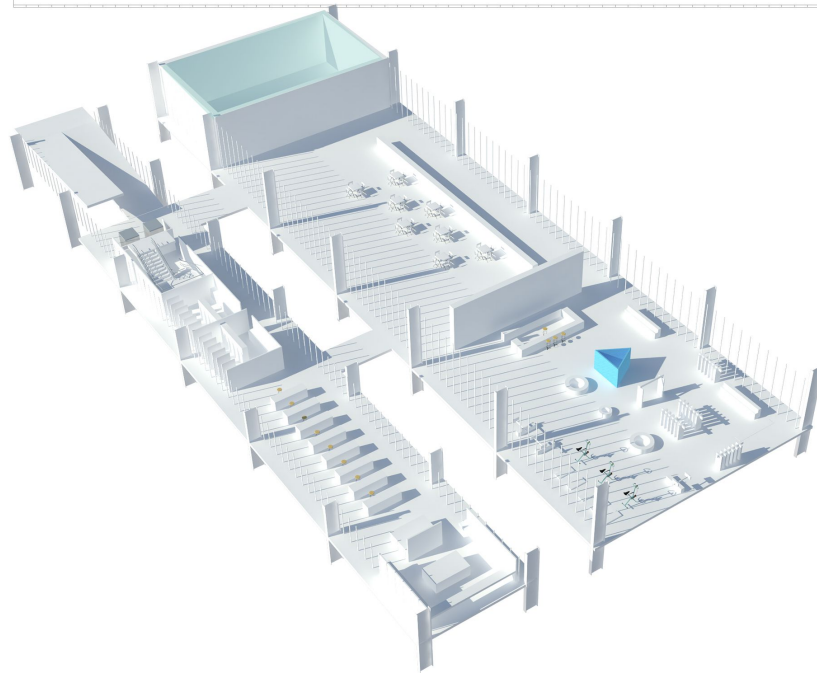
4 Sala de videojuegos para adolescentes





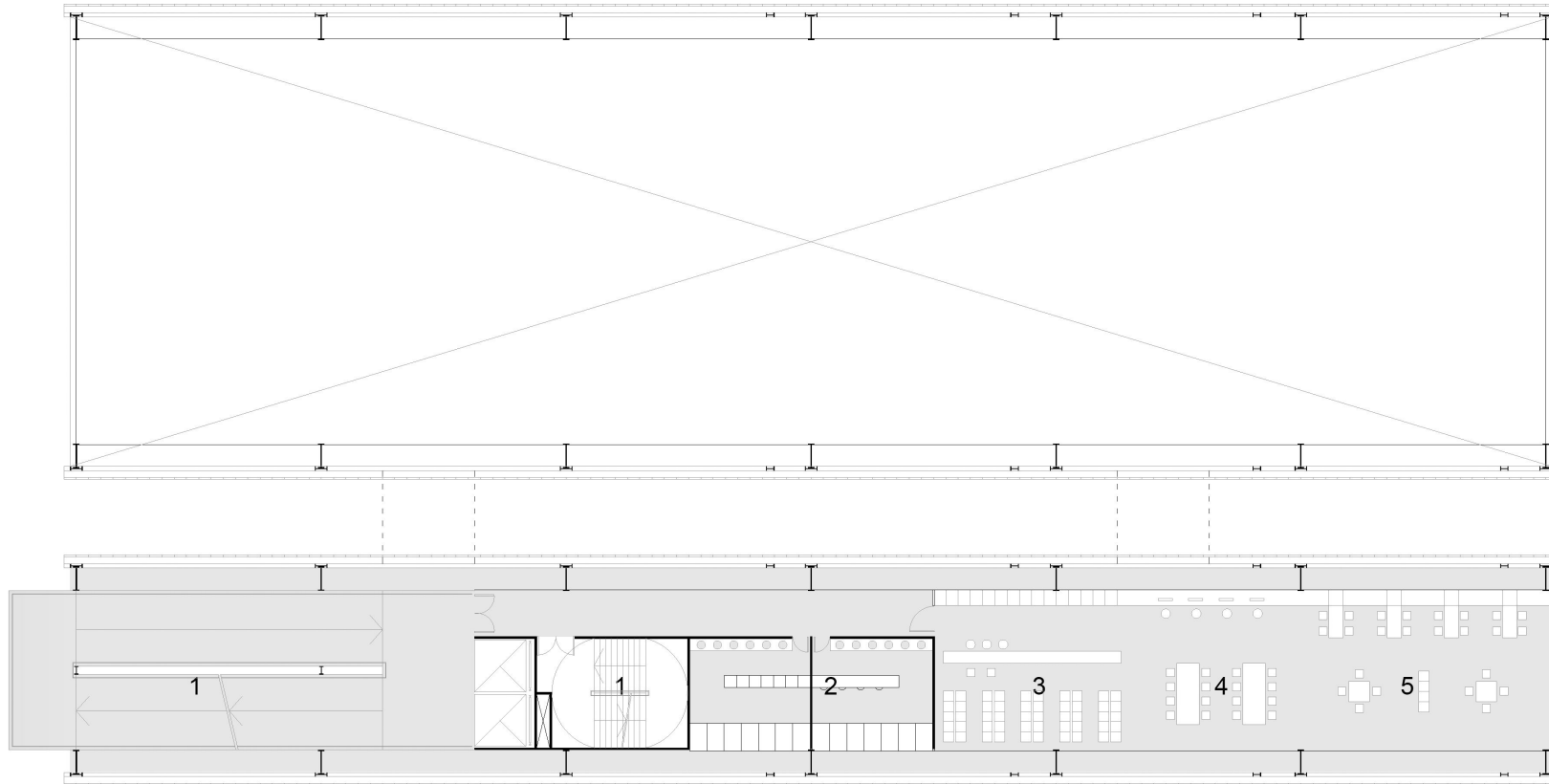
PLANTA NIVEL 3 ESC. 1:250

ESQUEMA ESC.1:1000

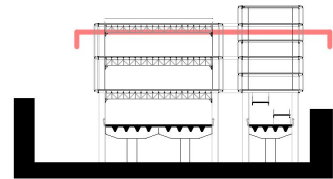


- 1 Fondo de Piscina
- 2 Restaurant
- 3 Gimnasio
- 4 Nucleo publico
- 5 Sanitarios publicos
- 6 Talleres de Capacitacion culinaria
- 7 Cocina

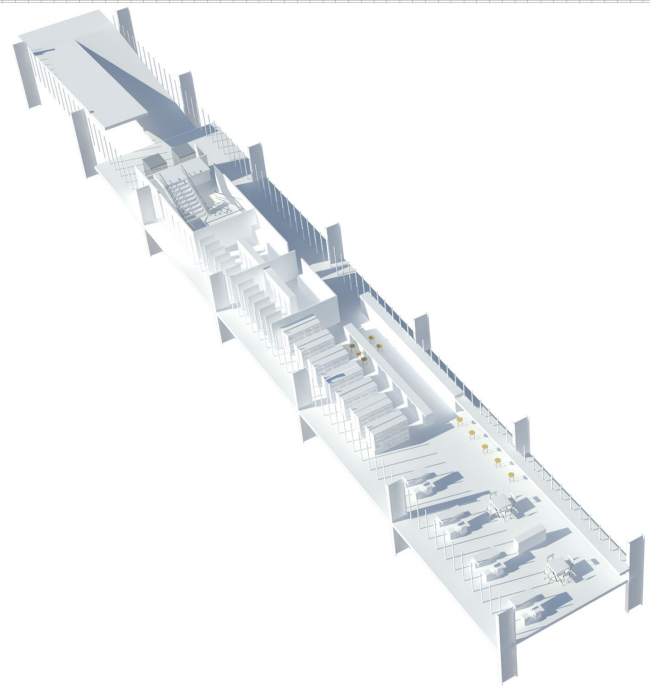




PLANTA NIVEL 4 ESC. 1:250



ESQUEMA ESC.1:1000



1 Nucleo publico

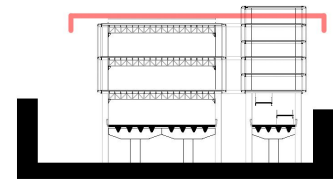
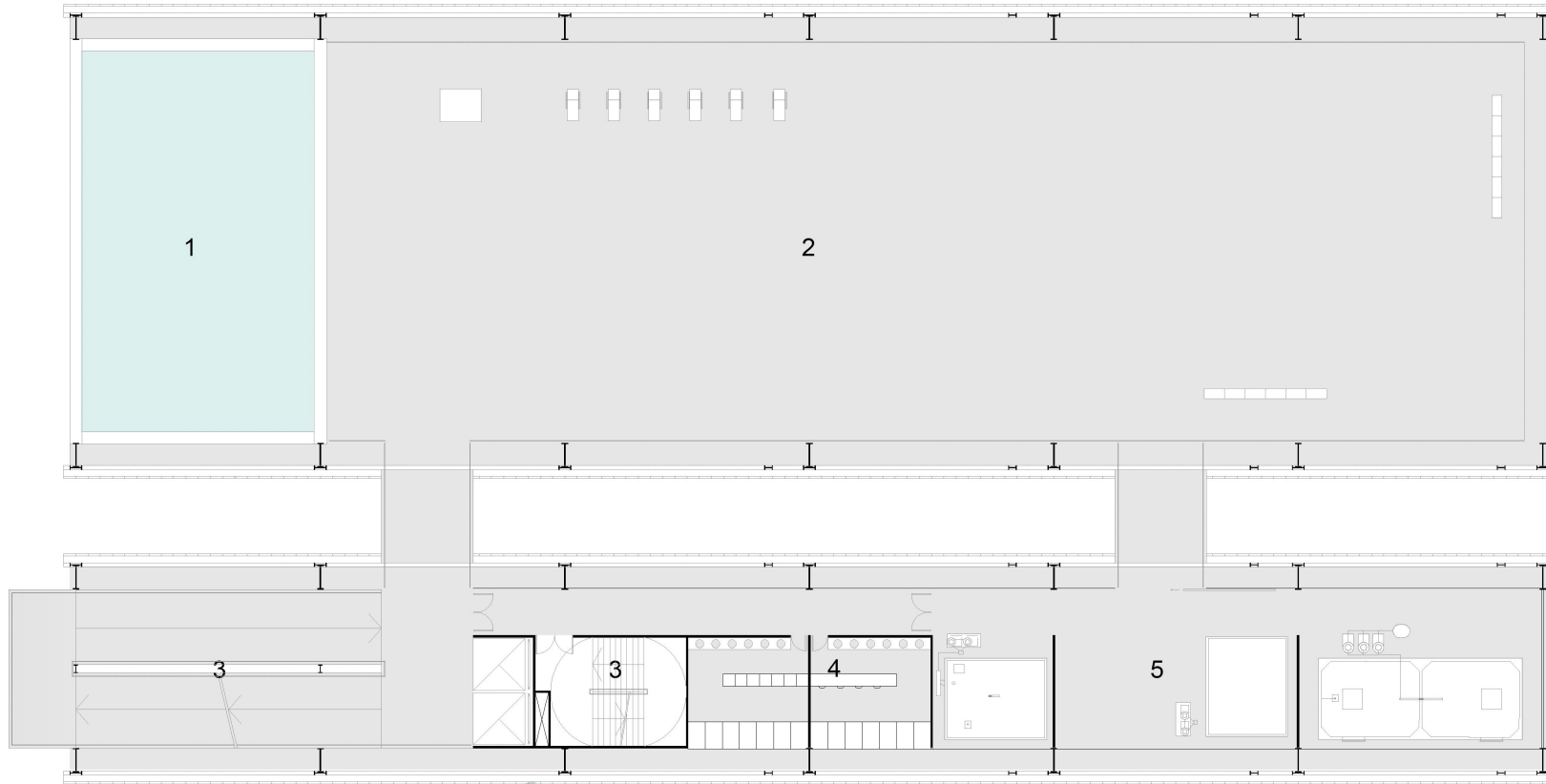
2 Sanitarios

3 Deposito de libros

4 Biblioteca

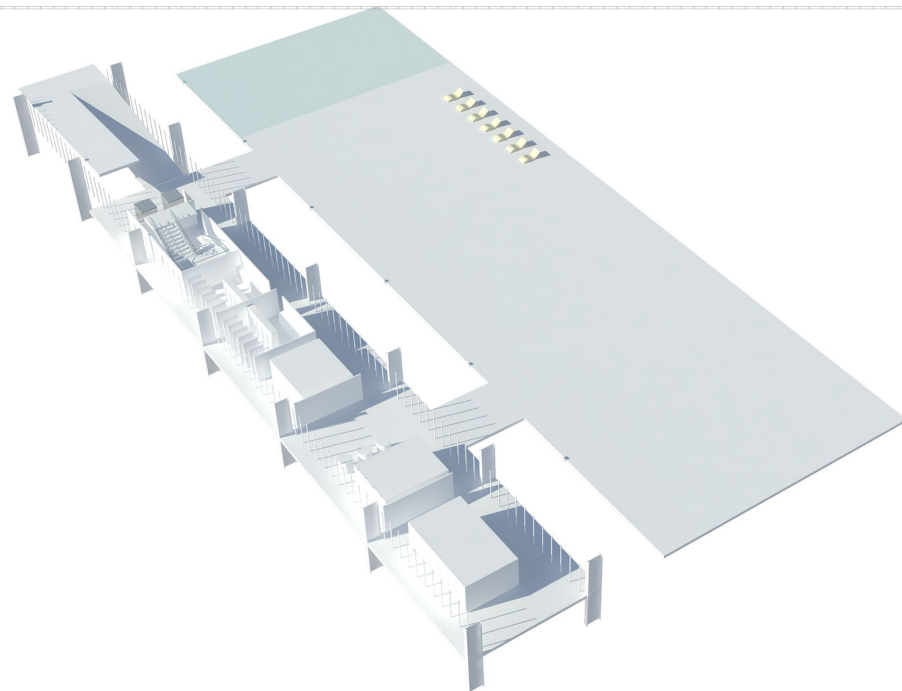
5 Sala de lectura





PLANTA NIVEL 5 ESC. 1:250

ESQUEMA ESC.1:1000



1 Piscina

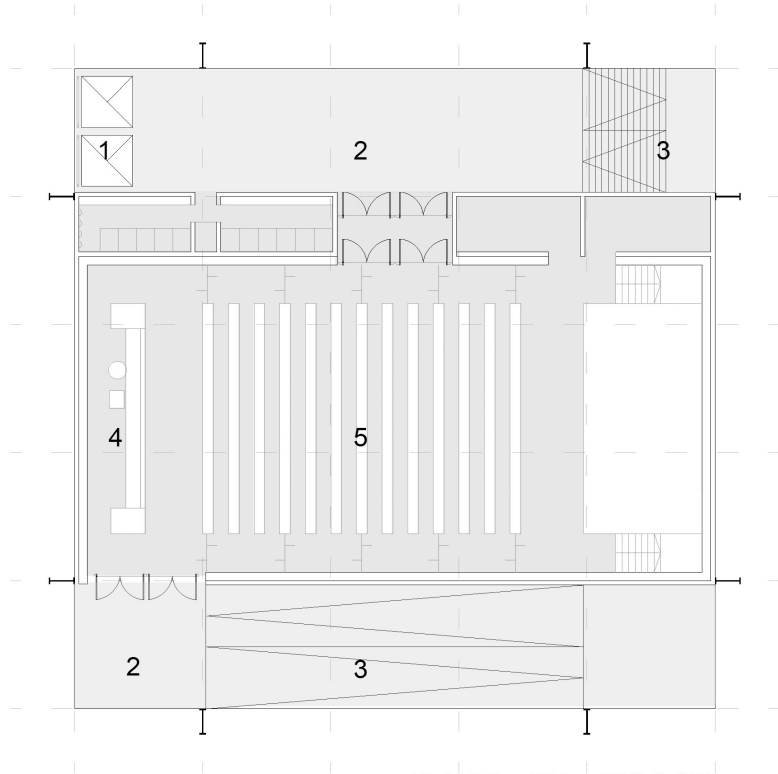
2 Terraza publica

3 Nucleo publico

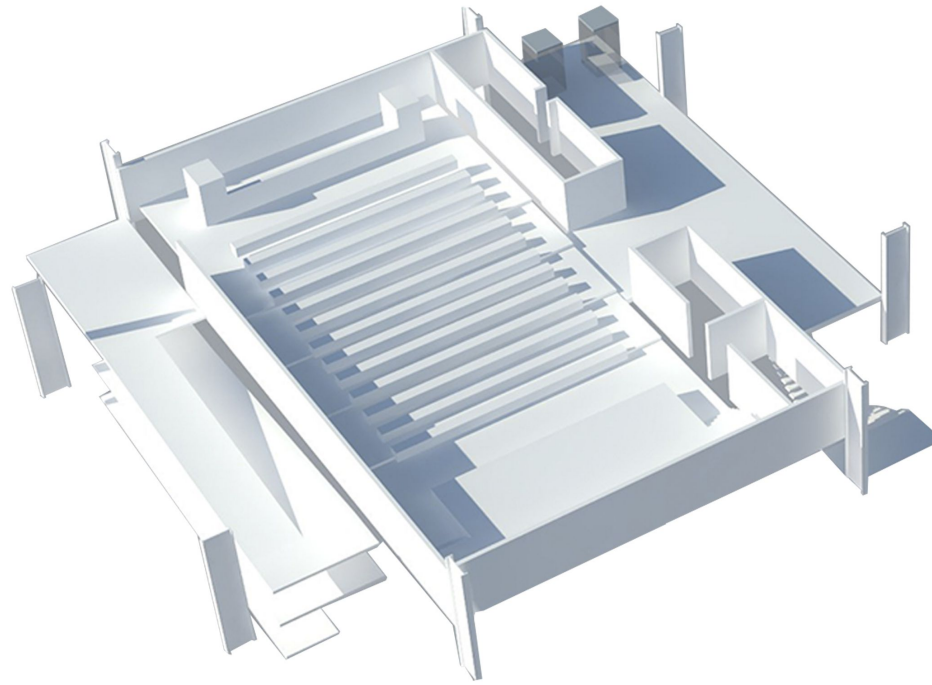
4 Vestuarios

5 Sala de maquinas





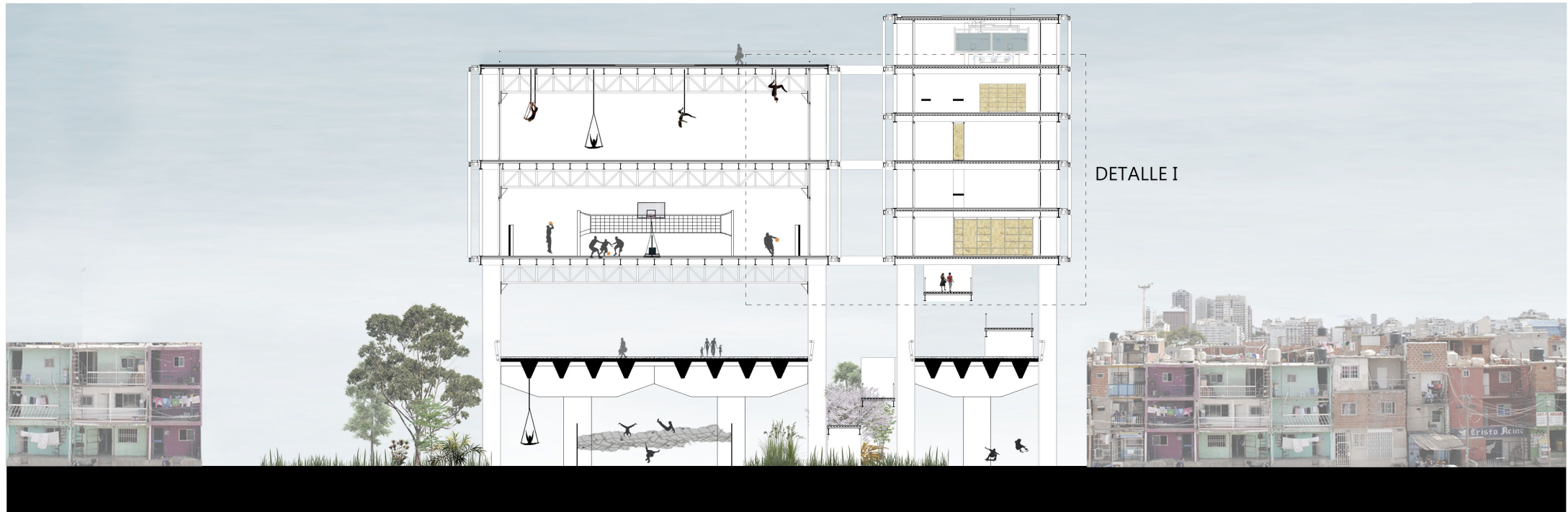
PLANTA +7M ESC. 1:250



- 1 Nucleo de servicio
- 2 Hall semicubierto
- 3 Nucleo publico
- 4 Sala de proyeccion
- 5 Auditorio



CORTE AUDITORIO - ANFITEATRO ESC. 1:250



CORTE B-B ESC. 1:250



CORTE A-A ESC. 1:250



SECCION DE EDIFICIO - PARQUE AEREO - PARQUE URBANO DEL BARRIO



IMAGEN DESDE DEL RIO HACIA LA CIUDAD



IMAGEN DESDE LOS PUENTES HACIA EL ANFITEATRO



IMAGEN DE NIVEL 1 -GIMNASIO-

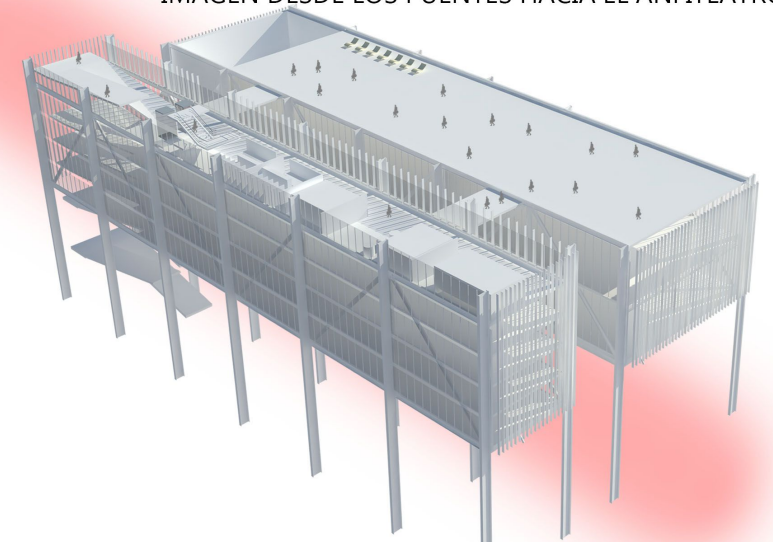
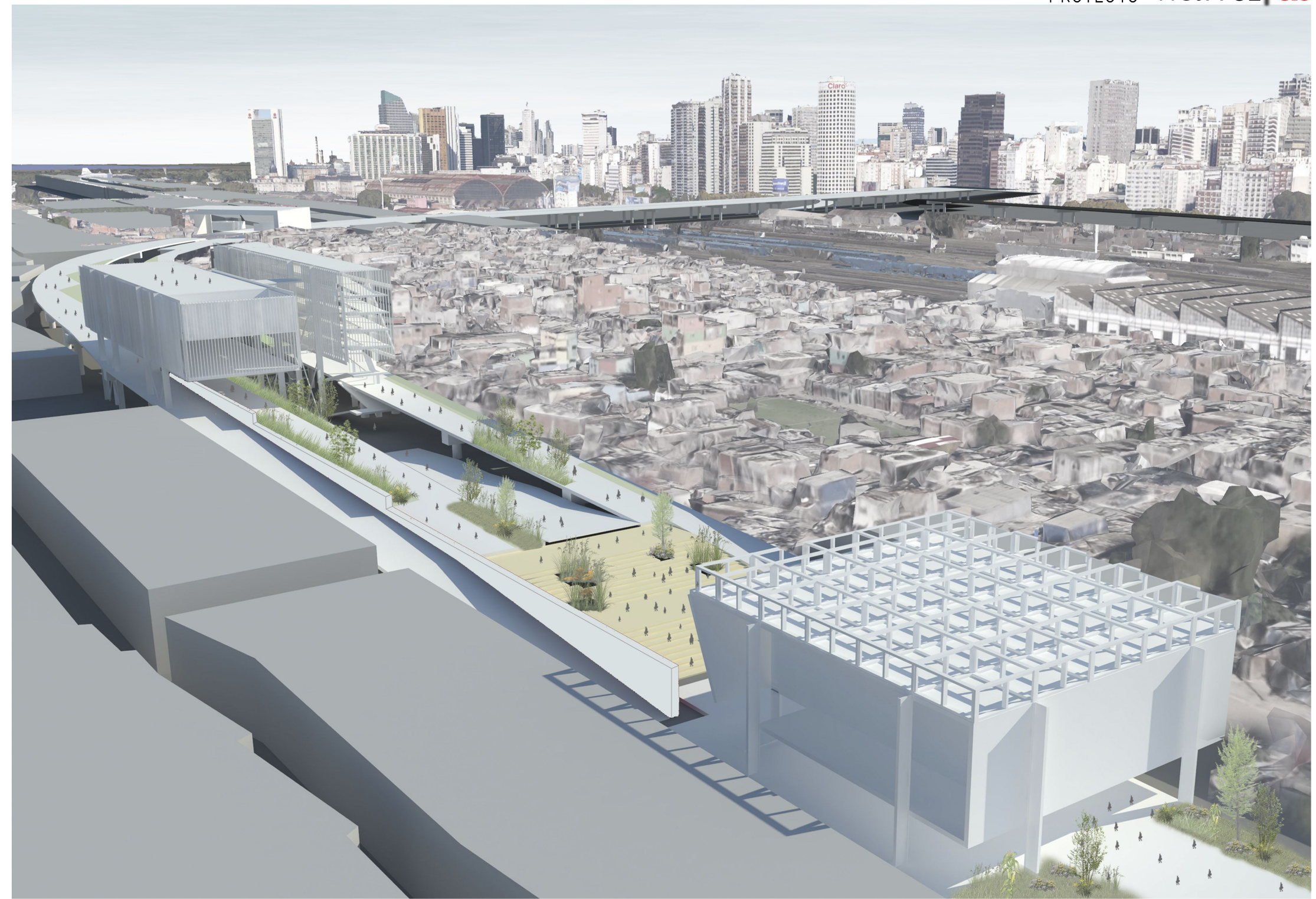
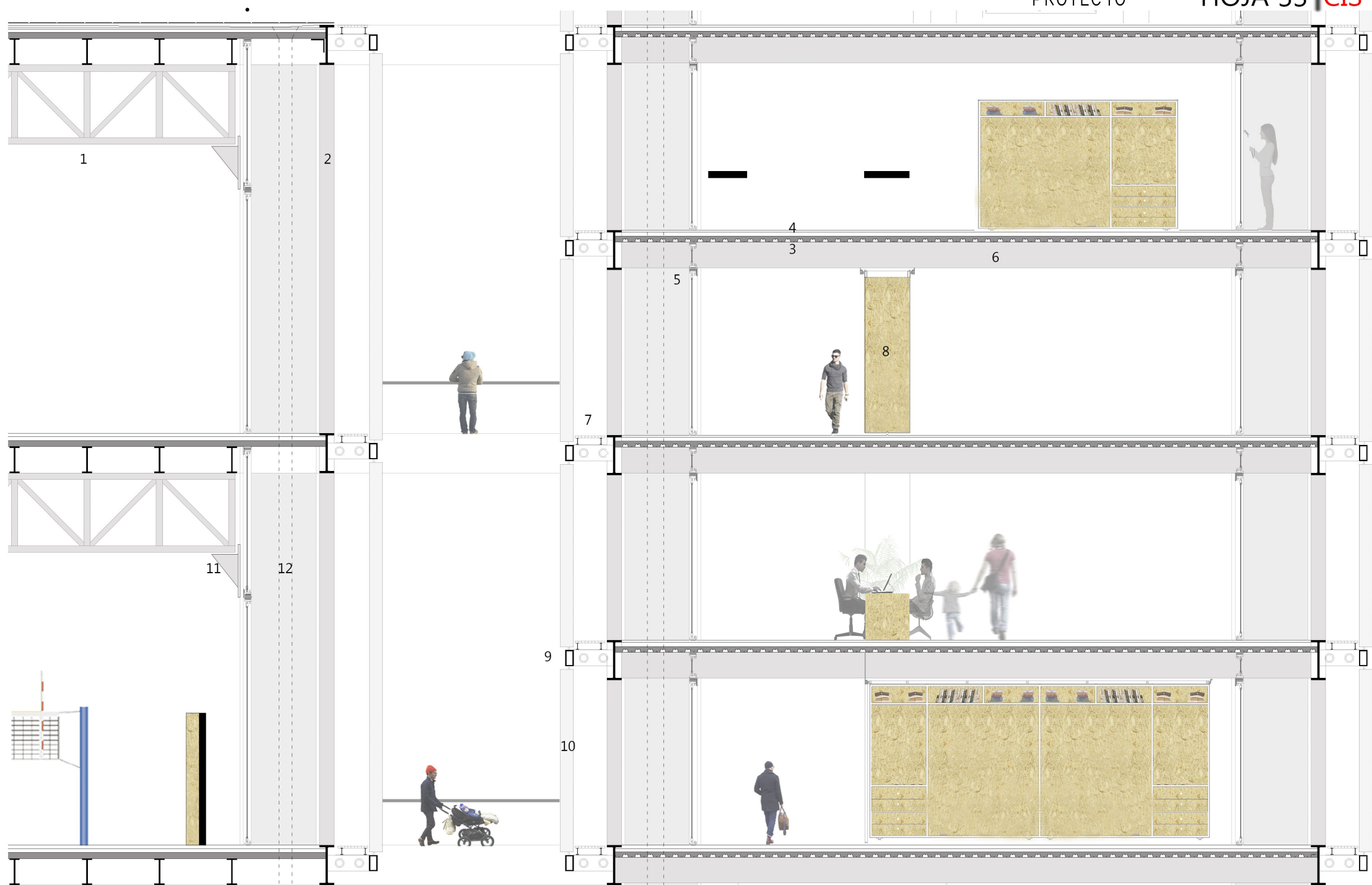


IMAGEN DESDE DEL RIO HACIA LA CIUDAD



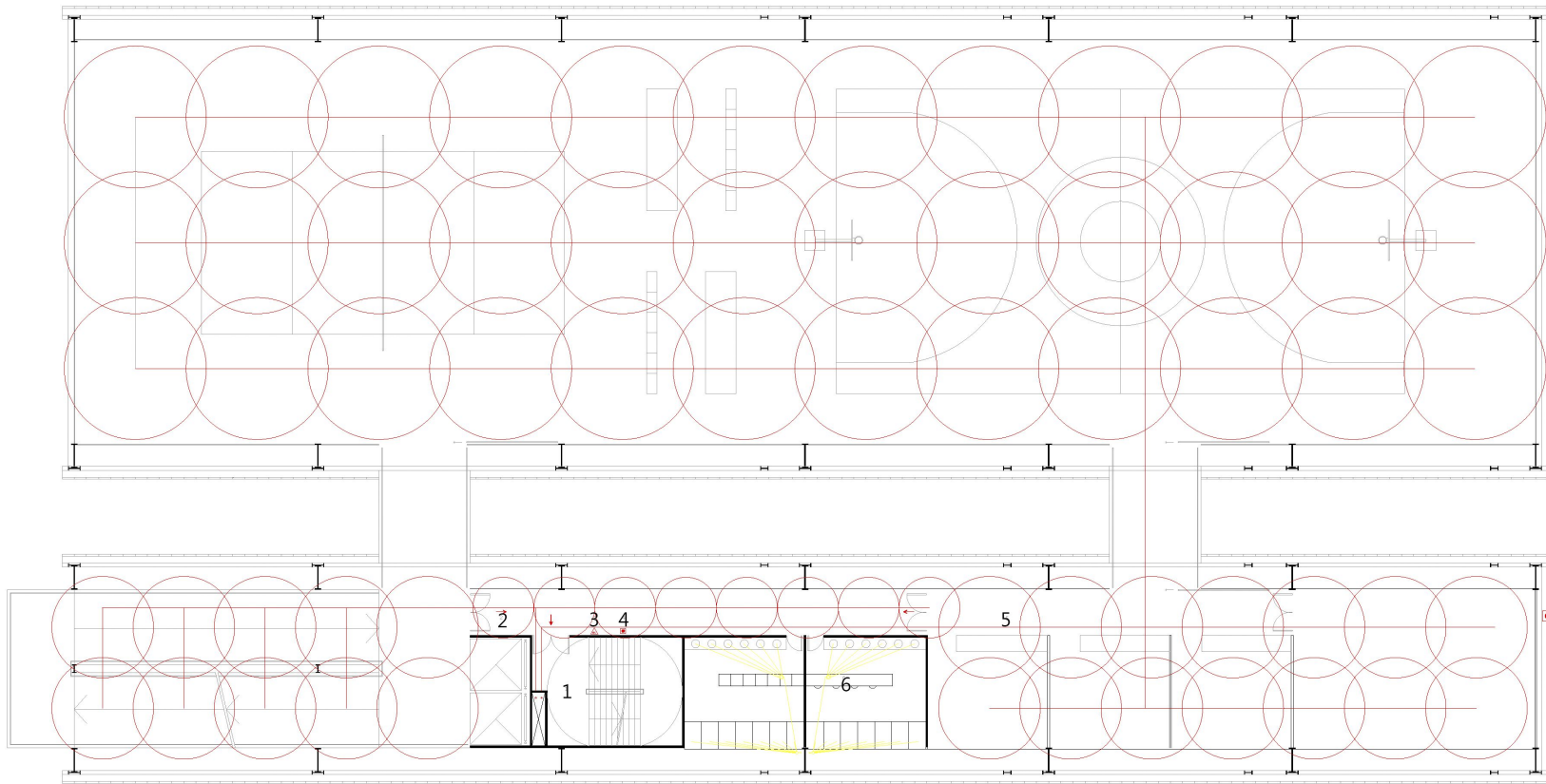


- 1 VIGA RETICULADA
- 2 MONTANTE VIGA VIERENDEEL PERFIL IPN 600 X 200MM
- 3 CHAPA STEEL DECK, ENCOFRADO PERDIDO

- 4 HORMIGON
- 5 CARPINTERIA DE ALUMINIO CORREDERA
- 6 PERFIL IPN 220 X 98MM

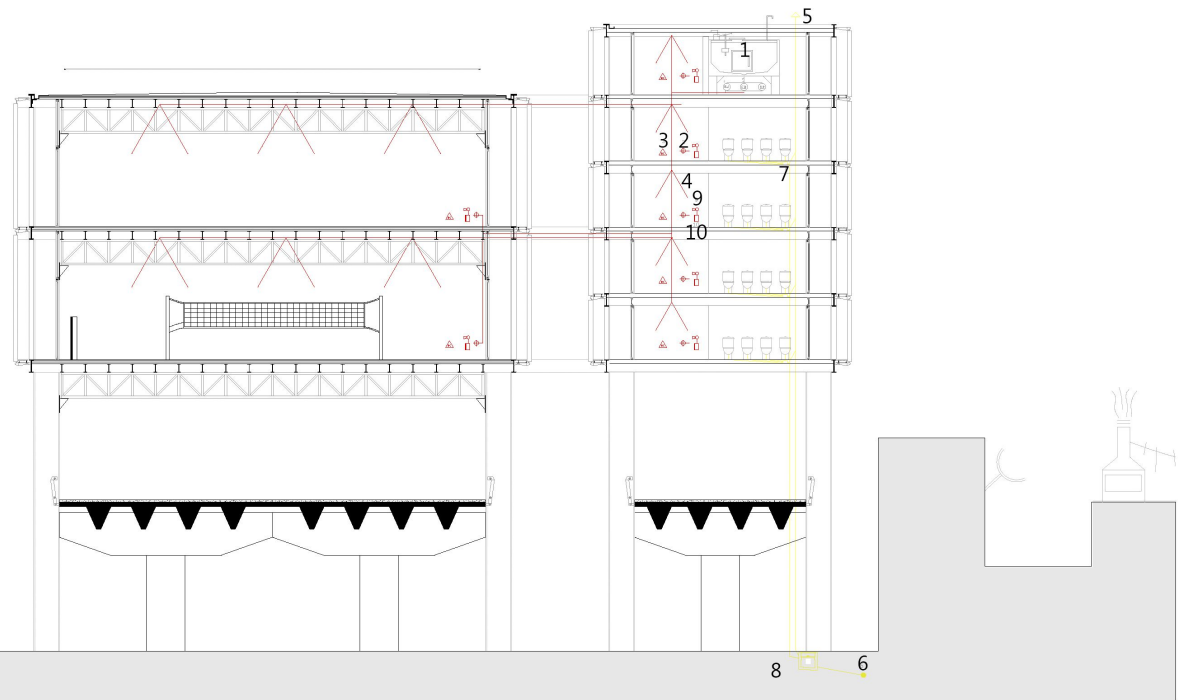
- 7 PISO TECNICO DE FACHADA
- 8 MUEBLES DE MADERA OSB MOVILES
- 9 ANCLAJE SISTEMA DE PARASOLES

- 10 PARASOL DE ALETA GIRATORIA
- 11 MENSULA DE APOYO
- 12 DESAGUE PLUVIAL



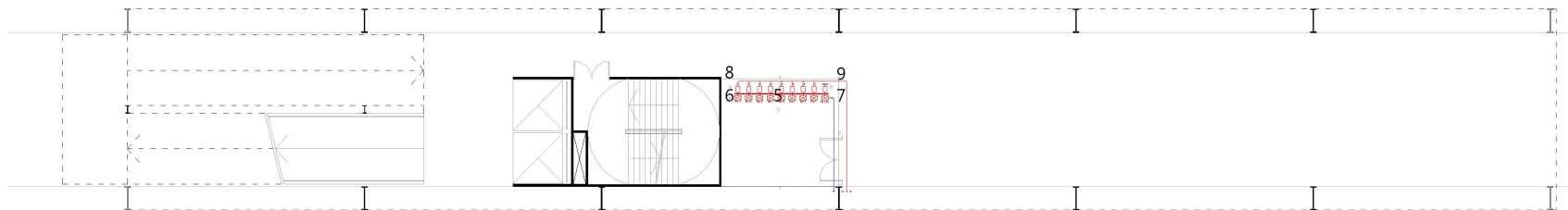
REFERENCIAS

- 1 Escalera Presurizada
- 2 Salida de emergencia
- Extintores-Matafuegos
- 3 Para instalaciones eléctricas (fundamental)
- 4 Alarma
- 5 Rociadores
- 6 PPA
- Boca abierta

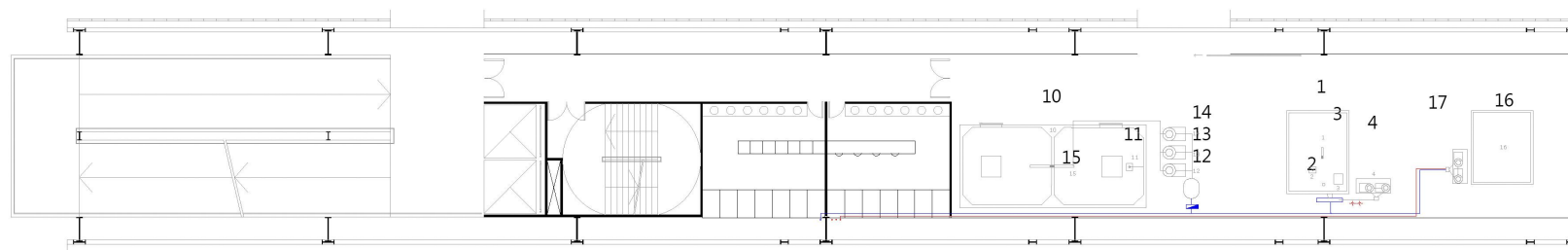


- 1 Tanque reserva
- 2 Gabinete hidrante
- 3 Gabinete de matafuego
- 4 Rociadores
- 5 Sombrero
- 6 CAÑO COLECTOR CLOACAS
- 7 PPA
- 8 Camara de inspeccion 60cmx60cm
- 9 Sirena
- 10 Golpe de puño

INSTALACION ELECTRICA



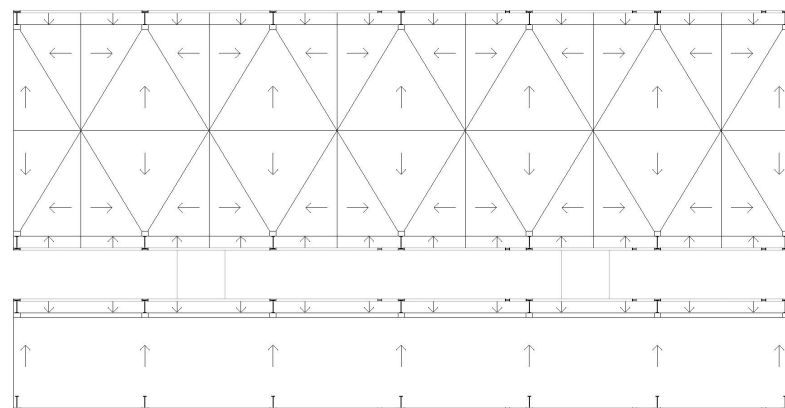
PLANTA NIVEL AUTOPISTA ESC 1:250



PLANTA NIVEL 5 ESC 1:250

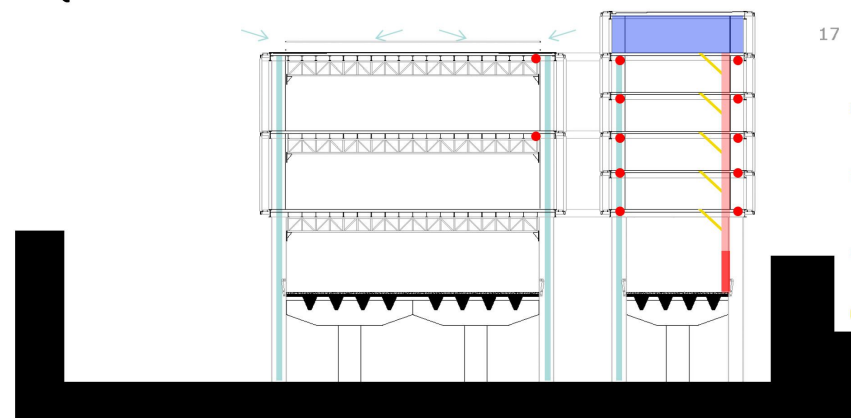
- 1 Tanque de bombeo (HºAº) de 30000 lt
- 2 Flotante automático
- 3 Flotante mecánico
- 4 Bombas centrifugas
- 5 Bateria de medidores
- 6 Tablero principal seccional
- 7 Tablero principal seccional trifasico
- 8 Medidores seccionales
- 9 Medidor seccional trifasico
- 10 Tanque de reserva (HºAº) de 60000 lts
- 11 Flotante automático
- 12 Bomba Jockey
- 13 Moto Bomba
- 14 Electro Bomba
- 15 C.Colector
- 16 Termotanque
- 17 Bombas del termotanque

DESAGUE PLUVIAL



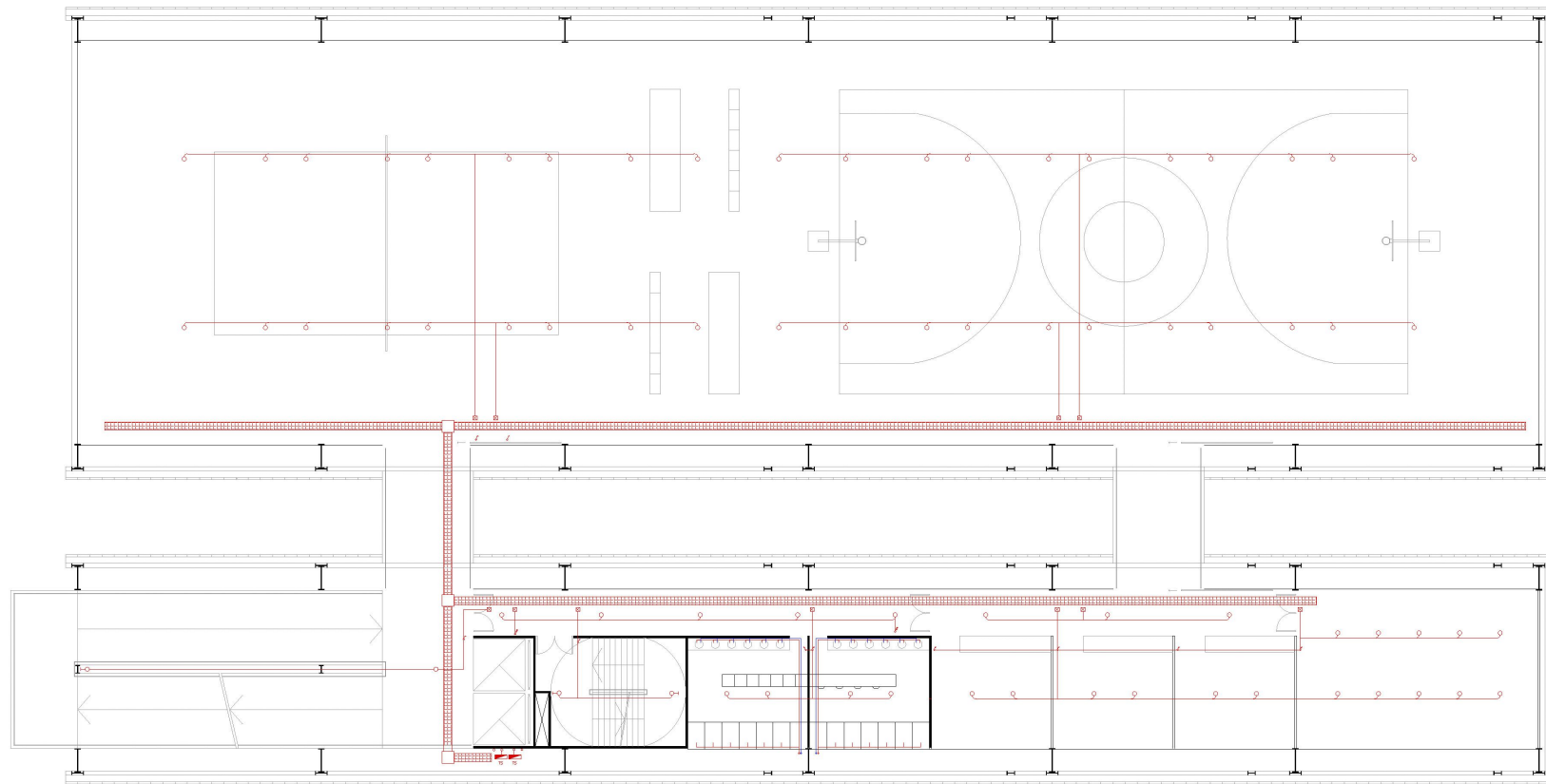
PLANTA DE TECHOS ESC 1:500

ESQUEMA DE LAS DISTINTAS INSTALACIONES



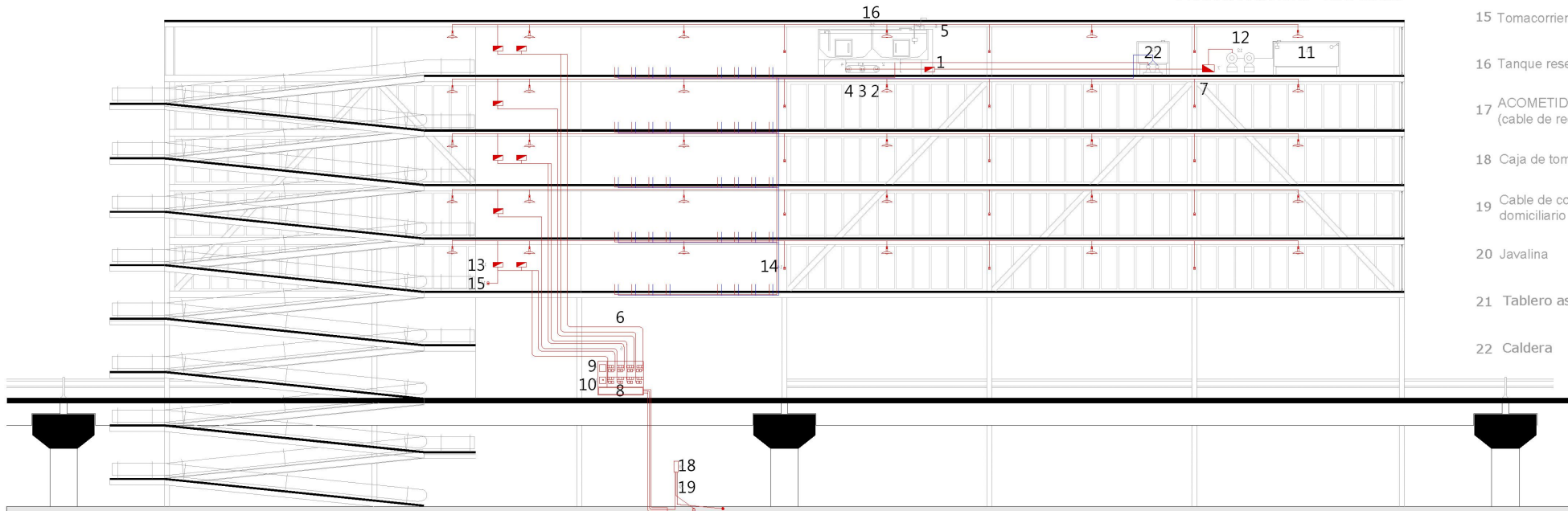
CORTE A - A ESC 1:500

- Entrepiso técnico
- Inst. electrica - ext. ante incendio
- Desagüe pluvial
- Instalacion cloacal



PLANTA NIVEL 1 ESC 1:250

- 1 Tablero seccional bombas y flotante
- 2 B.J (Bomba Jokey)
- 3 E.B (Electro bomba)
- 4 B.R (Bomba de Reserva)
- 5 Flotante automatico
- 6 Bateria de medidores
- 7 Tablero seccional FM
- 8 Caja de toma seccional
- 9 Tablero de fza. motriz
- 10 Caja medidor fza. motriz
- 11 Tanque de bombeo
- 12 Bomba de impulsión
- 13 Tablero seccional
- 14 Interruptor unipolar
- 15 Tomacorrientes
- 16 Tanque reserva
- 17 ACOMETIDA (cable de red)
- 18 Caja de toma
- 19 Cable de conexion domiciliario
- 20 Javalina
- 21 Tablero ascensores
- 22 Caldera



CORTE B-B ESC 1:250