



Escuela Municipal de remo y canotaje, ex "Arenera Bachiega"
- El deporte como herramienta de transformación social -.

AUTOR: de la FUENTE, Mercedes.

TÍTULO: "ESCUELA MUNICIPAL DE REMO Y CANOTAJE, EX ARENERA BACHIEGA: EL DEPORTE COMO HERRAMIENTA DE TRANSFORMACIÓN SOCIAL.

PROYECTO FINAL DE CARRERA

TALLER VERTICAL DE ARQUITECTURA N°3: GANDOLFI - OTAVIANELLI - GENTILE.

DOCENTE: COLANTONIO Natalia.

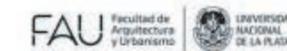
UNIDAD INTEGRADORA: CALISTO AGUILAR, Mario - TAU, Alejandro.

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO - UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA.

FECHA DE DEFENSA: 08/06/2023



LICENCIA CREATIVE COMMONS



ÍNDICE

00 - PRESENTACIÓN.

Introducción.....pag 02-03.

01 - SITIO.

La ensenada de Barragán.....pag 03-04.

Puerto La Plata.....pag 05-06.

Barrio campamento.....pag 07-08.

Relevamientopag 09-12.

02 - LAS PREXISTENCIAS.

La arenera.....pag 13-20.

El puente.....pag 21-22.

03 - EL TEMA - EL PROGRAMA.

Deporte y deportes náuticos.....pag 23-26.

Tema y Programa.....pag 27-28.

04 - EL PROYECTO..

Memoria descriptiva.....pag 29-30.

Emplazamiento.....pag 31-32.

Planimetría.....pag 33-50.

05 - RESOLUCIÓN TÉCNICA.

Intervención en la prexistencia.....pag 51-52.

La estructura.....pag 53-58.

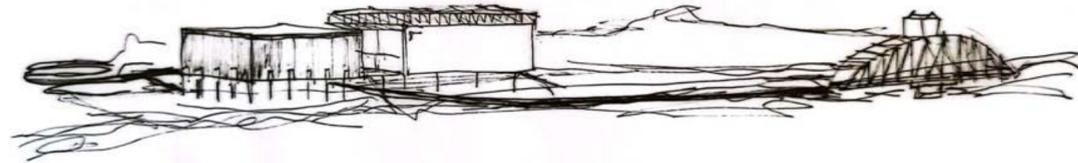
Instalaciones.....pag 59-64.

Propuesta sustentable.....pag 65-66

06 - CONCLUSIÓN

Referentes.....pag 67-68.

Conclusión y agradecimientos.....pag 69-70.



INTRODUCCIÓN

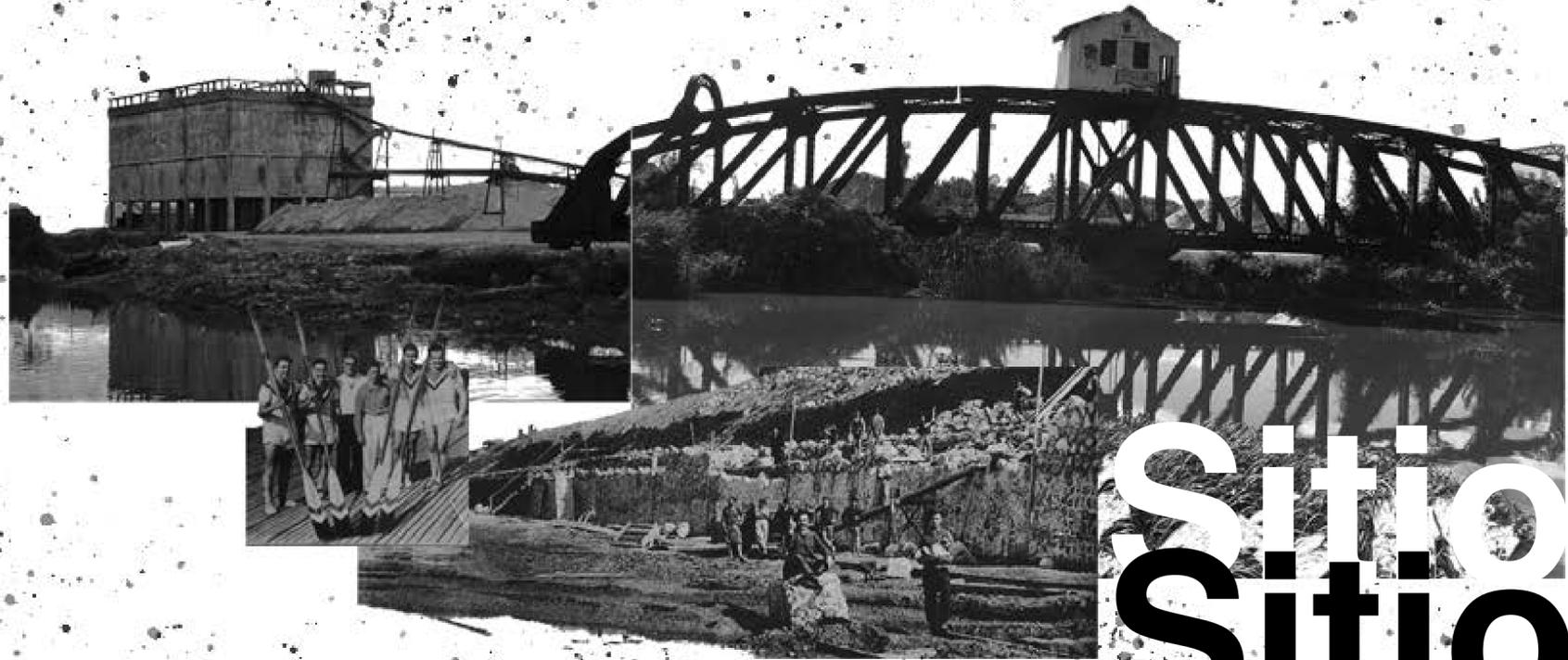
El presente trabajo final de carrera se establece como la huella de mi paso por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata – FAU UNLP -, dando como resultado un proyecto sistémico que involucre de manera homogénea los conocimientos adquiridos en este recorrido.

El siguiente proyecto surge en principio del estudio del sitio, sus preexistencias en particular y por un interés personal tanto en la temática como en el rol social ineludible de nuestra profesión. En este punto, se intentará que estas 3 cosas mencionadas anteriormente den como resultado un proyecto integral de arquitectura que responda a las necesidades tanto en lo general (macro) como en las particularidades de la obra (micro), barriendo así todos los aspectos.

El proyecto pretende dar respuesta a un sitio y problemática determinados en un cierto espacio - tiempo teniendo en cuenta la vida útil de una obra y como esta genera cambios en los modos de vida y usos dentro de una ciudad y de su entorno inmediato en particular (el barrio).

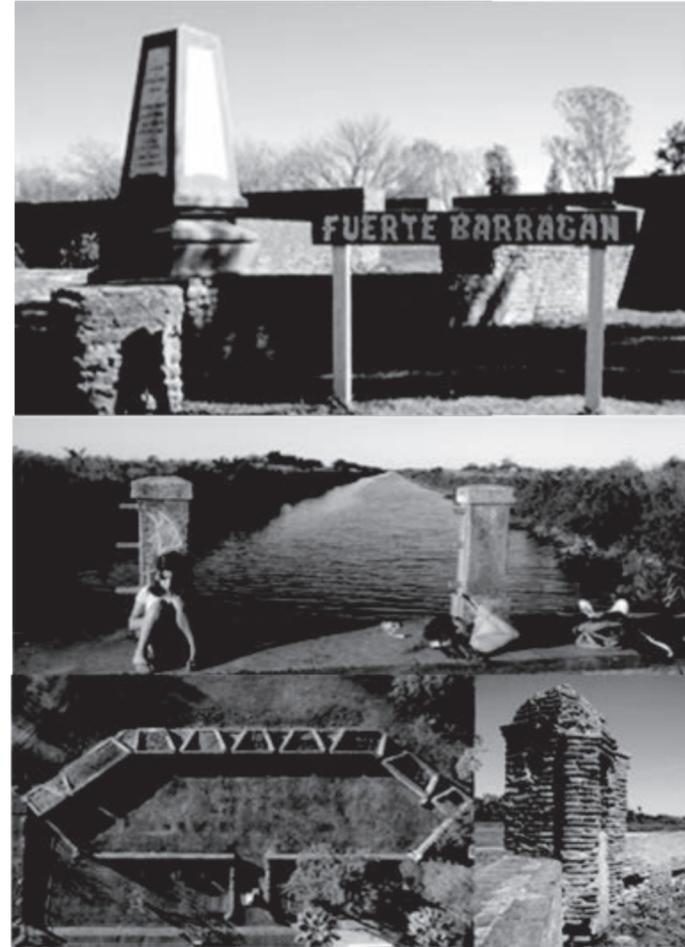
El objetivo es, entonces, devolverle el carácter náutico al barrio a través de una institución deportiva de carácter público que funciona de espacio educativo, de encuentro barrial y espacios de ocio al aire libre.

Entendiendo al deporte como un derecho inalienable de las personas, así como también una herramienta de inclusión social y educativa que colabora en el acercamiento de la comunidad y su integración se enmarca este proyecto



Sitio
Sitio

1



LA ENSENADA DE BARRAGÁN.

Los puertos constituyen las vías por donde entran y salen los productos, se realiza el intercambio comercial y cultural de un país. En Argentina son aproximadamente 100, pero la mayoría se encuentran ubicados en el eje fluvial industrial Rosario /La Plata.

Desde antes de la creación del Virreinato del Río de La Plata, los reyes de España buscaron un puerto de acceso a la pampa argentina, ya que el de Bs As desde siempre tuvo problemas en cuanto a su operatividad, por no ser naturalmente un puerto de aguas profundas originando así sobrecostos. Dentro de esta problemática se buscó una forma de hallar un espacio costero apto que compensara las limitaciones del puerto de Bs As, este espacio se encontraba en la Ensenada de Barragán ubicada en la costa oeste del estuario del río de La Plata, limitando al norte con Punta Lara y al sudeste con Punta Santiago. Por otro lado también se buscaba fortificar las costas del Río de La Plata frente a las amenazas de los portugueses y el contrabando de ingleses y holandeses. Por ello desde 1731 en el estuario del Río de La Plata en la Ensenada de Barragán se ubicaron varios puertos, el de Ensenada, La Plata, Punta Lara e Ingeniero Roca, ya que el lugar era calificado como inmejorable y seguro.

El puerto de Ensenada : Este fue el primer

puerto ubicado en la antigua desembocadura del Arroyo Doña Flora, actual río Santiago, para 1629 ya está instalado en la zona Barragán a quien debe su nombre y ya recalaban navíos a aprovisionarse antes de llegar a Bs As, desde estos tiempos era reconocida la zona como un fondeadero inmejorable y seguro, donde se criaba ganado y comenzaron a instalarse mataderos y saladeros, que luego abastecían a los buques, su producción fue en aumento, a su vez la zona necesitaba protección frente al avance de los portugueses, por ello se mandó a construir el Fuerte Barragán en 1731 que recién tuvo batería en 1779, el puerto seguía sin autorizarse y los saladeros y el contrabando aumentaba. Era necesaria una habilitación oficial y los virreyes se preocuparon por ello, así en 1801 el Virrey de Avilés decretó que el puerto de Ensenada era uno mismo con el de Bs As eludiendo la autorización real y satisfaciendo a los comerciantes de Bs As que se veían perjudicados por la destrucción del puerto de Bs As a raíz de una sudestada, esto generó problemas con los comerciantes montevideanos que vieron perder posiciones. Tras la independencia los primeros gobiernos patrios tuvieron políticas beneficiosas para el desarrollo del puerto de Ensenada y fue

habilitado oficialmente en 1815, las luchas por la independencia y las luchas internas y los intereses económicos de Bs As dejaron el puerto despoblado y en inacción. Más tarde Rivadavia mediante un decreto, lo estableció como único punto preferible para construir un puerto auxiliar al de Bs As. Más adelante la guerra con el Brasil y el bloqueo Anglofrancés hicieron que se le diera una función militar al puerto.

Fue después de 1860 y tras la organización nacional que el puerto comienza a cobrar fuerza, se hacen importantes exportaciones de tasajo, a consecuencia de la fiebre amarilla en Bs AS se instalan saladeros en la zona de la ensenada y en 1872 llegan las vías férreas al puerto de Ensenada y Sarmiento autoriza la construcción de muelles, pero la clase dirigente centraliza todos los ferrocarriles en Bs As, tras estos hechos y la fundación de la Plata, su puerto comienza la decadencia.





PUERTO LA PLATA.

Puerto de la Plata :La fundación de la ciudad de La Plata en 1882 , como resultado de la federalización de la ciudad de Bs AS trajo consigo la construcción de un nuevo puerto para la ciudad. Las obras comenzaron en 1883 y la empresa G Moore ejecutó la canalización

y el ingeniero holandés Waldorp concibió el plan general del puerto según los principios de esos tiempos, con una impronta higienista y racionalista, se tuvo en cuenta además la implementación de una doble función como puerto de ultramar y para cabotaje. Las obras se ubicaron frente al río Santiago y con fondo al ejido urbano de la ciudad de La Plata, sin tener en cuenta los trabajos de análisis de la antigua ubicación natural del puerto y se busco su relación con el ejido urbano de la nueva ciudad.Desde su inauguración hasta hoy se distinguen cuatro etapas.

1890/1904: El puerto tiene aperturas parciales desde 1884, pero su inauguración oficial fué en 1890.El período desde su inauguración hasta su traspaso a la jurisdicción Nacional se encuentra caracterizado por un aumento del tráfico tanto de cabotaje como de ultramar en forma sostenida hasta 1886, cifras que no han sido superadas hasta hoy. En 1886 se traspasa el ferrocarril a la jurisdicción Nacional, modificándose los precios del

transporte para granos en beneficio del Puerto de Bs As, desconectado con la red de circulación general de transporte nacional y desvinculado de la zona productora de la provincia de Bs As , el puerto se convierte en un puerto falto de estabilidad en el régimen comercial.

1904/1925 En 1904 año en el que disminuyeron las exportaciones el puerto fué puesto bajo jurisdicción nacional , en este período comenzó a tener mayor movimiento por la instalación de los frigoríficos Armour y Swift y la construcción del Ferrocarril Provincial, la construcción de un elevador de granos.En 1920 se derivaron del Puerto de Bs As los talleres navales y depósitos de explosivos al puerto de La Plata y 1926 se instaló la Destilería YPF lo cual le dió al Puerto de La Plata un perfil petrolero.

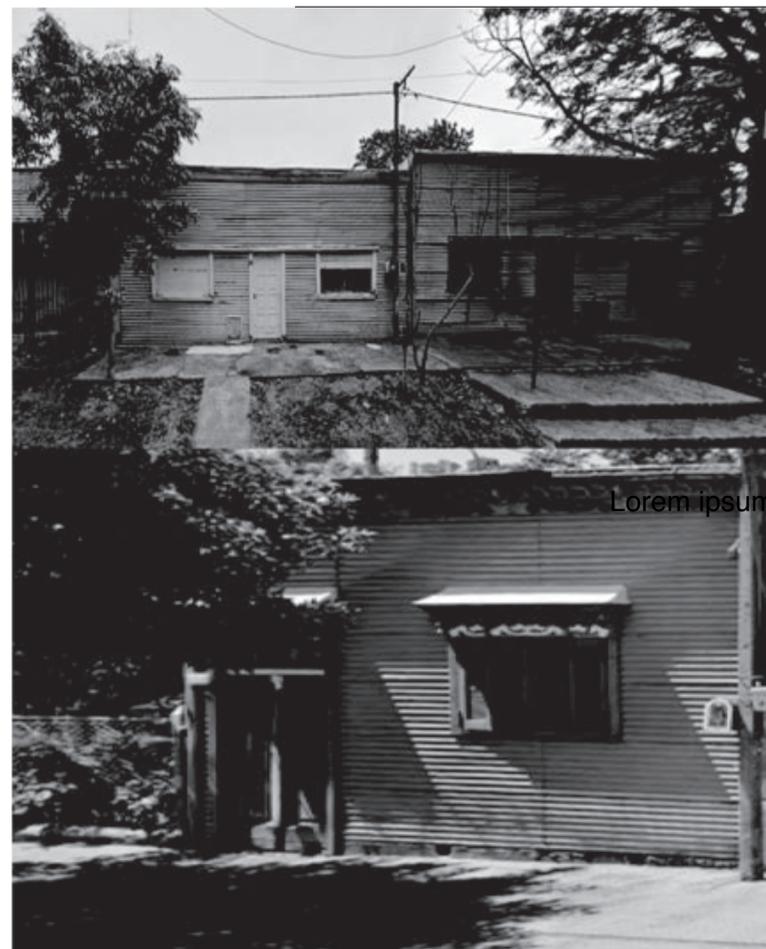
1936/1960 En este período se instalaron en la zona, Astilleros Río Santiago 1936 , La Cooperativa Argentina Textil de Trabajo 1940, Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico en 1952, configuraron un puerto industrial. Si bien durante la segunda guerra mundial aumentaron las exportaciones de productos agrícolas ganaderos, al finalizar la misma decayó y funcionó como puerto de cabotaje.

1960/ 1999 En este período se produce la paralización definitiva de la actividad

Frigorífica, de curtiembres, pequeños astilleros y su especialización como puerto industrial.Se establecen en la zona petroquímica Ipako 1962, Propulsora Siderúrgica 1969, Petroquímica General Mosconi 1974, COPETRO 1978, el Polo Tecnológico e Informático de Berisso , Polígono Industrial en 1990 en las instalaciones del Frigorífico Swift. En 1991 el puerto vuelve a manos de la Provincia de Bs As , en 1999 se crea el Consorcio de Gestión del Puerto de La Plata, que crea nuevas expectativas sobre la reactivación del puerto de La Plata.



Ensenada: Casas destruidas por las bombas del 16 de septiembre de 1955 en barrio Campamento. Fuente: Archivo Nacional de la Memoria.



Lorem ipsum

BARRIO CAMPAMENTO.

Dentro de la jurisdicción portuaria en el partido de Ensenada se reconocieron los barrios de El Dique, El Farol (sector contiguo al puerto y Calle Ortiz de Rosas y sector contiguo al murallón y Club YPF) y Campamento, cada uno mantiene una significación con su entorno portuario, pero disímiles en sus configuraciones urbanas y edilicias. El barrio Campamento denominado así por ser el sector destinado a las guaridas de los obreros que excavaron y construyeron el puerto a fines del siglo XIX, según detalla Asnaghi para la época de las invasiones inglesas “Las pocas viviendas existentes [...] eran, casi en su totalidad de quinchá (caña y barro) o adobe (ladrillos de barro secados al sol) [...]”, de igual modo la descripción del barrio Campamento efectuada por un viajero italiano de 1890 refiere a “mil casetas de madera y de lienzo y muy raramente de ladrillos, que vienen a dar la idea de un gran campamento de trabajo” [18]. Los registros de las viviendas de madera y chapa datan de 1895, conjuntamente con la reciente inauguración de PLP. El barrio es ocupado principalmente por residencia, sus límites longitudinales son el muro de cierre del Gran Dock y el Canal Lateral Oeste, en el sentido transversal la Calle Ortiz de Rosas y la cabecera Norte de Río Santiago. Respecto de la totalidad de las viviendas un dato significativo sobre la cubierta de las mismas sobre un total de 540 viviendas en el área urbana, el 89% de las cubiertas era de paja, el 8.8% de techo de azotea, el 1,2% de tejas. El primer registro de asentamiento datado en el barrio es anterior al corte temporal situado

entre los años 1900-1915. Continúa este registro el periodo comprendido entre 1915 y 1930 con una ocupación más uniformemente distribuida. Este barrio mantiene el uso residencial como predominante, con escasos comercios y dependencias asociadas a las viviendas, como depósito o galpón. Su localización en el extremo del Canal Oeste y el Gran Dock hacia el Río Santiago le confieren un aislamiento de la planta urbana preexistente, acentuando el perfil residencial de barrio tranquilo conectado por una calle longitudinal que bordea el Gran Dock Central del puerto, la Calle Río de La Plata -actualmente Gaggino- conecta la totalidad de Ensenada y finaliza en la cabecera norte inmediato a río Santiago y a la zona de maniobras Cuatro Bocas. La ocupación se inició con la construcción del puerto siendo parcialmente consolidada a mitad del siglo XX, con una densidad baja, un total de 14 manzanas, algunas subdivididas conectadas por pasajes. El parcelamiento en general concedió lotes que varían entre 8 y 20 metros de frente y entre 25 y 35 metros de fondo. Si se concentra la ocupación entre 1900 y 1930 el porcentaje ocupado es de 15% con 132 viviendas con distribución uniforme con parcelas vacantes. Las construcciones registradas de un nivel y muy excepcionalmente de dos niveles, en su mayoría de madera y chapa con una superficie que variaba entre 30 m² y 100 m². En general el programa contenía una cocina y habitaciones con el baño exento, siendo la distribución de éste sobre el frente de la Línea Municipal, puerta al medio derivando a habitaciones, en

algunos casos sobre galería, en otros pasillos. Se distinguen dos tipologías: 1) la casa compacta abierta al frente y contrafrente, que puede presentar un pasillo lateral, la cubierta con pendiente hacia el fondo, y 2) la que se desarrolla sobre la línea municipal, con galería lateral que acompaña su desarrollo al fondo con el resto de los ambientes. Algunos elementos que caracterizan el ornamento incluyen cornisas, cenefas, cubre dinteles, esquineros de madera, carpinterías con ornamentos y tapajuntas labradas. Las presentan cenefas de chapa con formas vegetales, o de madera con formas geométricas. Según advierte Leblanc [20] “En todos los casos se apela a piezas de madera producidas por mecanización, que presentan una coloración común, con pinturas saturadas y que contrasta con la tonalidad natural de la chapa y contribuyen decididamente a la identidad de la vivienda.” La materialidad posee la ventaja de su traslado, dado que la construcción es liviana y sencilla. Asimismo, permite fundar en los terrenos escasamente portantes, con capas freáticas casi superficiales y en terrenos con mayor riesgo de inundación como los de esta área, posibilitando levantar la cota de acceso a la misma unos 50 centímetros en algunos casos. Vale decir que muchas de estas viviendas fueron ampliadas con sistemas constructivos de mampostería, lo que alteró -en parte- la imagen identitaria del barrio; sin embargo, otras fueron ampliadas manteniendo la fidelidad del paisaje de casas de chapas pintadas con colores vibrantes.



ASTILLERO RIO SANTIAGO.



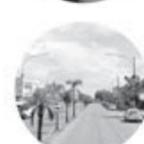
PREXISTENCIA.



EL BARRIO.



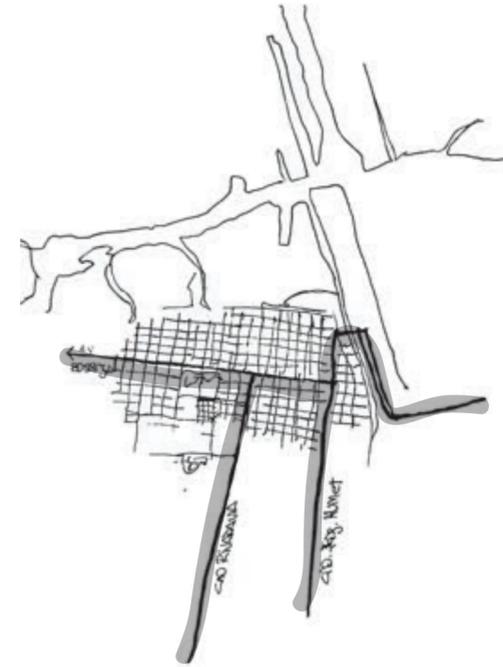
CNO. RIVADARVIA.



CNO. ING. HUMET.



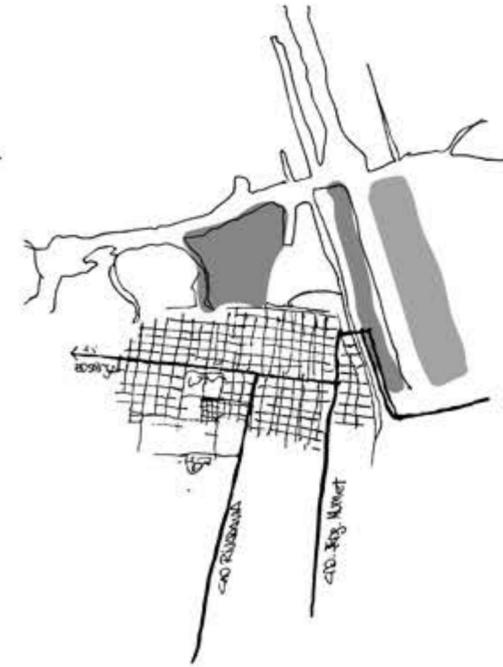
VIAS DE ACCESO PRINCIPAL

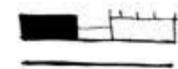


ZONA RESIDENCIAL



AREAS INDUSTRIALES



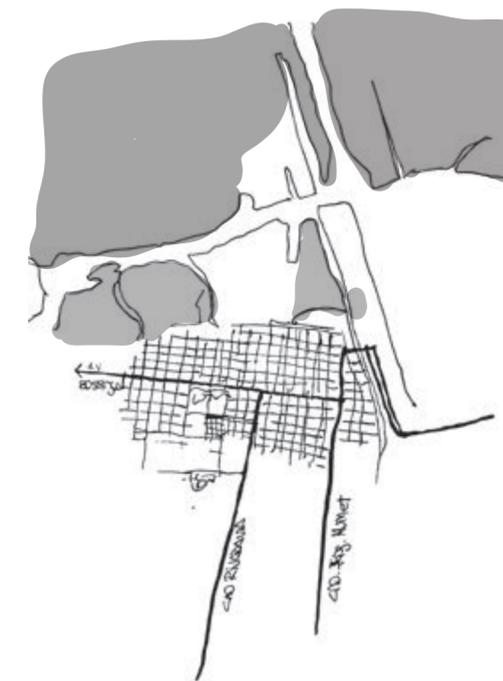


EL PAISAJE RIBEREÑO - SOPORTE NATURAL.

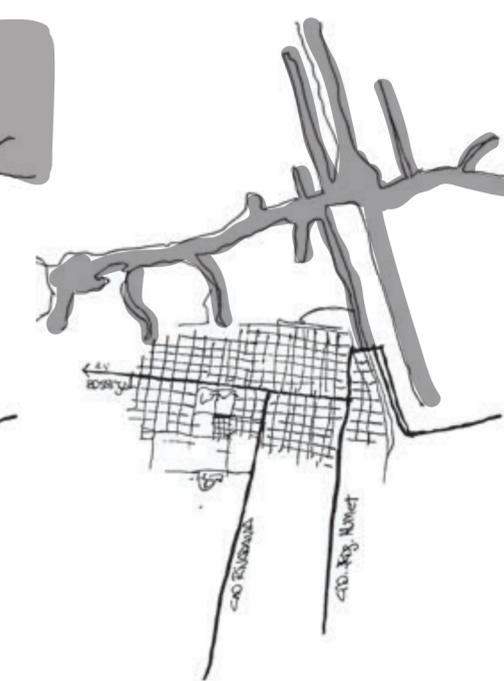
La zona de ribera es un elemento esencial de los ecosistemas fluviales. Es la zona ubicada en los márgenes de los ríos donde las características del suelo están influenciadas por la dinámica fluvial permitiendo el desarrollo de una vegetación de ribera que corresponde al interfase entre el ecosistema terrestre y acuático. La zona de ribera actúa como corredor biológico y zona de reserva para la flora y la fauna de los ecosistemas terrestres vecinos. A su vez, actúa como amortiguador frente a eventos de precipitaciones.

La Cuenca del Plata formada por el Río de La Plata y sus afluentes cuenta con una superficie de 3.200.000 km² y es por su extensión y caudal la quinta cuenca más importante a nivel mundial. Dentro de ella, el Río de la Plata es un estuario de características únicas en el planeta. Tiene un rumbo general noroeste-sureste hacia el Océano Atlántico y recibe el agua dulce de las descargas de los ríos Paraná y Uruguay y una veinte nada de ríos menores y más de un centenar de arroyos. En sus márgenes se encuentra la ribera platense que constituye una unidad natural de características biogeográficas y ecológicas únicas dentro del territorio argentino. Constituida por bosques ribereños, pajonales inundables, pastizales y talares constituye una zona transicional entre el ecosistema acuático y terrestre conformando un patrón atípico de comunidades bióticas (flora y fauna).

ESPACIOS VERDES



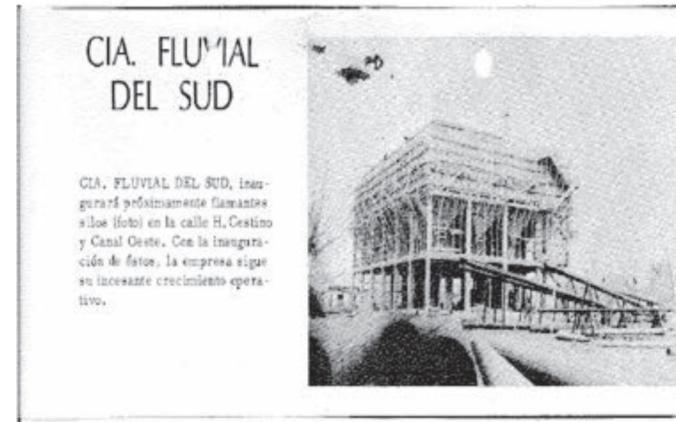
CURSOS DE AGUA





Existencia
Preexistencia

2



LA ARENERA - SU HISTORIA.

La arenera es un edificio de carácter industrial, destinado a la comercialización de áridos, actividad que hasta el día de la fecha se realiza.

Para conocer su historia, nos remontaremos al año 1882 cuando arriba al país el capitán de Ultramar "Domingo Tori", bisabuelo del actual presidente de la firma, al mando de un remolcador de 22 metros de eslora, procedente de Genova, Italia, llamado "SALADO".

Inicia sus actividades remolcando barcazas desde la costa Uruguaya hasta la boca "PUERTO DE ENSENADA, transportando arena y piedra para la construcción del futuro "PUERTO LA PLATA". Concluida la obra, y habilitado dicho puerto, obtuvo su habilitación como práctico, teniendo a su cargo la responsabilidad de pilotear el primer buque ingresado al "Puerto La Plata".

Se afincó en la ciudad de Ensenada, Isla Santiago e impulso con su trabajo al incipiente quehacer de su puerto, inculcando en sus descendientes, el afán del progreso y su profunda vocación por la actividad naviera.

Con el correr de los años fue adquiriendo distintos buques y remolques. Ya con los mencionados anteriormente, se originó una nueva sociedad, "ARENERA PLATENSE S.A", la cual operó con una flota de

ocho embarcaciones y dos terminales propias, dedicados a la venta y comercialización de áridos en el Puerto de La Plata y Dique 1 Ensenada.

En el año 1955, se adquiere el buque "ARGENTINA", siendo por muchos años el de mayor porte y rápido en su tipo. Es entonces cuando en el año 1961, BACHIEGA Y BERTOLDI se reestructuran jurídicamente, formalizando las sociedades "La Plata remolques S.A" abocada a Remolques y servicios portuarios; y "COMPAÑIA FLUVIAL DEL SUD S.A", afectada a la explotación transporte y comercialización de áridos en general. Desde entonces, ambas firmas se convirtieron en los principales y únicos armadores locales, trazando diferentes estrategias de crecimiento.

Por tal motivo, LA PLATA REMOLQUES S.A comienza un proceso de agiornamiento durante los siguientes 25 años.

En el año 1998 se observó interrumpida la tradición familiar con el ingreso de Smit internacional, la cual adquiere una porción del paquete "LA PLATA REMOLQUES S.A", relación societaria que concluyó su vínculo en el año 2006. Actualmente la arenera se encuentra en buen estado y no ha sufrido modificaciones significativas desde su construcción original.

RELEVAMIENTO - SERIE TIPOLOGICA

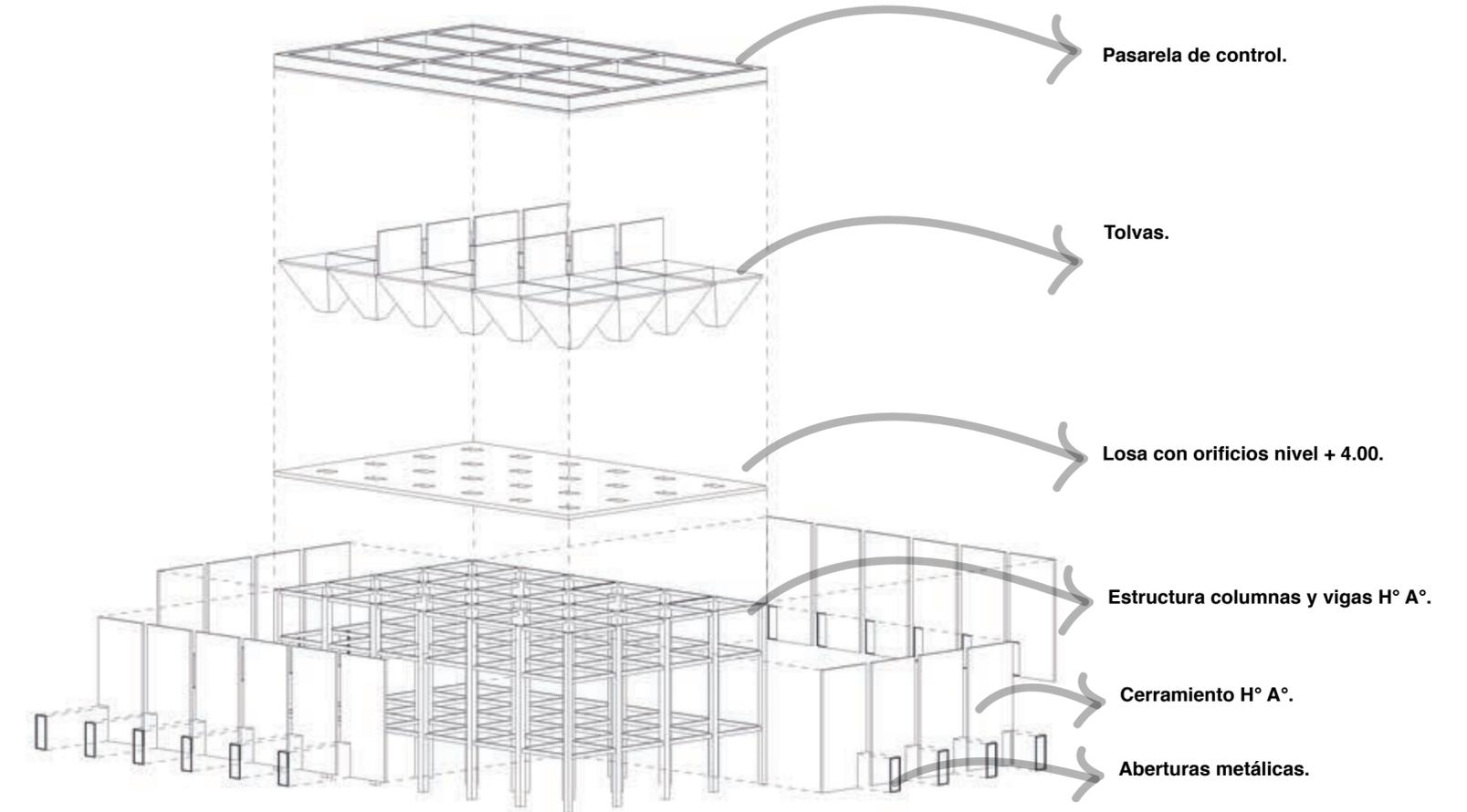
Las areneras son edificios industriales y llamamos industriales a toda aquella edificación en la que se realicen actividades de generación, acopio, distribución, reciclaje, etc. Todo aquel recinto donde se lleven a cabo procesos de producción para las distintas industrias (sanitaria, alimentaria, tecnológica, etc.). Albergan por supuesto una gran cantidad de puestos de trabajo.

Por su parte las areneras se encuentran en general cerca de los puertos ya que la arena llega en barcos hacia ellas. Son edificios destinados al acopio y comercialización de grandes toneladas de arena, elemento que se usa mayoritariamente en la industria de la construcción.

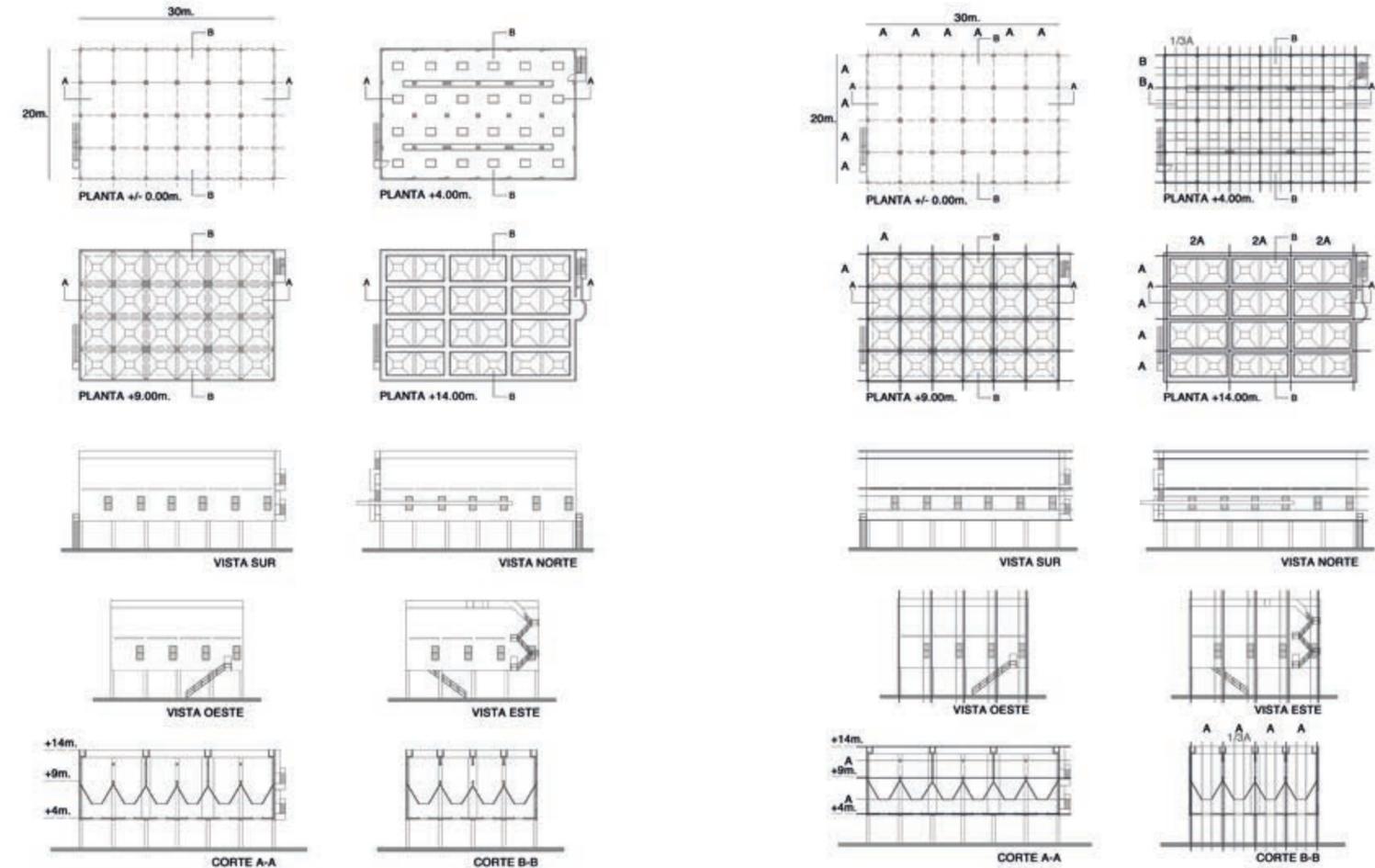
Su morfología no varía demasiado entre ellas, sin embargo encontraremos diferencias en tamaños según la cantidad de módulos que se acoplen en sentido x e y. El sistema constructivo utilizado es el hormigón armado, trabajando así toda la arenera en conjunto de manera monolítica. Son edificios que no poseen cubierta, ya que el nivel superior es por donde ingresa la arena y está abierto. Son monomaterial a excepción de algunas aberturas que en general son metálicas.



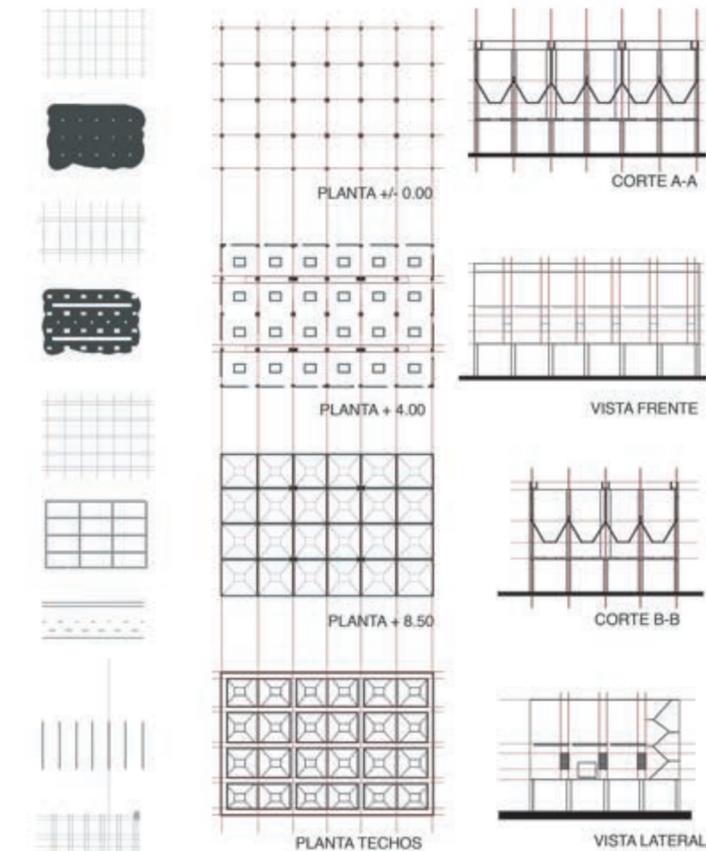
RELEVAMIENTO- DESPIECE



RELEVAMIENTO - PLANIMETRÍA



RELEVAMIENTO - GRADOS DE VALORACIÓN.



VALORACIÓN ALTA / Grado de intervención 1.

Estructura de Hormigón Armado : Incluye columnas, vigas, losas y tolvas. Conservación, correspondiente limpieza y reposición de material faltante si lo hubiera. Completamiento de revoques, de ser necesarios.



VALORACIÓN MEDIA / Grado de intervención 2.

Caja muraria / cerramiento: Incluye los 4 muros exteriores. Correspondiente limpieza y arreglo de posibles rajaduras y/o manchas.



VALORACIÓN BAJA / Grado de intervención 3.

Escalera de mampostería exterior.



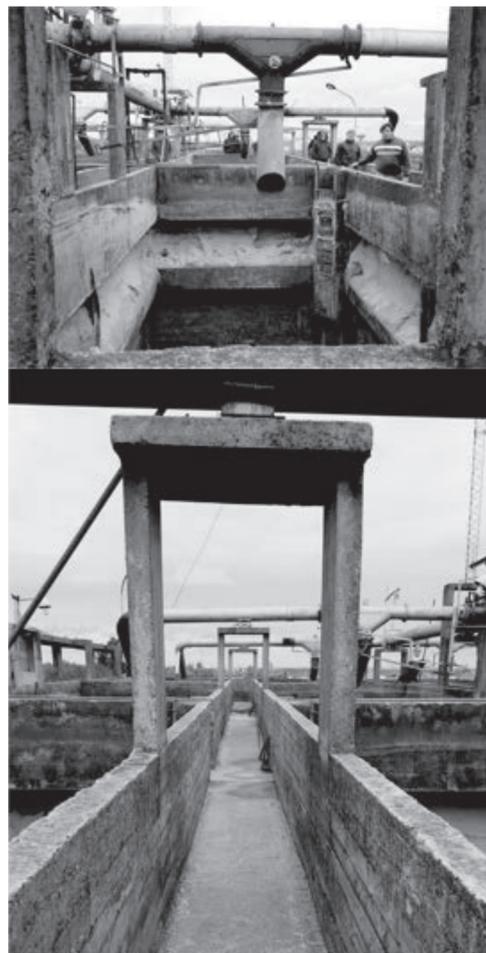
Carpinterías metálicas.

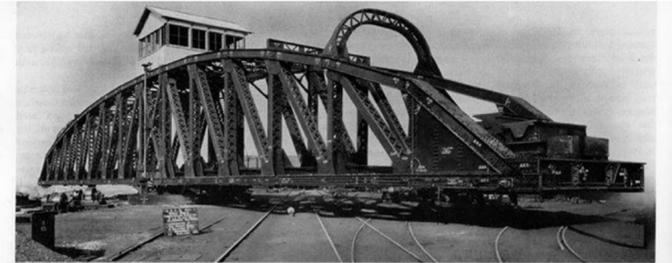


VALORACIÓN ESCASA / Grado de intervención 4.

Cañerías utilitarias exteriores.







SPECIFICATION:

Gauge 5' 6"

Swing Bridge	Clear opening	82' 0"
	Centres of bearings	212' 9"
Carrying Railway	Width, centres of main girders	16' 6"
	Height at centre of main girders	24' 0"
Total weight of bridge		384 tons

This splendid swing bridge, built by the Patent Shaft Co. for the Buenos Aires Great Southern Railway, featured in a Metropolitan Carriage Wagon & Finance Co. pamphlet dated August 1912 C.J. Walker collection

The Patent Shaft & Axletree Company, Ltd.
 Wednesbury, England
INCORPORATED WITH
The Metropolitan Carriage Wagon & Finance Co., Ltd.
 Salfrey, Birmingham, England

Manufacturers of BRIDGES, CARRIAGES, WAGONS, WHEELS and AXLES,
 ROLLED STEEL DISC WHEELS, SWITCHES and CROSSINGS,
 TURNTABLES, WATER CRANES, TANKS, BOGIES,
 UNDERFRAMES, ROOFING, ETC., ETC.

London Office 36, Victoria Street, Westminster

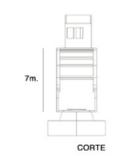
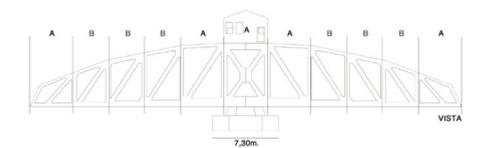
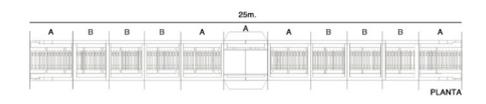
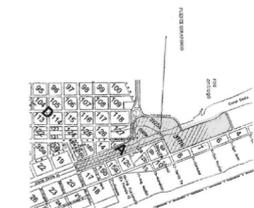


EL PUENTE GIRATORIO - SU HISTORIA.

Las necesidades de aquella época y la extensión de distintos ramales ferroviarios propició la creación de un Puente Giratorio que permitía el traslado de mercancías desde las instalaciones portuarias, muelles y depósitos hasta la estación Ensenada. El Puente fue construido por la firma inglesa "Flodymgham, Iorn & Steel" de características únicas en el país y fue inaugurado el 21 de diciembre de 1913.

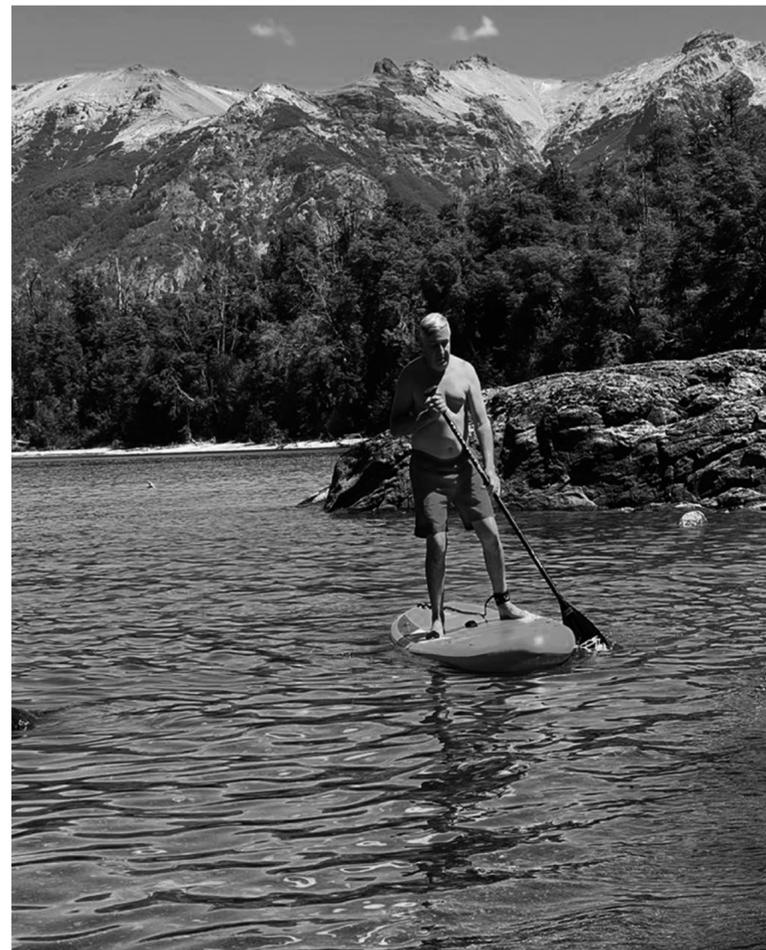
El Puente Ferroviario Giratorio del Barrio Campamento es corolario de una época de auge en la región, cuyo desarrollo vislumbrado en el puerto y las industrias frigoríficas requerían del enlace ferroviario y las infraestructuras pertinentes, pero al mismo tiempo emerge de una situación económica puntual: nace de un acuerdo por reducir peajes en los rieles interiores del Puerto entre Ferrocarril del Sud (FCS) y la empresa "Muelles y Depósitos" en 1908. El motivo era tener acceso a las instalaciones de las empresas que se ubicaban sobre "Las Cuatro Bocas" (cruce fluvial del canales Acceso Puerto La Plata y el Río Santiago). El ferrocarril del Sud utilizaba el ramal La Plata - Río Santiago que arrendaba a la provincia, por el cual tenía que pagar peaje y realizar un recorrido más extenso. En este recorrido se interponía el canal Oeste, que había que

sortear y fue cruzado por dicho puente. Construido en Hierro, por la empresa inglesa antes mencionada, fueron traídas desde Londres todas sus piezas componentes en cajas y con las carpetas de ingeniería para ensamblar in situ. En diciembre de 1913 fue inaugurado sin ninguna ceremonia. Se encuentra a 90m de la Arenera y fue declarado Monumento Histórico Nacional por decreto del Poder Ejecutivo Nacional N°2193/14 declarándose en el mismo decreto como bien de interés histórico el área de amortiguación visual, al polígono determinado por la Circunscripción 05, Parcela 3971h perteneciente al Consorcio del Puerto; Circunscripción 05, Parcela 3925a, Circunscripción 05 Parcela 3925e, perteneciente a la Arenera Bachiega de dominio privado y el camino de ribera del canal Oeste sobre la calle Dr. Garay y la calle Almafuerte hasta el punete sobre la calle Ortiz De Rosas, a los laterales del canal según consta en el Anexo I del presente decreto.





3



DEPORTE Y DEPORTES NAÚTICOS.

Si hablamos de deporte, hablamos de una de las actividades humanas más esenciales. La importancia del trabajo en equipo, y el papel fundamental del deporte como un aliado transformador, entendiendo que ningún proceso se logra de manera individual. El deporte se vuelve entonces, un derecho inalienable de todos los argentinos, como herramienta de inclusión social y educativa, un nexo con la comunidad. El deporte es generador de empleo, de oportunidades de vida, además de una gran fuente económica que excede lo estrictamente deportivo. El potencial del deporte en términos económicos y sociales, su versatilidad para adaptarse a los sectores educativos, su capacidad integradora y su influencia en la salud son algunas de sus características más importantes.

El deporte tiene un vínculo estrecho con la formación de las identidades no solo individuales sino colectivas y que su correcta enseñanza ayuda en la constitución de la ciudadanía. Cabe destacar también la trascendencia del deporte como actor de inclusión en la educación, una de las herramientas más poderosas para superar la exclusión social y la marginalidad.

El contexto actual, exige crear puentes para acercar a los jóvenes a las instituciones deportivas (clubes de barrio, municipales, etc).

El deporte es la forma más fácil de educar, porque el movimiento es la forma más sencilla de aprender. De esta manera, los jóvenes entrenan habilidades que después van a poder implementar en el plano laboral y en la vida, como por ejemplo, el manejo de la presión, entre otros. También sabemos, que es mucho más sencillo alcanzar las metas cuando los procesos son colectivos y para ello son tan importantes los miembros de los equipos como los líderes que los guían. Pensemos entonces el deporte como un medio y no como un fin; concibámoslo como una herramienta absolutamente potente de inclusión social que puede ayudar a fortalecer lazos comunitarios, a generar redes.

En este marco, es que identificamos un déficit de infraestructura en la zona para una actividad planteada por el municipio en el polideportivo municipal pero que carece de espacio propio, es por ello que el proyecto intentará resolver una escuela de remo y canotaje municipal que funcione en conjunto con el polideportivo ubicado a 300 metros de la misma y recuperar el carácter náutico que fue perdiendo el barrio con el paso del tiempo.

Entendemos entonces por deporte náutico, toda aquella actividad que se desarrolle en el

medio acuático en la que se trata de tener el control sobre una embarcación o cualquier elemento que flote (kayak, optimist, tabla de sup, etc).





LO COLECTIVO- “MENOS YO Y MÁS NOSOTROS”

En mi carrera deportiva de más de 20 años, la cual se desarrolló durante 15 años en un club de la ciudad de La Plata y otros 5 (hasta la actualidad) en un equipo universitario, me enseñaron la gran importancia de lo colectivo. De ponerlo por encima de lo individual, siempre. De proyectar y jugar en equipo, y sobre todo de formar lazos fuertes de contención y apoyo por fuera de lo estrictamente deportivo.

La importancia del sentido de pertenencia en un grupo, de tener un objetivo en común, y trabajar en conjunto para ello. Pero sobre todo de compartir determinados valores, tenerlos claros, y desde ellos construir.

Aprendí que el esfuerzo, la disciplina, y la responsabilidad son factores que jamás deben negociarse para conseguir el respeto recíproco. Muchas veces debemos dejar de lado nuestro ego, nuestros deseos personales, poniendo siempre el bien común por delante.

Es importantísimo identificar el lugar que nos toca ocupar en cada momento. Y entender que cada uno de esos roles, en mayor o menor medida, son indispensables para que lo colectivo funcione.

El deporte en general te enseña a enfrentar adversidades, a sobreponerte a los malos momentos, y a disfrutar los buenos. Pero el

deporte en equipo te enseña que siempre será más satisfactorio si es en grupo, si es compartido, si el esfuerzo y la felicidad son con un otro, y por un otro. Que es mi par, que es mi compañero.

Los equipos deportivos entonces, son el resultado tanto del desempeño deportivo de cada individuo que lo conforma como de sus relaciones interpersonales. Las individualidades, por más extraordinarias que sean, no consiguen resultados por sí mismas a largo plazo. El equipo forma un todo, siendo esenciales las dos cosas mencionadas anteriormente para su consolidación.

Está comprobado que si hay buena relación y sobretodo amistad entre los miembros del grupo, funciona mucho mejor lo deportivo que cuando esto no sucede. La motivación de sacrificarse por el compañero por el que se siente cariño, la confianza que puede generar el apoyo de un par, son exponencialmente mayores. Y el éxito es un resultado generalmente inevitable cuando se consigue esa comunión.

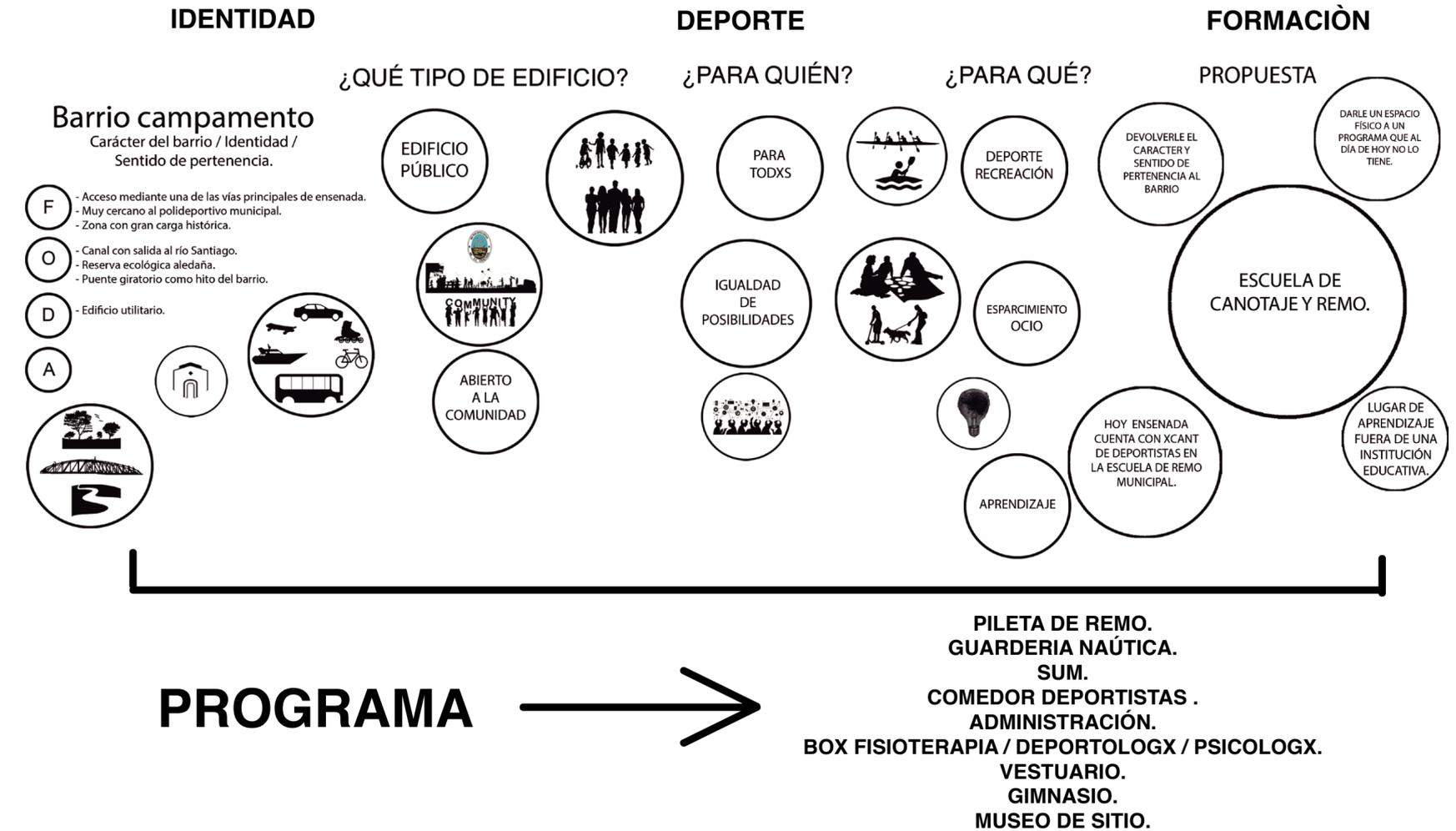


CLUB NAÚTICO ENSENA-

CLUB REGATAS.

POLIDEPORTIVO MUNICI-

CLUB DE REMO





Proyecto
Proyecto

4



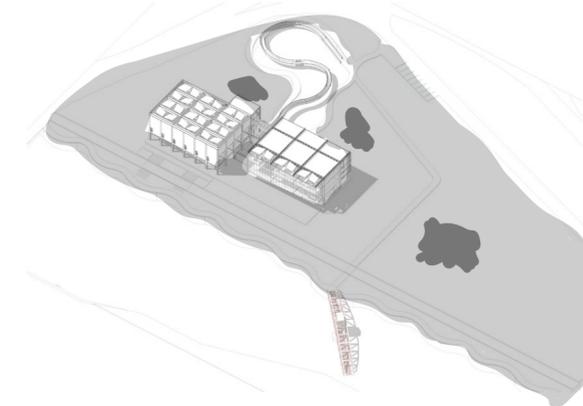
CONECTAR LAS PREXISTENCIAS.



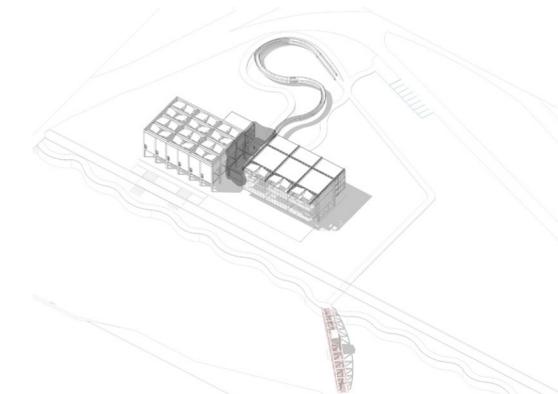
REINTERPRETACIÓN DEL VOLÚMEN POR ANALOGÍA FORMAL.



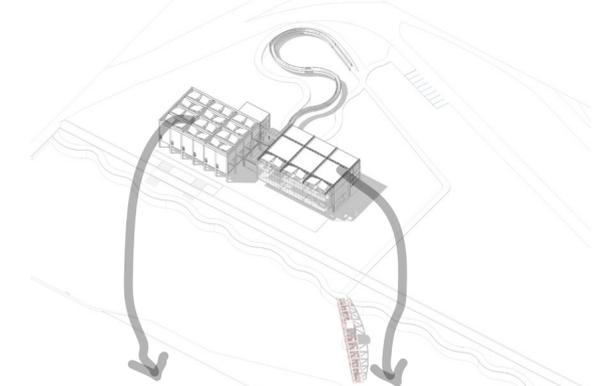
DESPLAZAMIENTO DEL NUEVO VOLUMEN PARA APERTURA DE VISUALES.



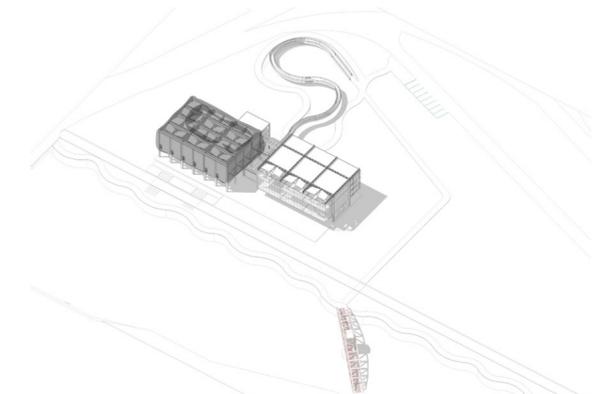
LIBERAR EL NIVEL CERO - CONTINUIDAD - ESPACIO PÚBLICO
USO DE LOS MONTICULOS DE ARENA EXISTENTES.



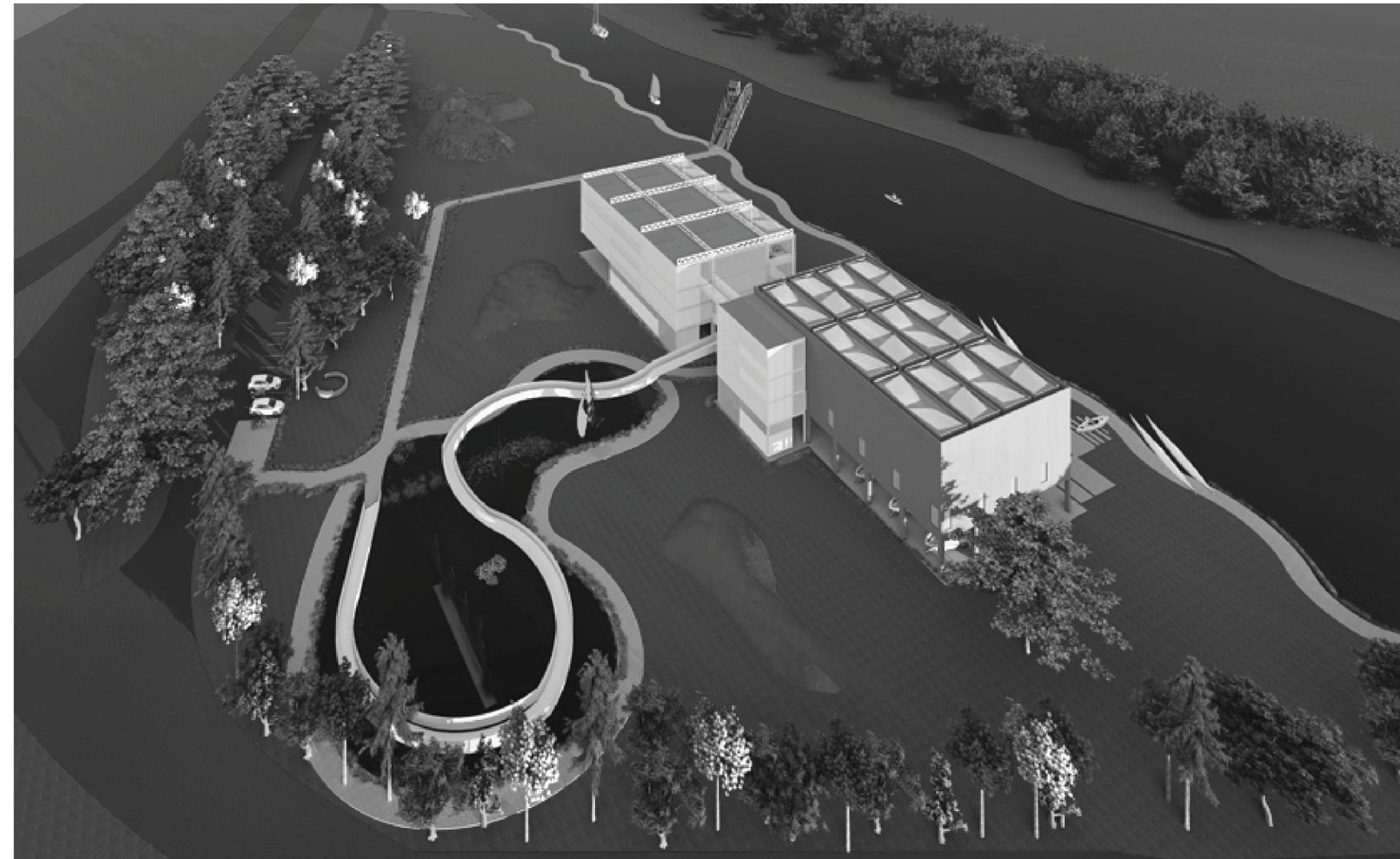
VINCULACIÓN A TRAVÉS DEL VACÍO.



PROGRAMA SOCIAL - PROGRAMA DEPORTIVO.

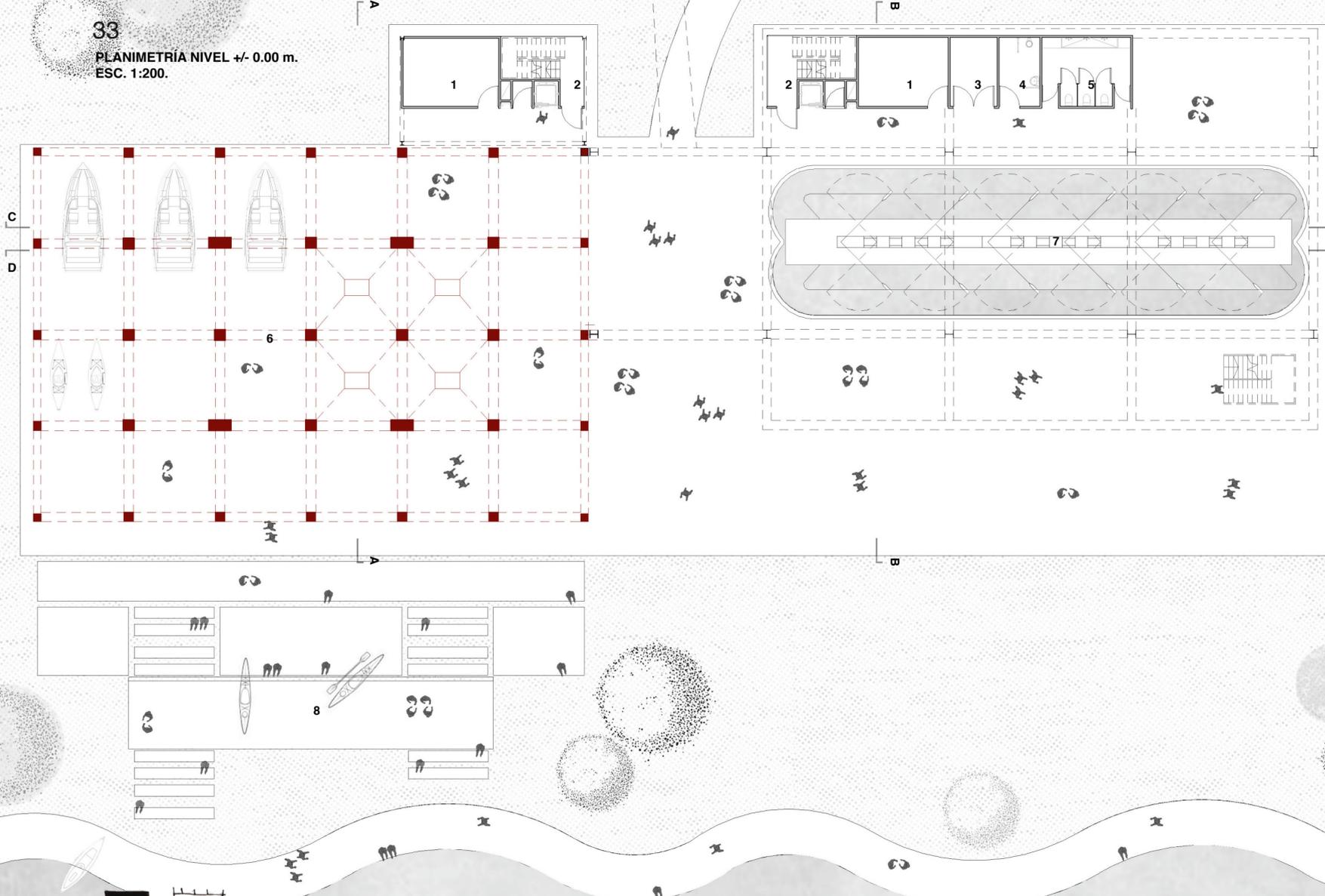


OPACO - TRANSPARENTE.



33

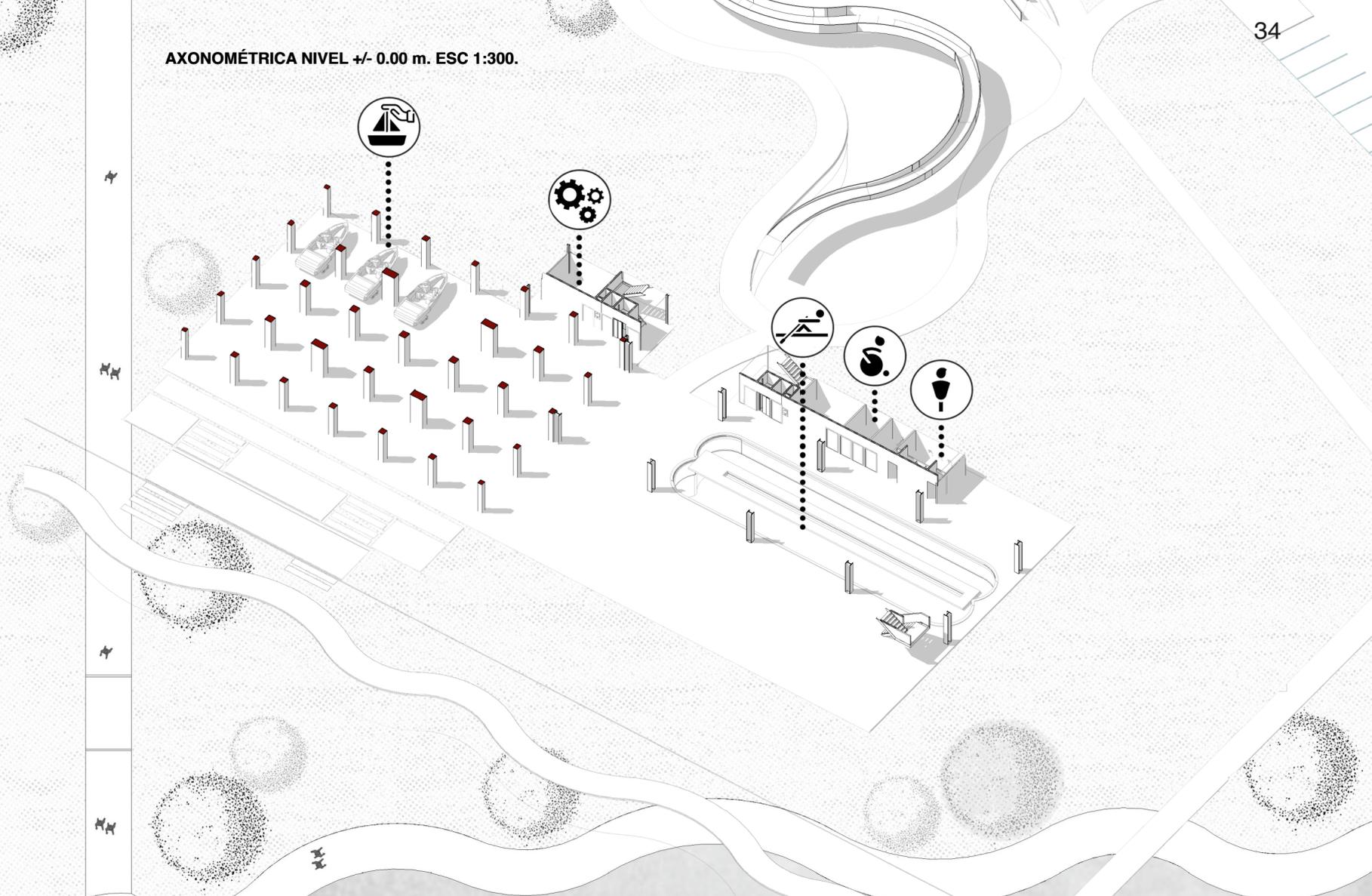
PLANIMETRÍA NIVEL +/- 0.00 m.
ESC. 1:200.



- 1- SALA DE MAQUINAS.
- 2- NUCLEO DE SERVICIOS.
- 3- DEPÓSITO / MANTENIMIENTO.
- 4- SANITARIOS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- 5- SANITARIOS DE USO COMÚN.
- 6- GUARDERIA NAÚTICA.
- 7- PILETA DE REMO.
- 8- PAÑOL.

34

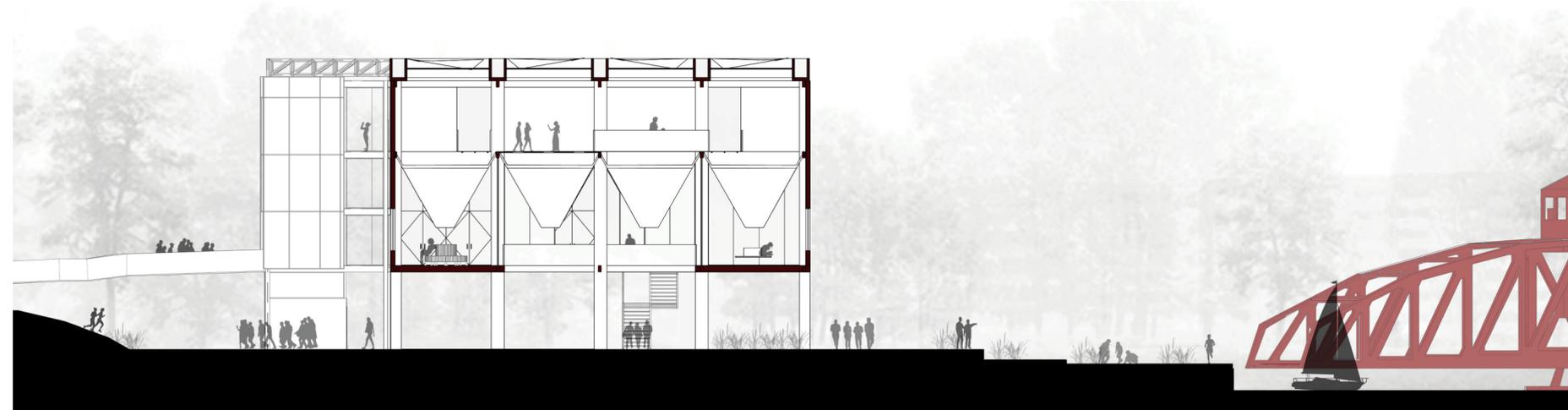
AXONOMÉTRICA NIVEL +/- 0.00 m. ESC 1:300.



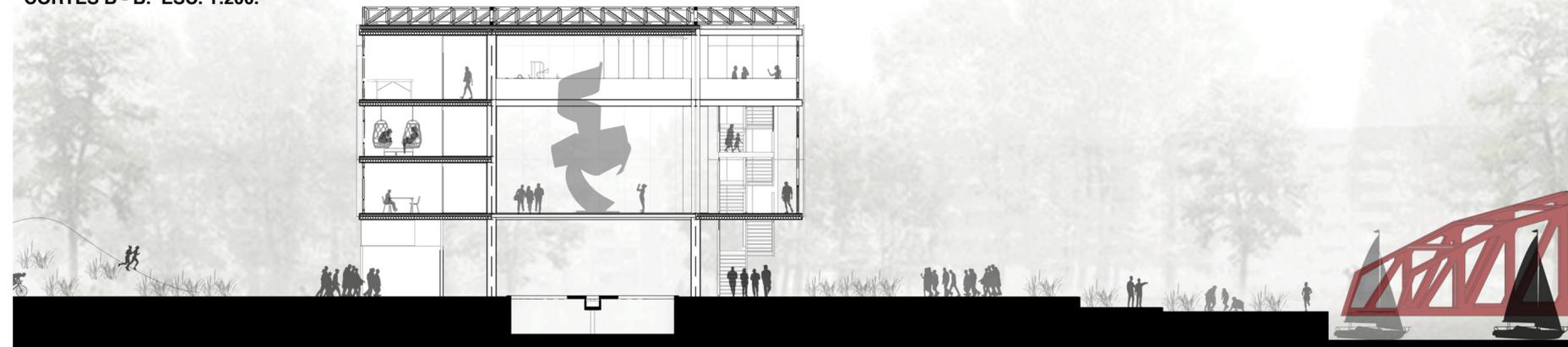
El proyecto.



CORTES A - A. ESC. 1:200.

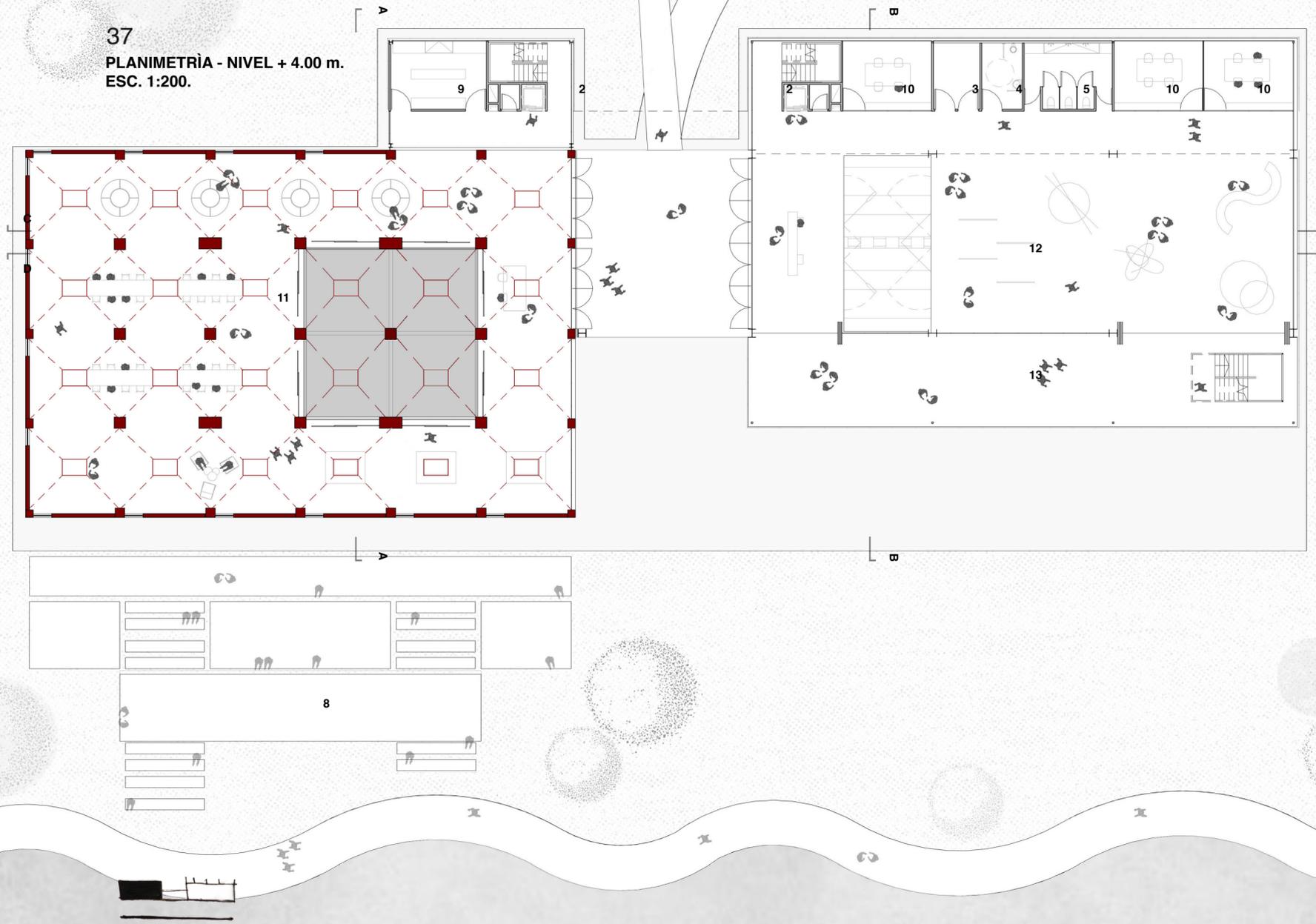


CORTES B - B. ESC. 1:200.



37

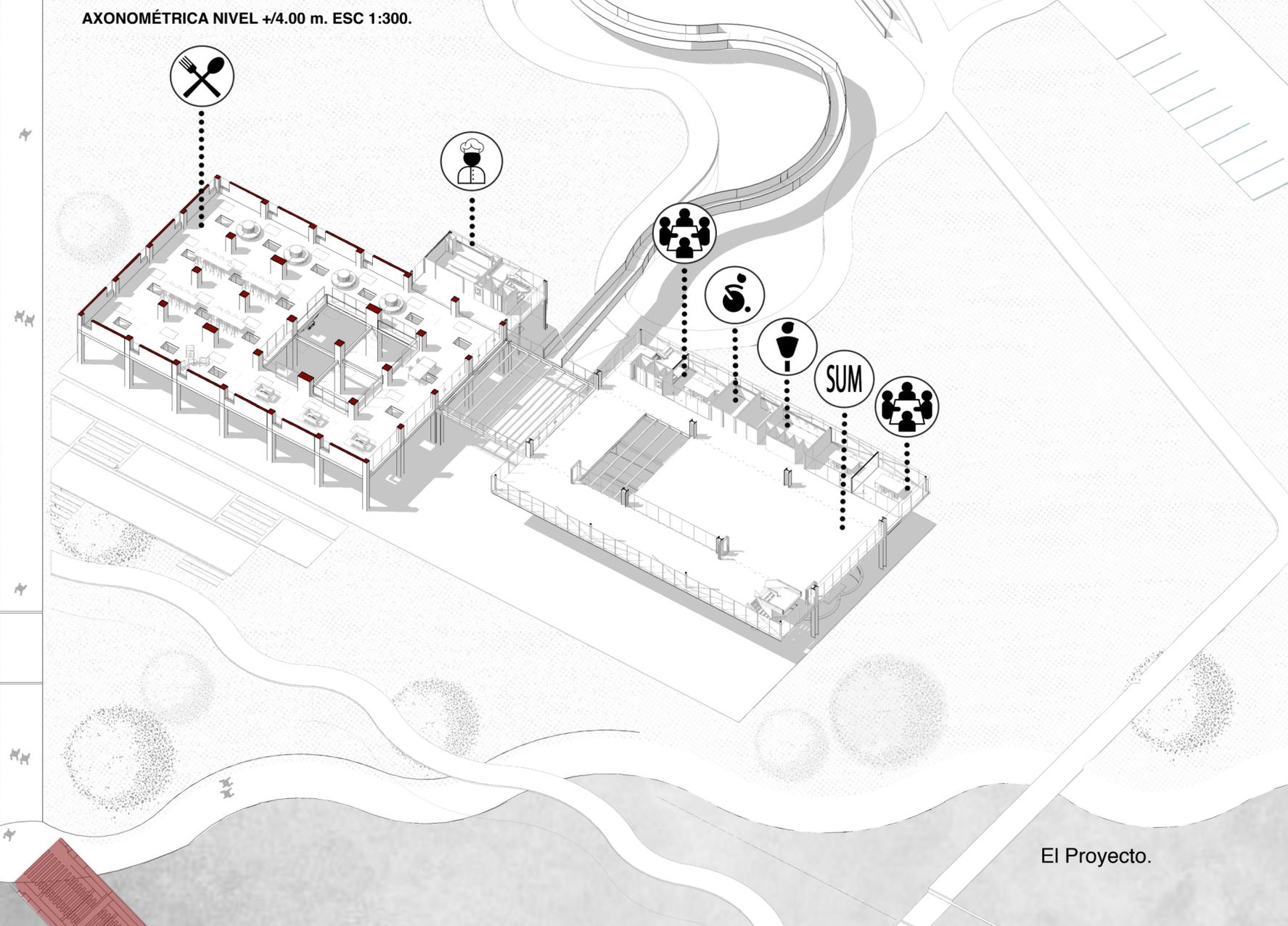
PLANIMETRÍA - NIVEL + 4.00 m.
ESC. 1:200.

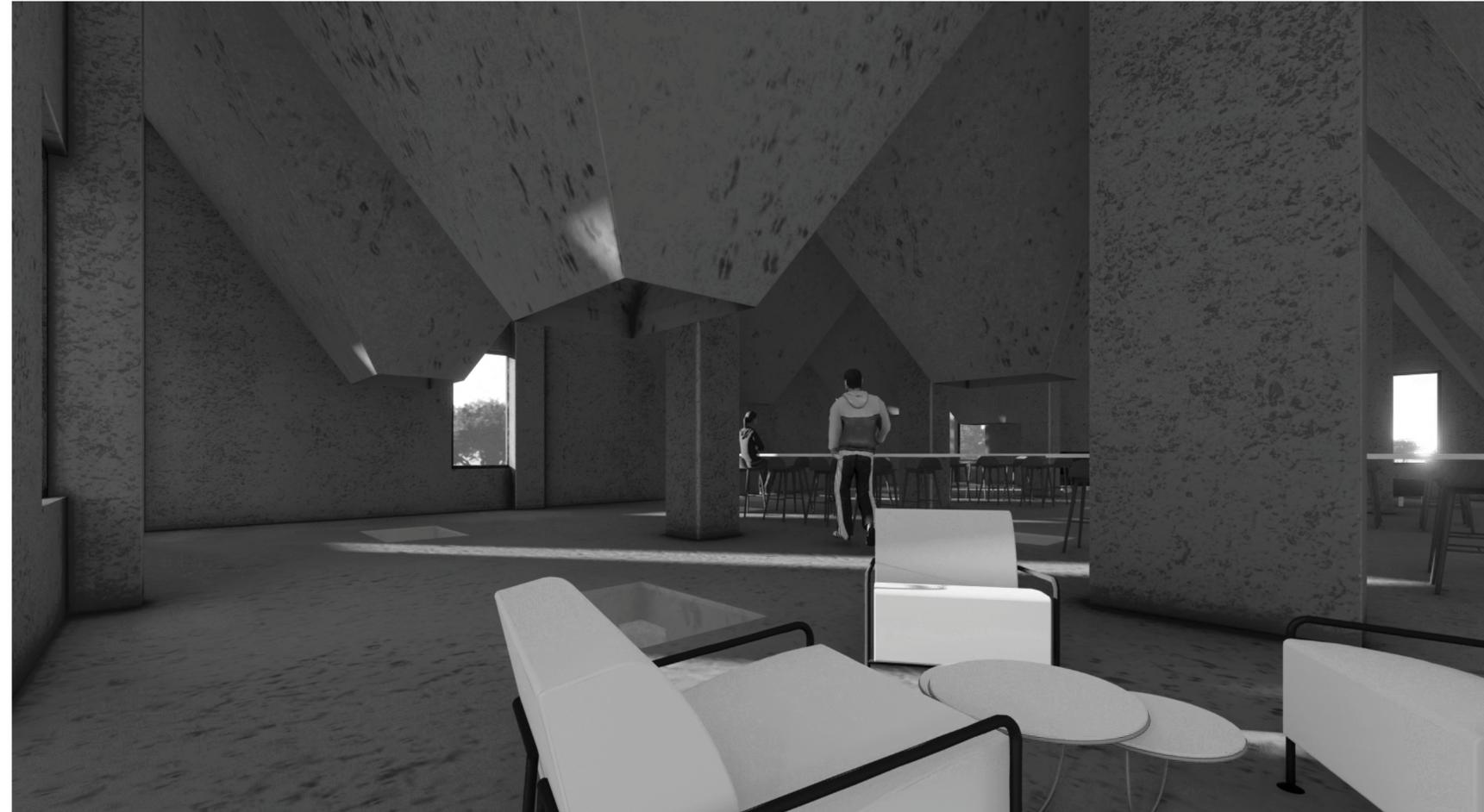


- 2 - NUCLEO DE SERVICIOS.
- 3 - DEPÓSITO / MANTENIMIENTO.
- 4 - SANITARIOS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- 5 - SANITARIOS UNIVERSALES.
- 9 - COCINA.
- 10 - OFICINAS ADMINISTRATIVAS.
- 11- COMEDOR DEPORTISTAS.
- 12 - SUM.
- 13 - EXPANSIÓN.

38

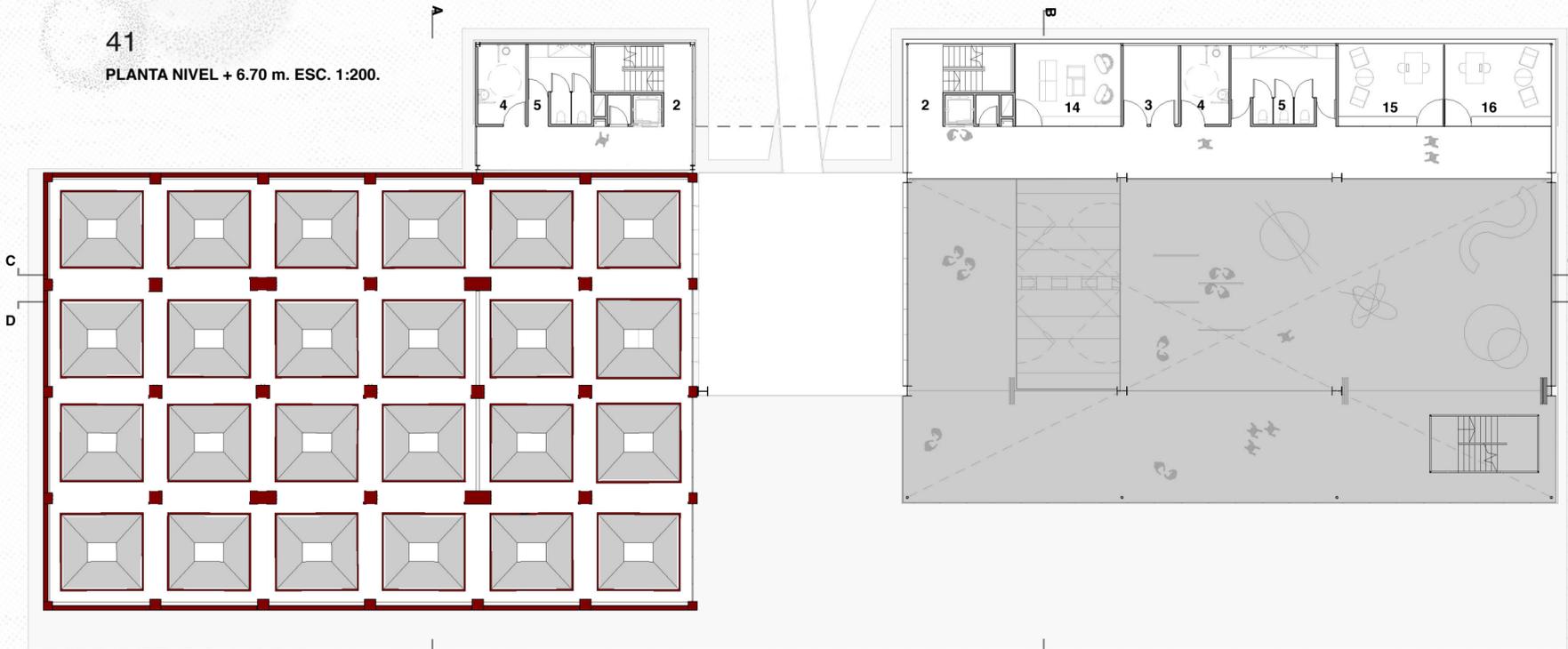
AXONOMÉTRICA NIVEL +/4.00 m. ESC 1:300.





41

PLANTA NIVEL + 6.70 m. ESC. 1:200.



- 2 - NUCLEO DE SERVICIOS.
- 3 - DEPÓSITO / MANTENIMIENTO.
- 4 - SANITARIOS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- 5 - SANITARIOS UNIVERSALES.
- 14 - CAPITANIAS.
- 15 - BOX PSICÓLOGX.
- 16 - BOX DEPORTÓLOGX.

42

AXONOMÉTRICA NIVEL + 6.70 m. ESC 1:300.

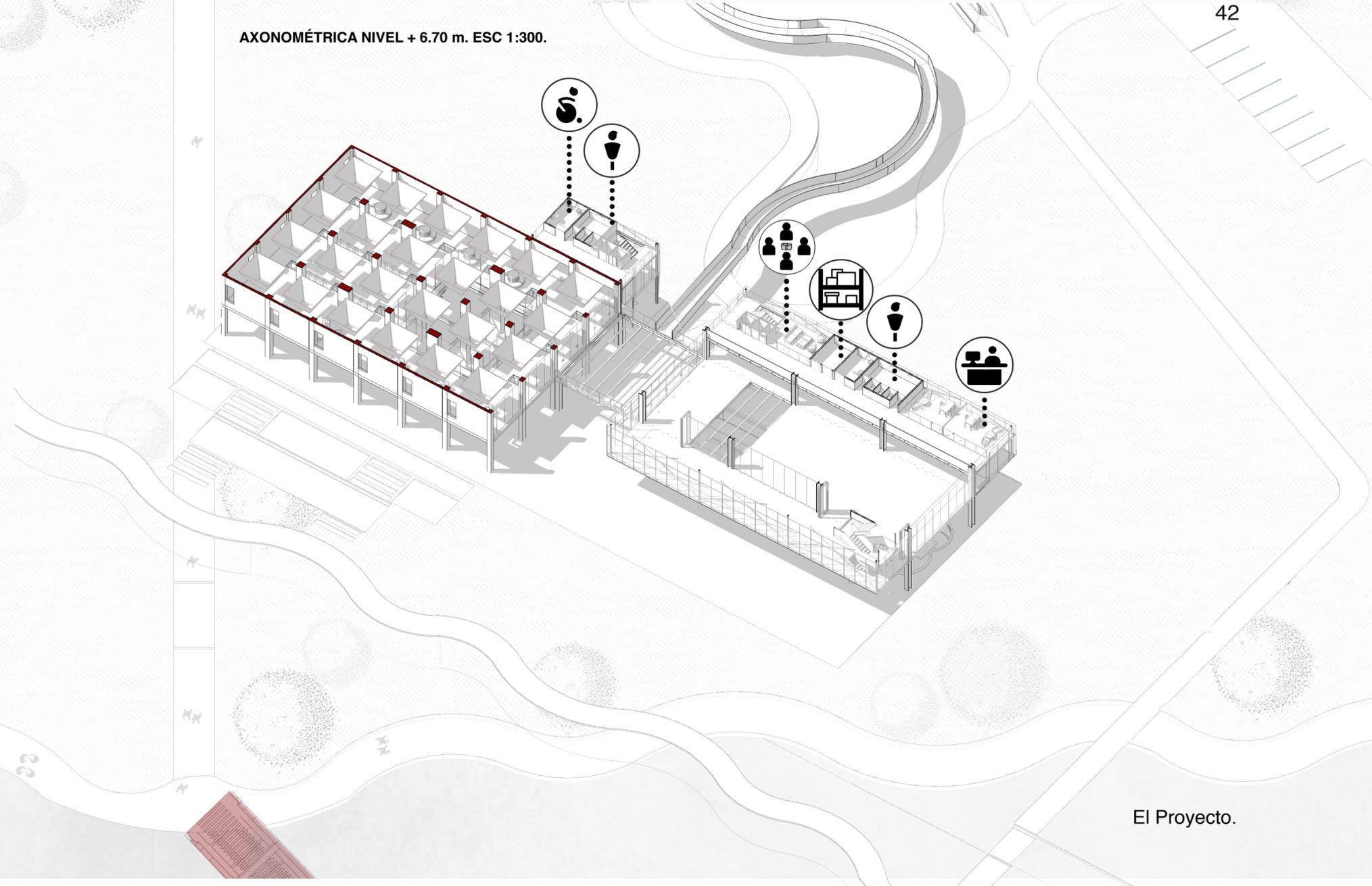
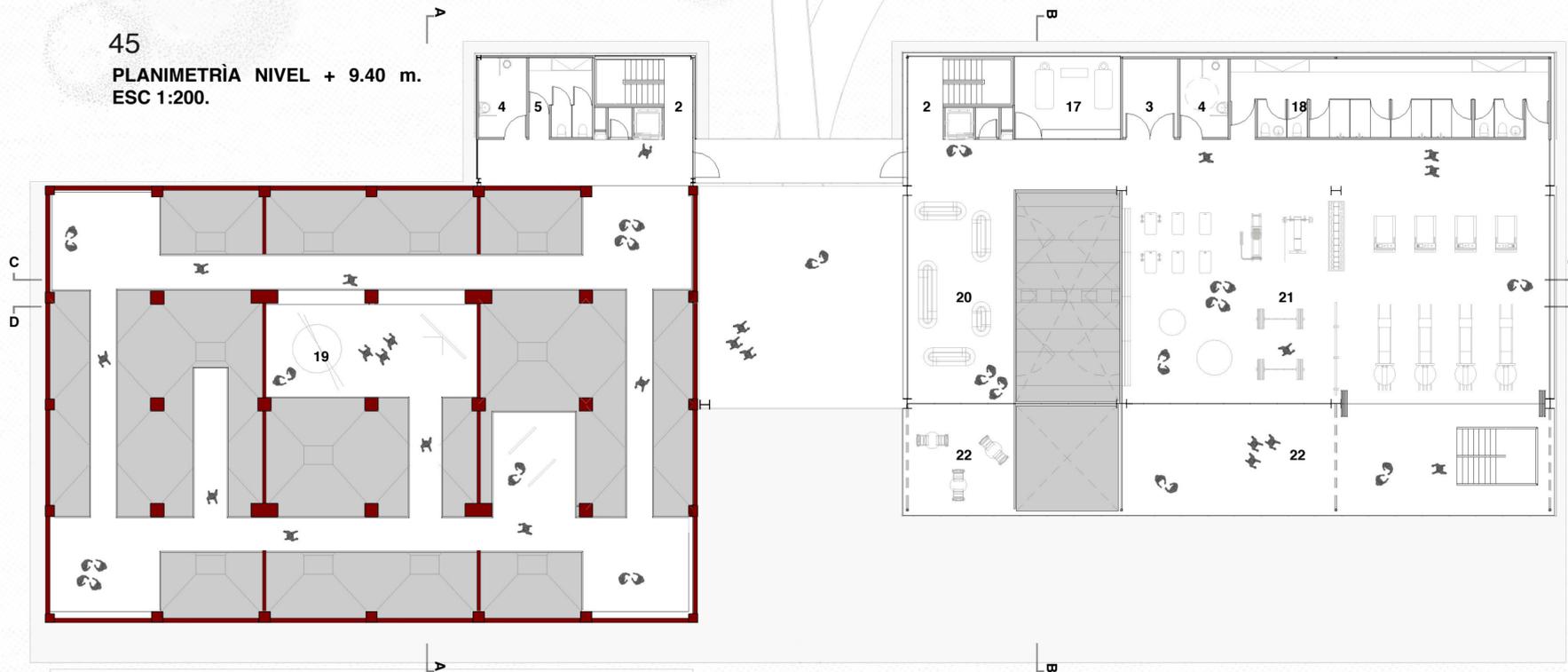


IMAGEN DESDE LA RAMPA DE ACCESO.

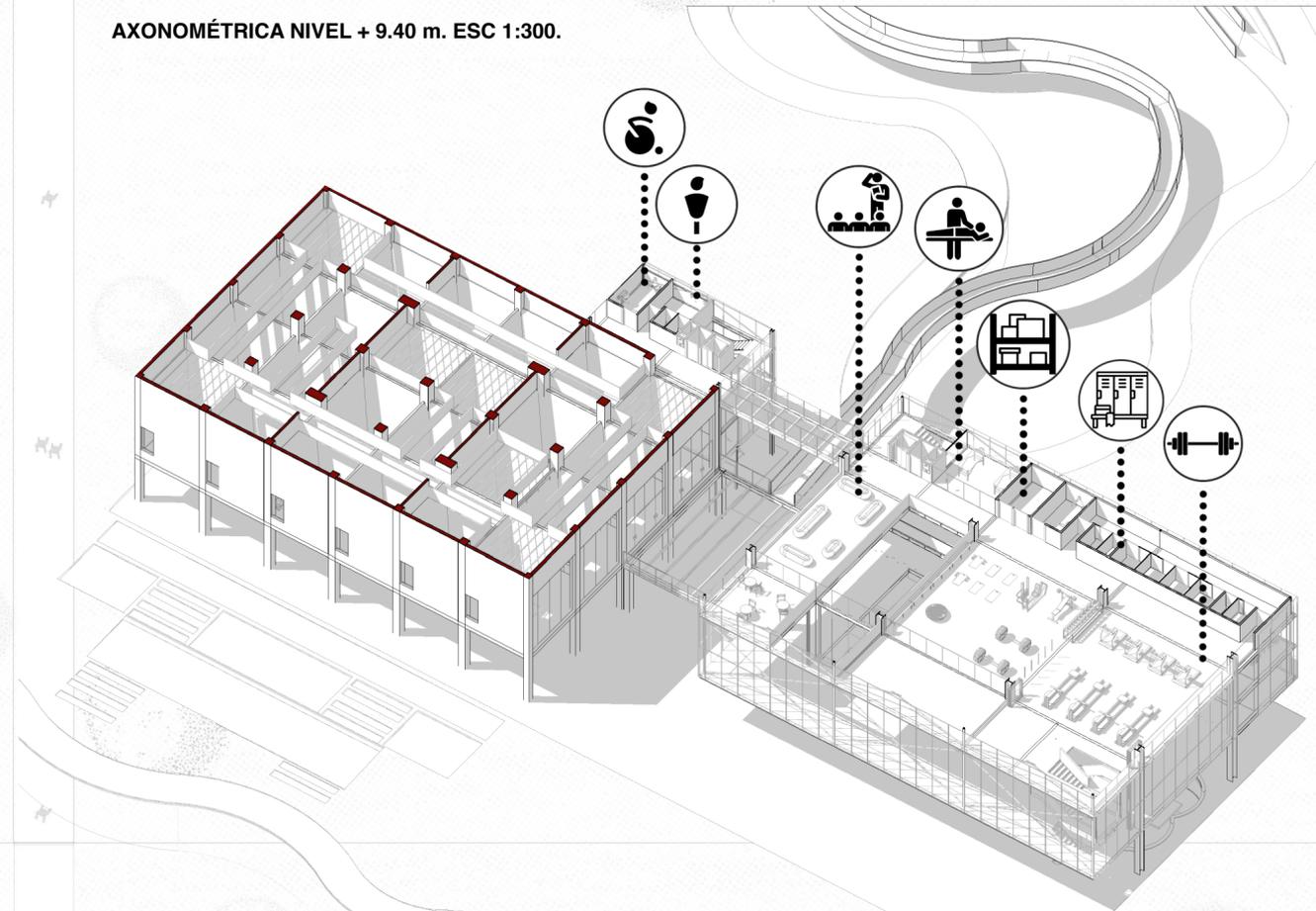


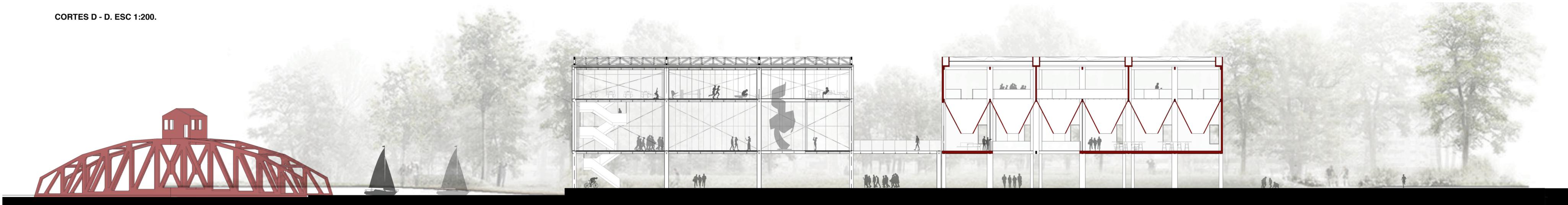
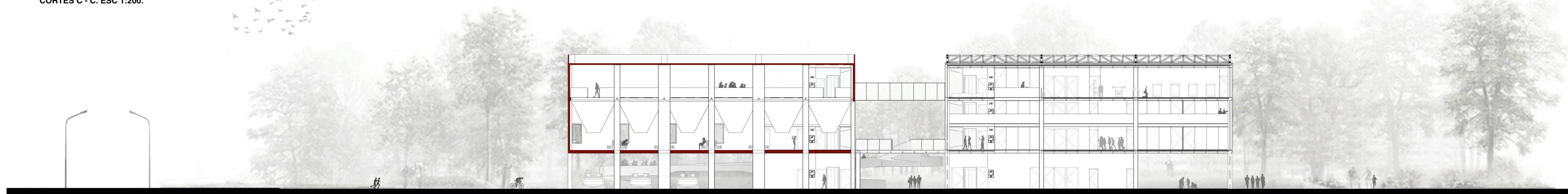
IMAGEN PLAZA DE ACCESO .

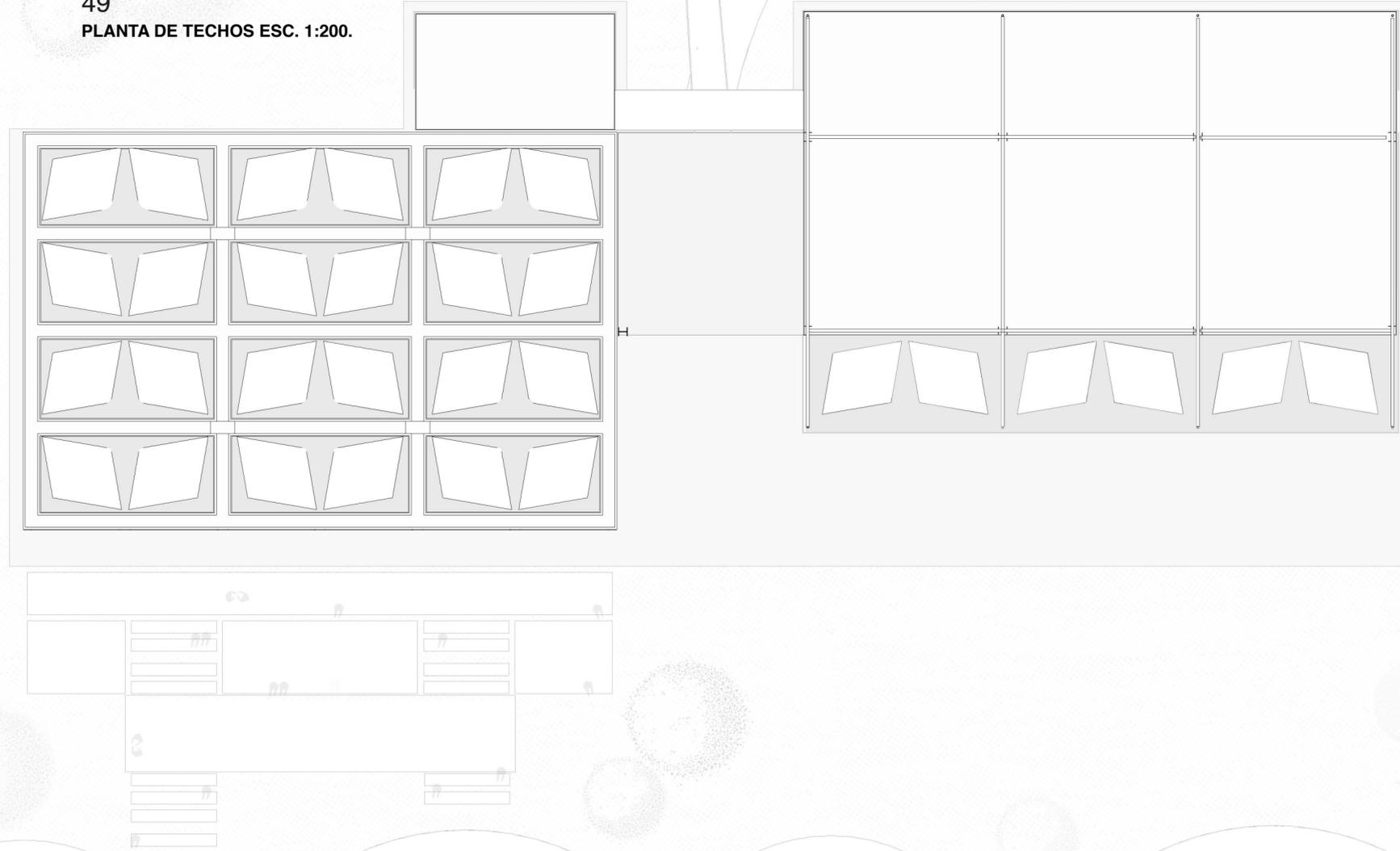


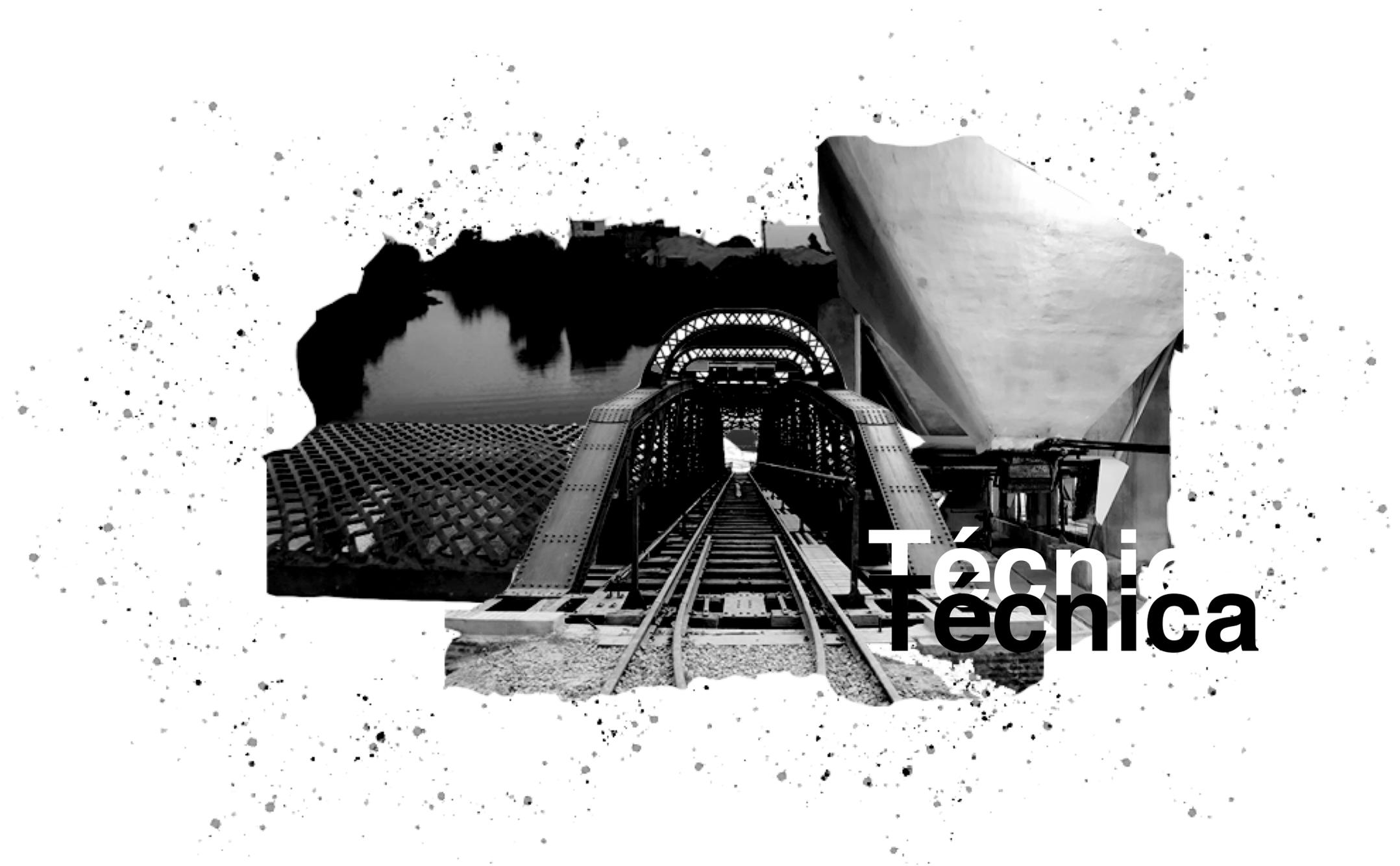


- 2 - NUCLEO DE SERVICIOS.
- 3 - DEPÓSITO / MANTENIMIENTO.
- 4 - SANITARIOS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- 5 - SANITARIOS UNIVERSALES.
- 17 - BOX FISIOTERAPIA.
- 18 - VESTUARIOS UNIVERSALES.
- 19 - MUSEO DE SITIO.
- 20 - CHARLAS TÉCNICAS.
- 21 - GIMNASIO.
- 22 - TERRAZA.









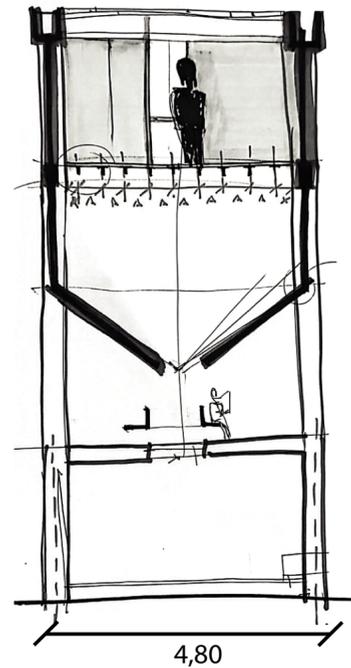
Técnica
Técnica

5

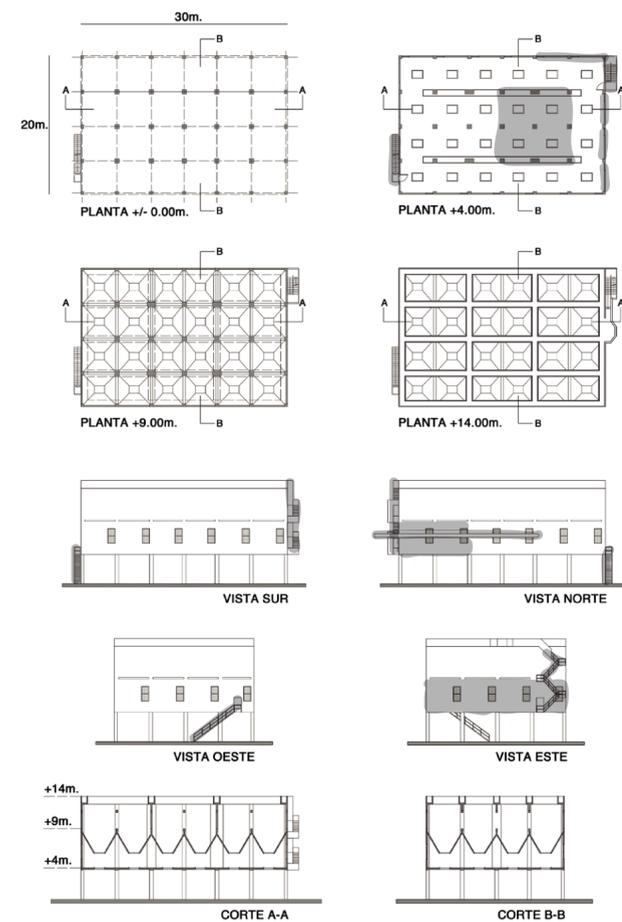
INTERVENCIÓN EN LA PREXISTENCIA.

La intervención en la prexistencia. pretende mantenerla en su estado original, con intervenciones que tienen que ver con poder hacer de ella un espacio confortable. Se adicionara un núcleo de servicios por fuera del volúmen del edificio prexistente.

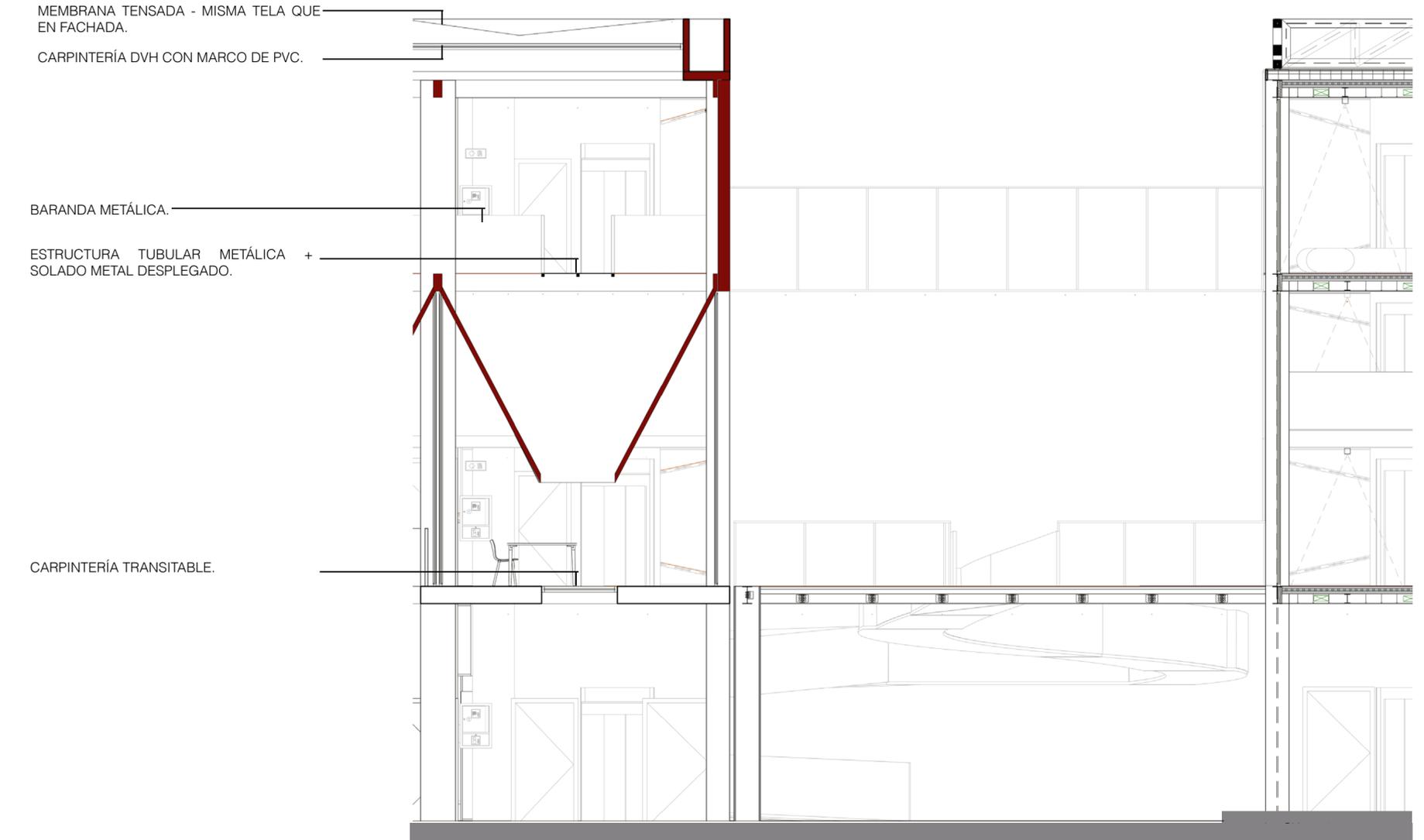
Esquema de intervención en la prexistencia.



Sectores a demoler.



ESQUEMA CORTE INTERVENCIÓN DENTRO DE LA REEXISTENCIA ESC. 1:100.



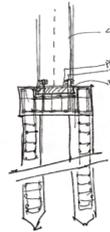
LA ESTRUCTURA .

El sistema estructural elegido, tiene que ver con la materialidad de una de las prexistencias, con el concepto de reversibilidad y con la idea de generar espacios flexibles de grandes luces.

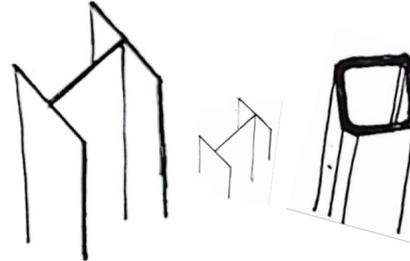
Se elige un sistema de columnas y vigas metálicas que se completa con reticulados de los que colgarán los niveles laterales de la adición. Para los elementos estructurales horizontales se eligió un sistema de encofrado colaborante que utiliza una chapa grecada de encofrado perdido, me permite realizar losas de un espesor menor al de una de H°A° tradicional, ahorro de acero y hormigon y la ejecución es es mucho menor tiempo. Además al ser un sistema constructivo modular hablaremos de obra limpia ya que casi todo el sistema es en seco hasta el momento de cola la capa e compresión. Al ser un sistema modular también nos ahorra tiempo en obra ya que todo esta pensado de antemano y no hay imprevistos a la hora de la obra.

FUNDACIONES :

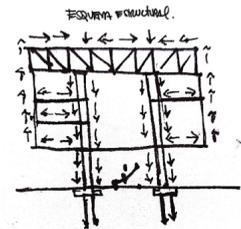
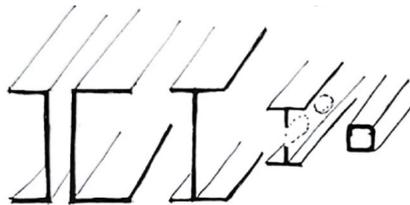
Piloties de H° A° con cabezal.



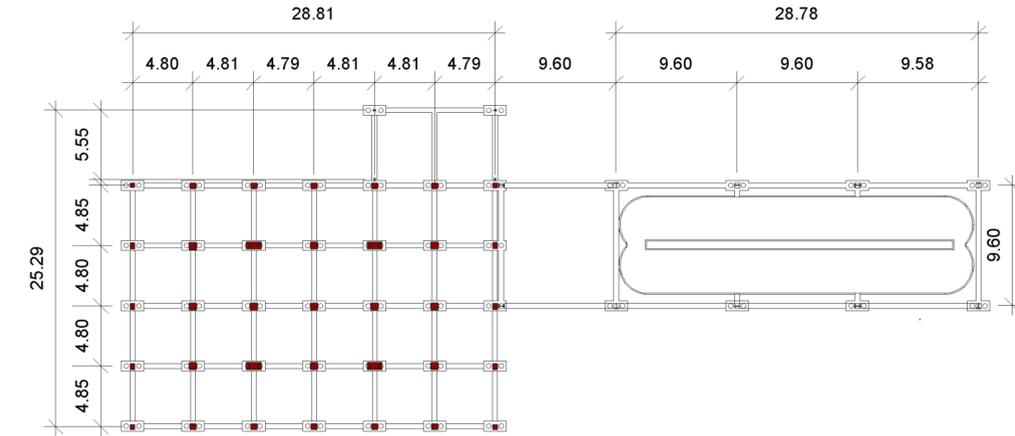
ELEMENTOS VERTICALES (COLUMNAS Y TENSORES):



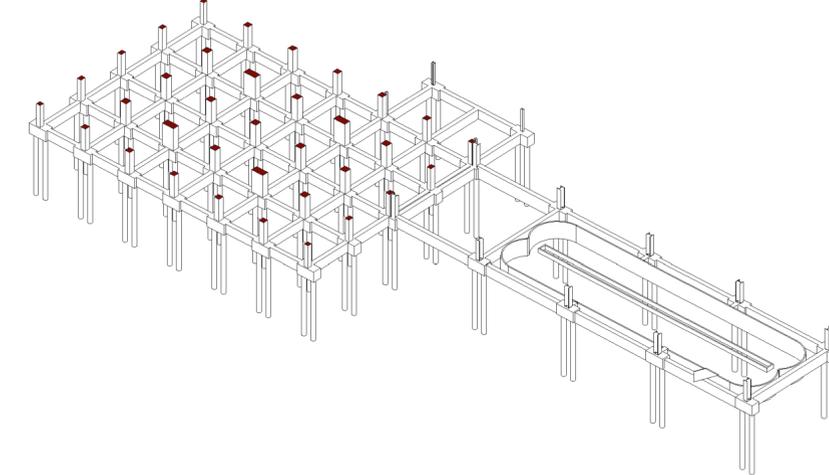
ELEMENTOS HORIZONTALES (VIGAS):



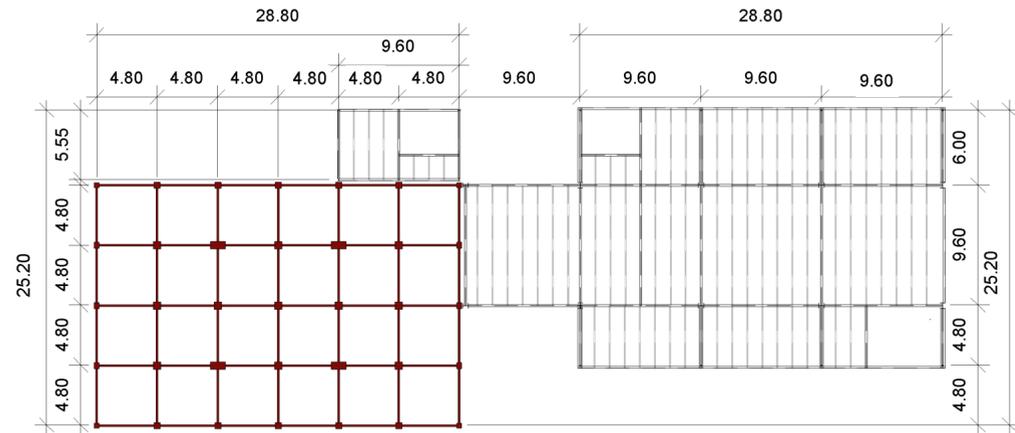
PLANTA ESTRUCTURA NIVEL +/- 0.00 m. ESC 1:300.



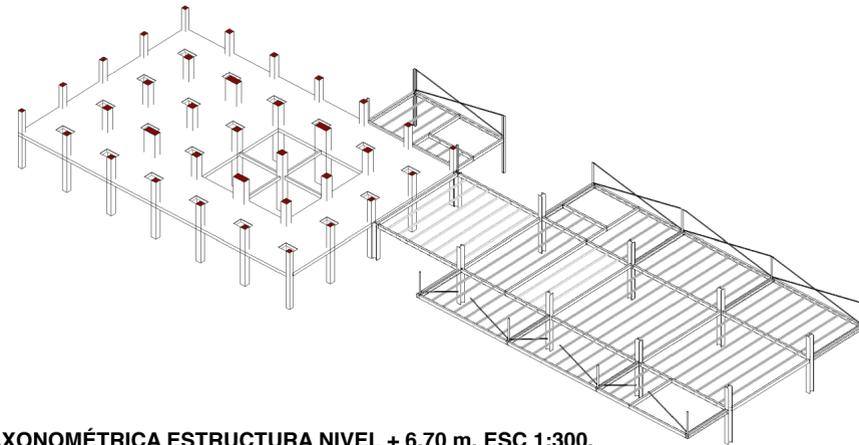
AXONOMÉTRICA ESTRUCTURA NIVEL +/- 0.00 m. ESC 1:300.



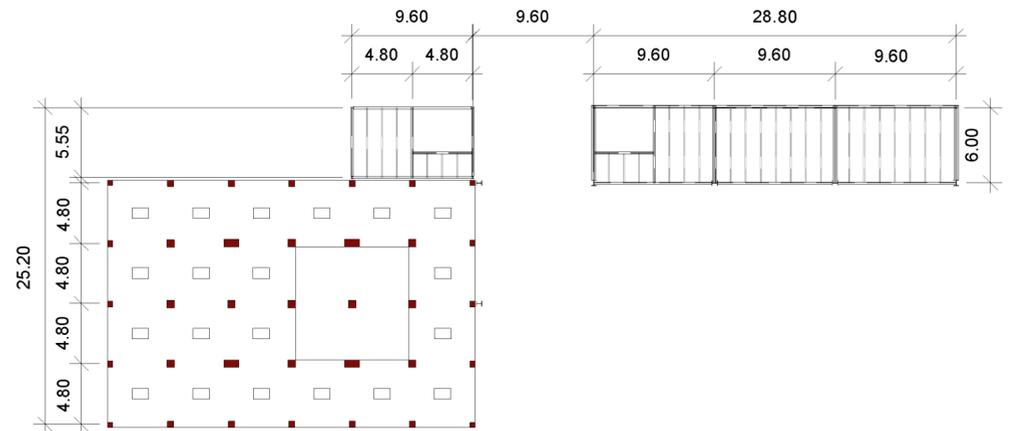
PLANTA ESTRUCTURA NIVEL + 4.00 m. ESC 1:300.



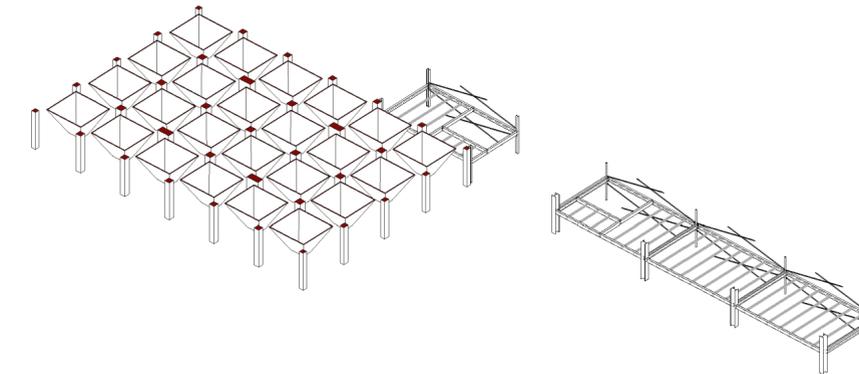
AXONOMÉTRICA ESTRUCTURA NIVEL + 4.00 m. ESC 1:300.



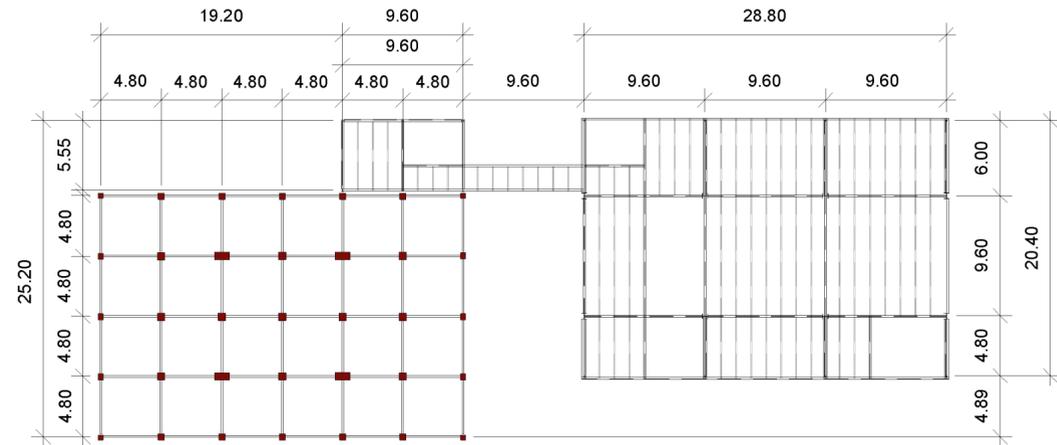
PLANTA ESTRUCTURA NIVEL + 6.70 m. ESC 1:300.



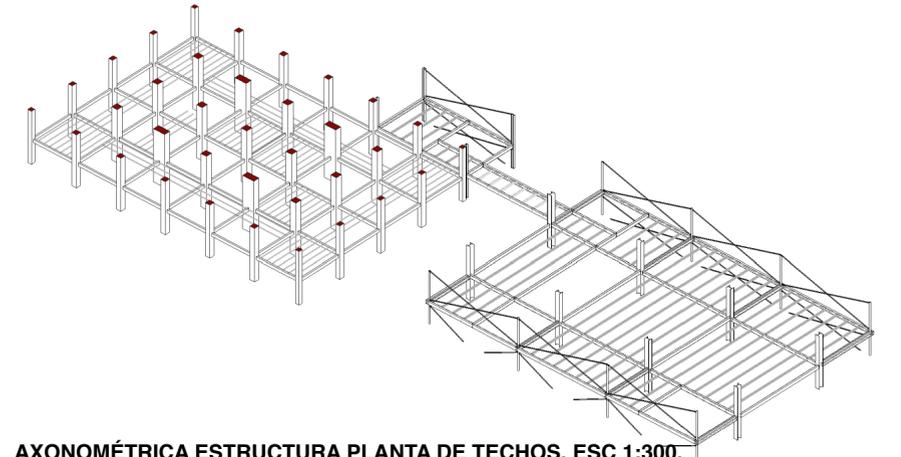
AXONOMÉTRICA ESTRUCTURA NIVEL + 6.70 m. ESC 1:300.



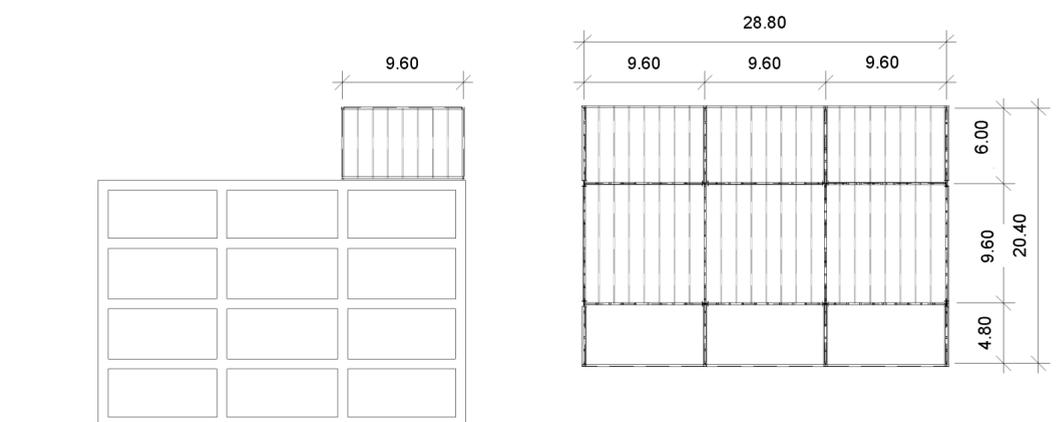
PLANTA ESTRUCTURA NIVEL + 9.40 m. ESC 1:300.



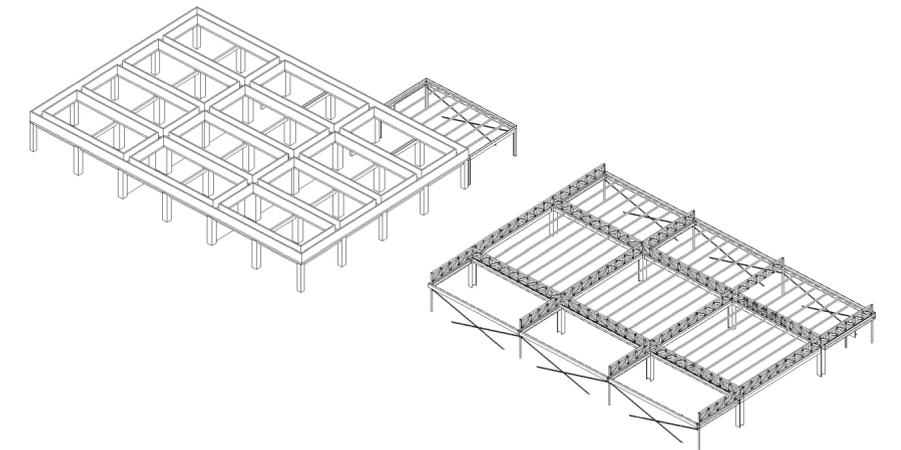
PLANTA ESTRUCTURA NIVEL +/- 9.40 m. ESC 1:300.

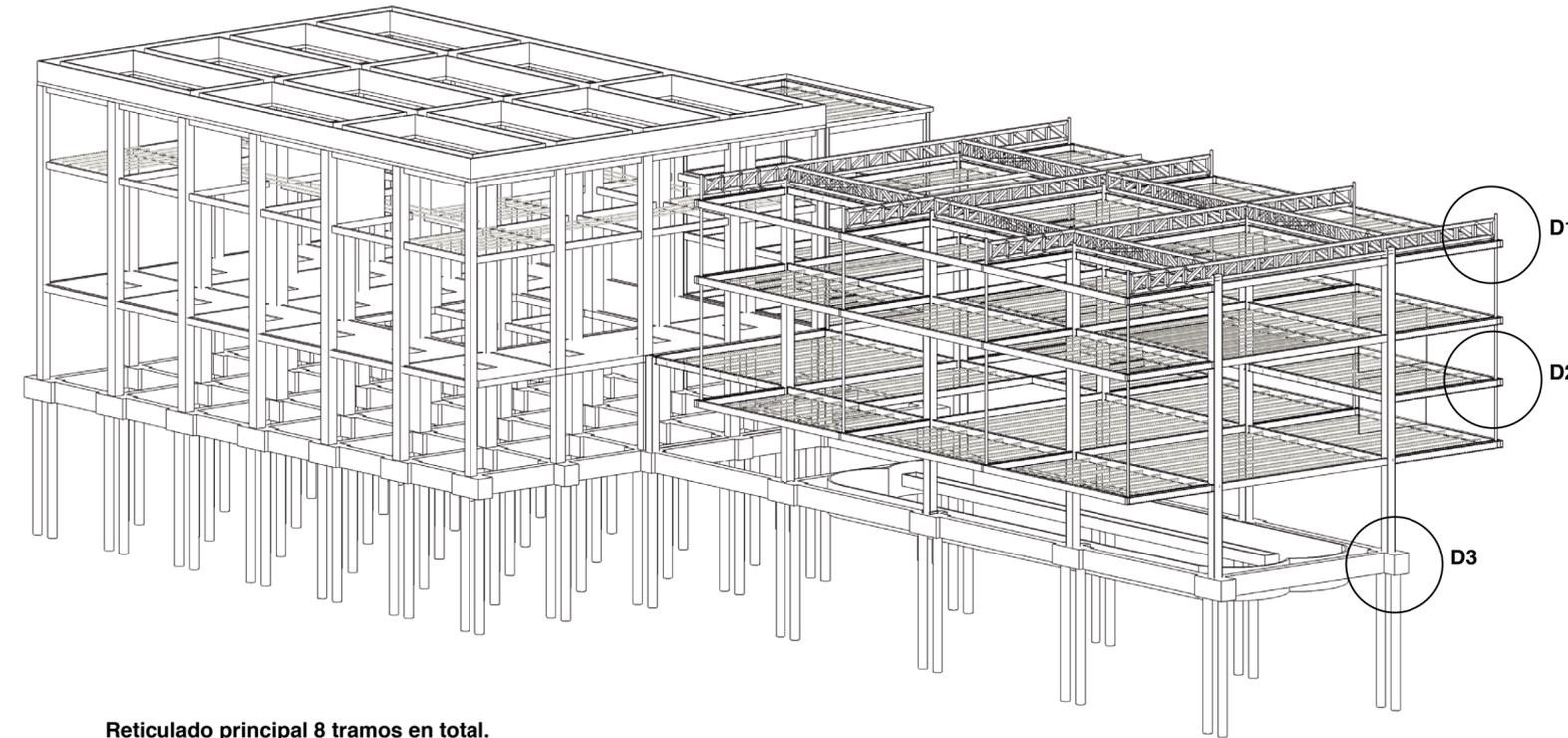


PLANTA ESTRUCTURA PLANTA DE TECHOS. ESC 1:300.

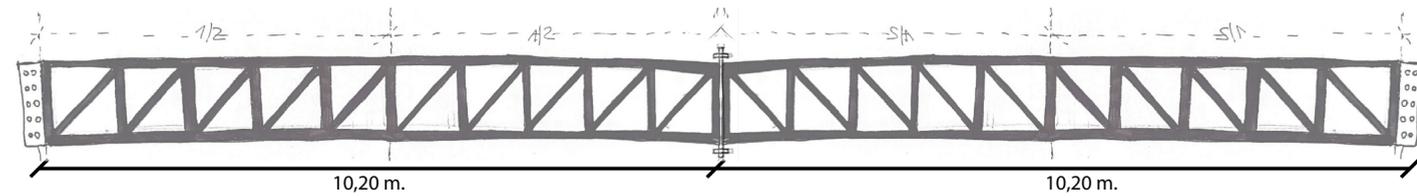


AXONOMÉTRICA ESTRUCTURA PLANTA DE TECHOS. ESC 1:300.

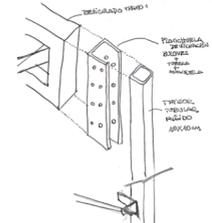




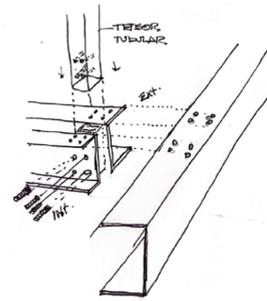
Reticulado principal 8 tramos en total.



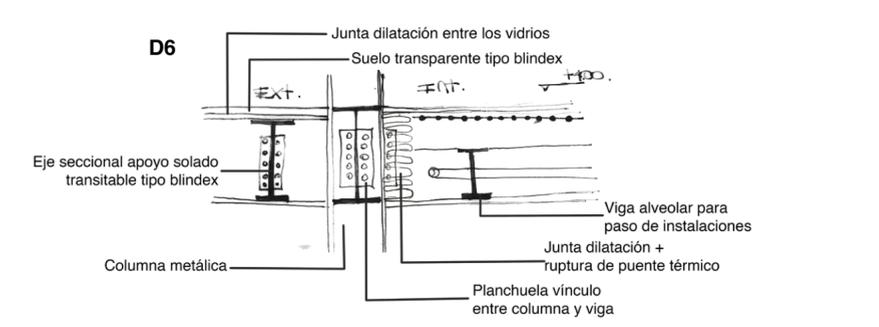
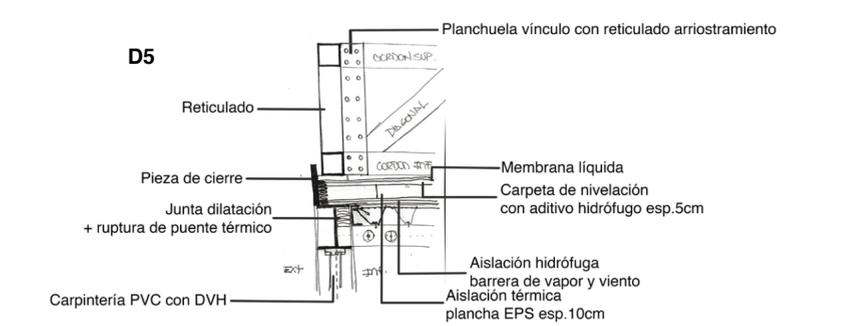
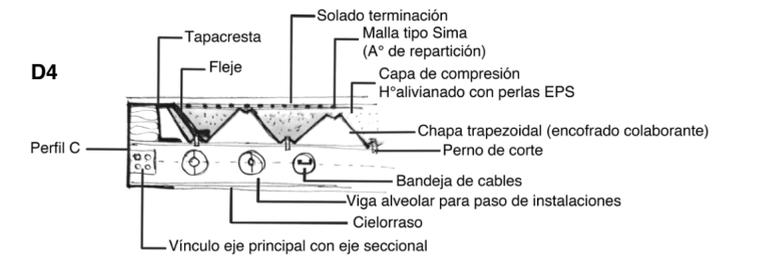
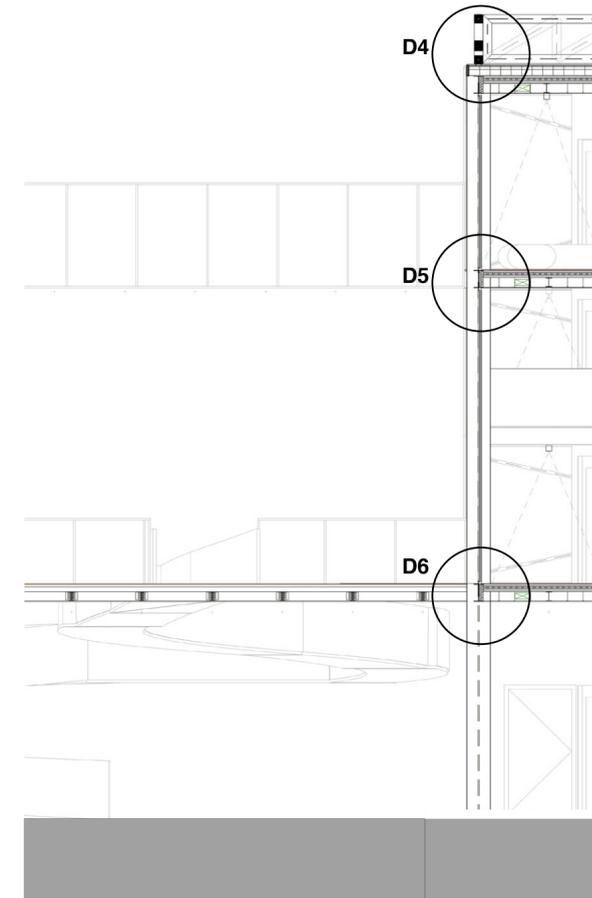
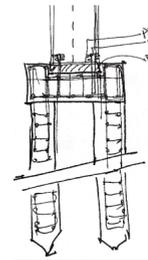
D1 UNION RETICULADO + TENSOR.



D2 UNION TENSOR + VIGAS.



D3 UNION PILOTIN + COLUMNA.



INSTALACIÓN SANITARIA - AF/AC.

Para la instalación de provisión de agua, por cuestiones de diseño y facilidad a la hora del mantenimiento, se eligió un sistema con tanque hidroneumático. Un sistema hidroneumático o «booster», es un conjunto de componentes y dispositivos que tienen como función mantener, en toda la red de distribución de agua, la presión constante. Puede ser utilizado tanto en habitaciones y casas como así también en hospitales, clubes e industrias. Este sistema permite mantener la presión de agua constante en toda la red hidráulica para que llegue a los puntos de uso con la presión necesaria.

El funcionamiento de un sistema hidroneumático consta de los siguientes pasos:

El agua llega al tanque de almacenamiento desde una red pública u otra fuente.

A través de bombas, el agua es impulsada a un recipiente a presión, que tiene volúmenes de agua y aire variables.

Al entrar el agua al recipiente, hace aumentar la presión del aire que se encuentra en su interior. Una vez que la presión llega a un valor máximo, se da la orden a las bombas de parar. Cuando comienza a consumirse el agua, la presión disminuye hasta un valor de presión mínimo a partir del cual la bomba se vuelve a accionar y vuelve a impulsar agua al recipiente.

Las partes de un sistema hidroneumático son:

- Bomba Centrífuga: Es la máquina responsable de brindar al agua la presión necesaria. Depende del lugar donde se tome el agua, de la cantidad de flujo y presión a entregar y del espacio disponible.

- Control: Cumple la función de encender la bomba cuando es necesario. Existen distintos modelos. Manuales, con display touch screen, transmisores de presión, entre otros.

- VFD (variadores de frecuencia): Controlan la velocidad del motor. Son muy utilizados hoy en día debido al gran ahorro energético que ocasionan.

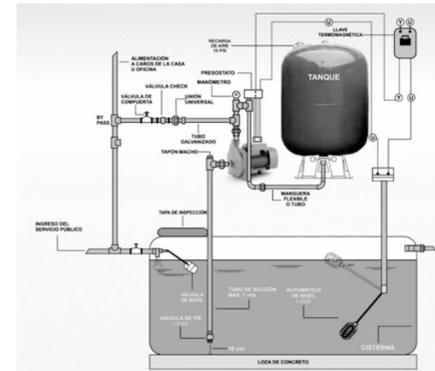
- Tanque hidroneumático: mantiene la tubería a presión constante cuando la bomba está apagada. Permiten la automatización del funcionamiento de las bombas.

- Instrumentación: Esto incluye switch de presión, switch de flujo, flotadores, medidores de presión (manómetro) que permiten un buen control de todo el sistema hidroneumático.

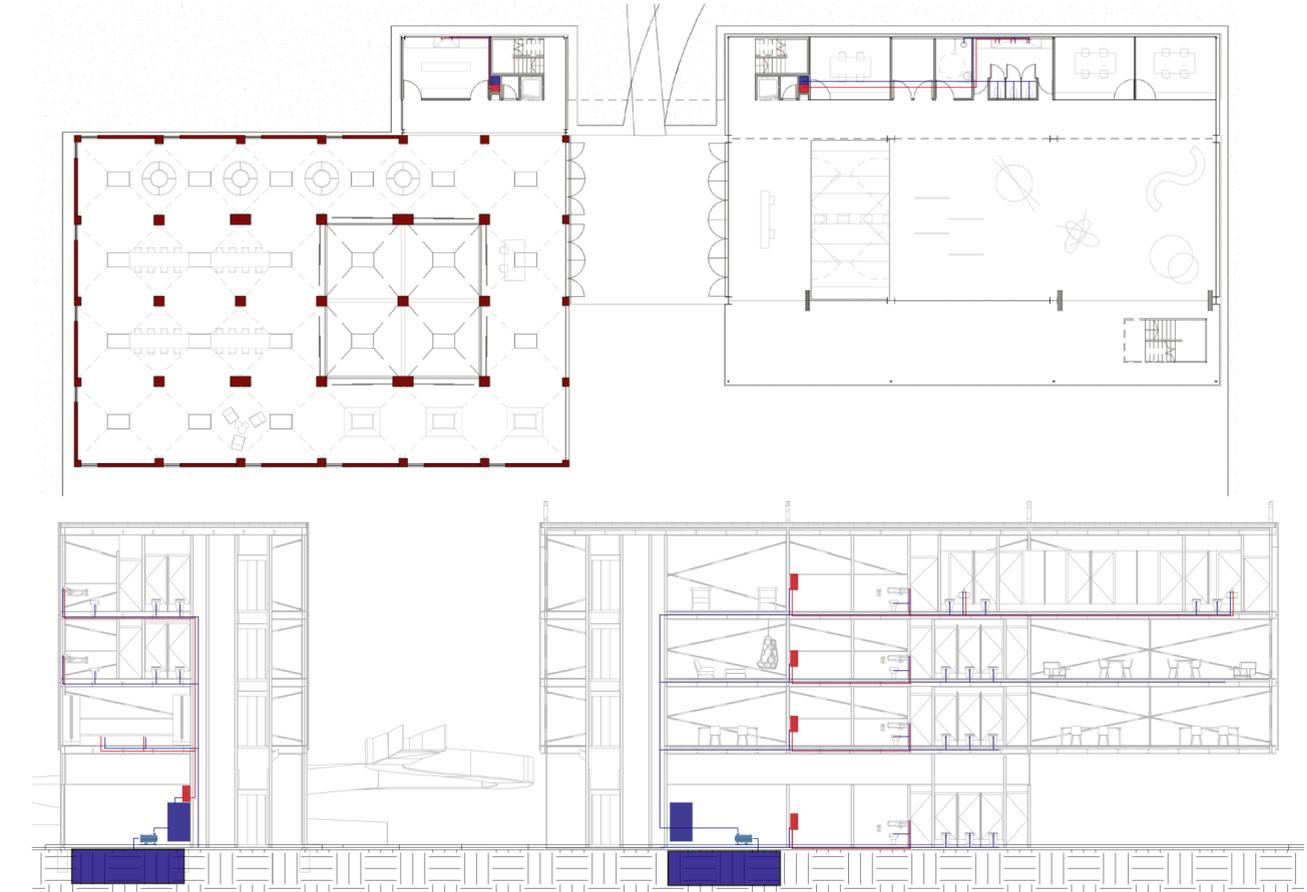
Cabezal de descarga: Se encarga de conectar en paralelo la bomba con el tanque.

Valvulas de conexión y descarga: Permiten la conexión y desconexión del sistema y también evitan la recirculación del agua.

En el nivel cero, tanto en el núcleo de servicios como en la adición, se encuentra el tanque hidroneumático con todos los elementos de la instalación, y la cisterna enterrada con tapa correspondiente para el acceso. También allí se va a encontrar la caldera correspondiente para abastecer de agua caliente los servicios. Para el núcleo sanitario de la arenera, tendremos una cisterna de xxxlts y una caldera tipo x. Para la adición en cambio tendremos una cisterna de xxxlts y una caldera tipo x debido a que los sanitarios son más grandes y un vestuario para abastecer.

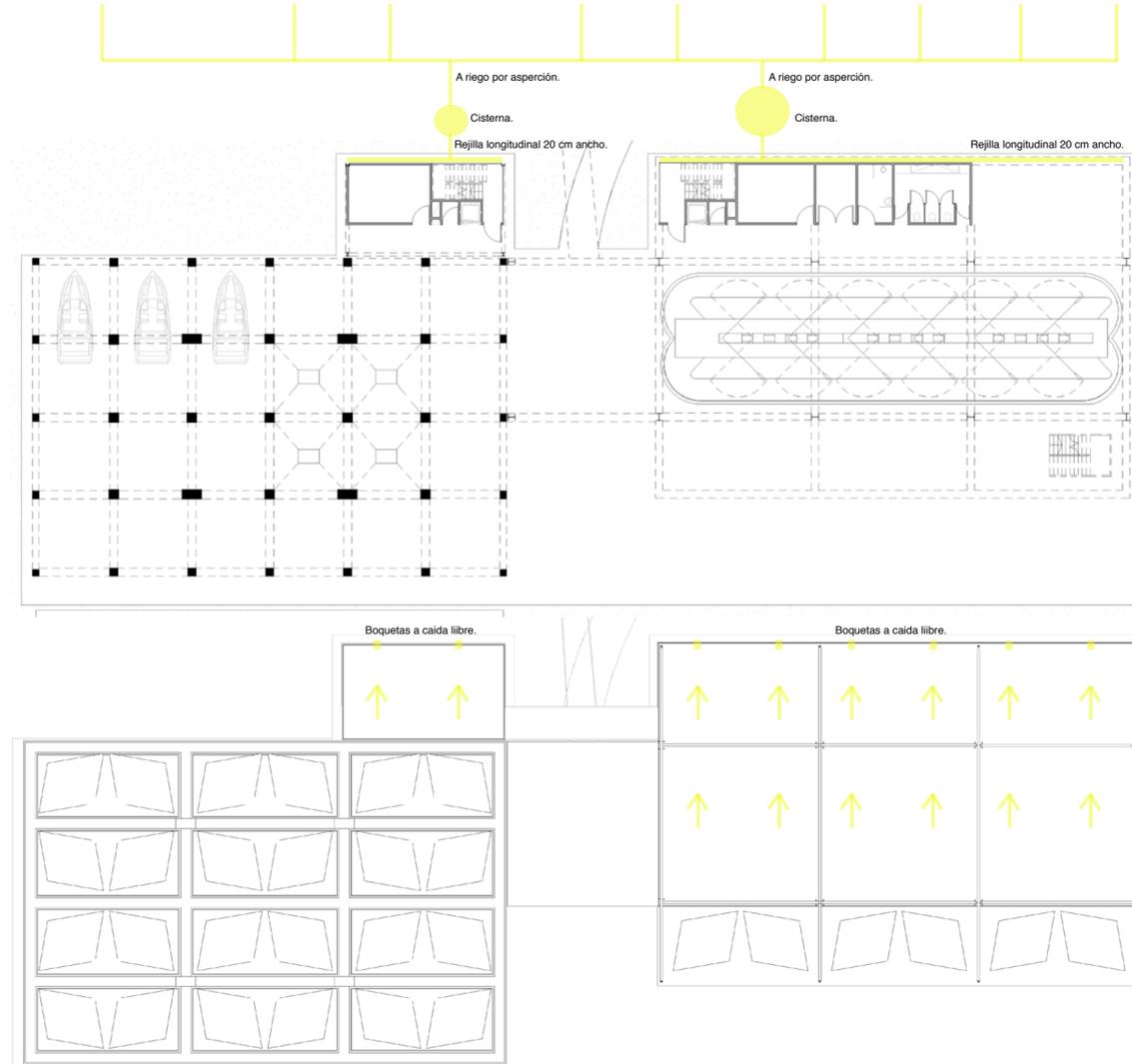


PLANIMETRÍA.



INSTALACIÓN DESAGÜE PLUVIAL.

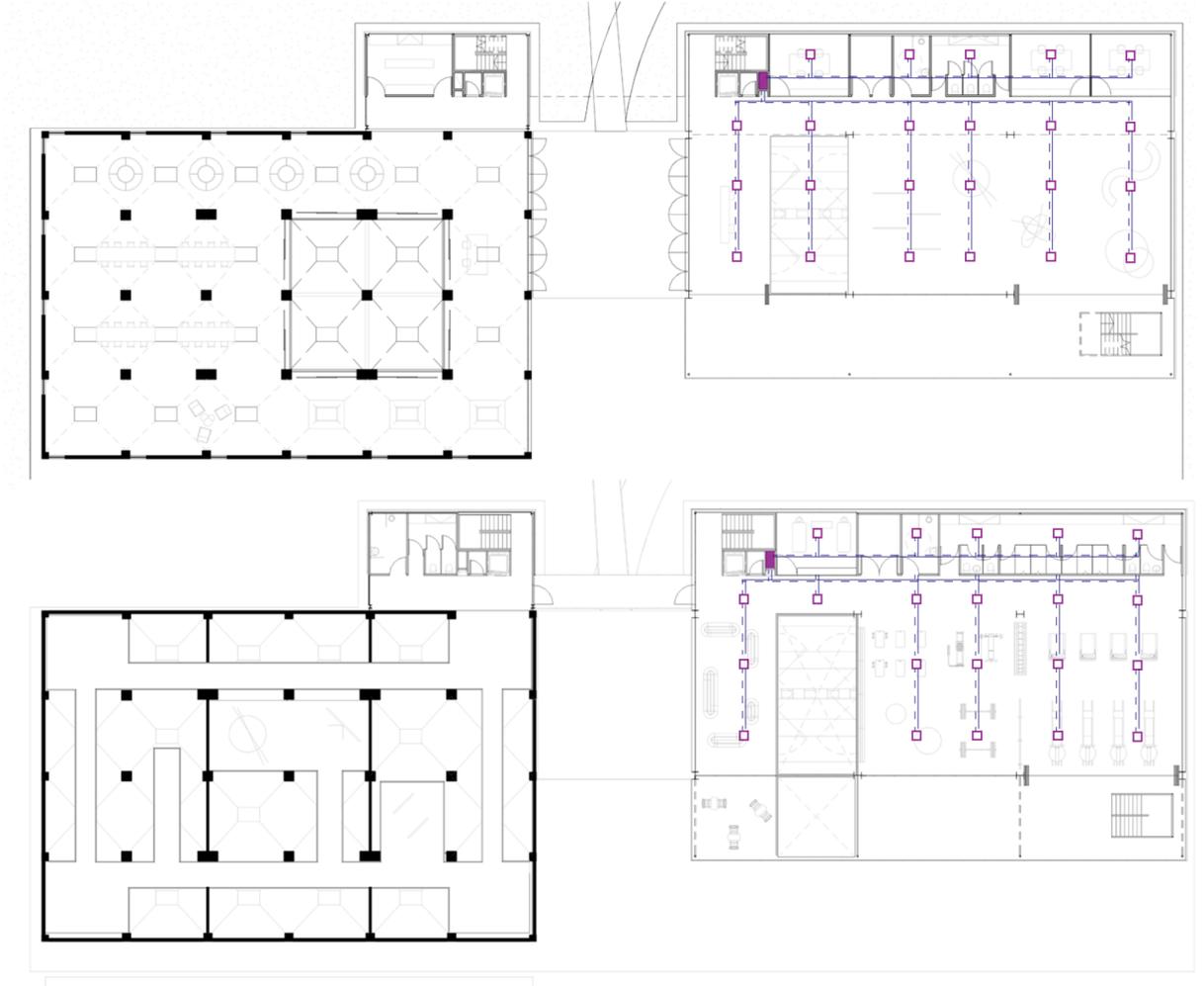
Para la instalación de desagües pluviales teniendo en cuenta la magnitud de terreno absorbente en el predio se decidió que ambos volúmenes tengan boquetas a caída libre y una rejilla en el nivel cero para la recolección de la misma en un tanque cisterna enterrado para la posterior utilización para riego y mantenimiento general del predio.

**INSTALACIÓN ACONDICIONAMIENTO TÉRMICO.**

Para el acondicionamiento térmico del edificio se utiliza un sistema tipo VRV (volumen de refrigeración variable) se utilizará un sistema frío/calor por lo que deberá contar con bomba de calor. Funciona como un equipo de expansión directa, esto significa que el refrigerante enfría directamente el aire que se distribuye a los distintos locales.

Es un sistema en el que el usuario seleccionará las condiciones de acondicionamiento para cada ambiente.

Se utilizarán unidades interiores tipo cassette, su cantidad varían en los distintos niveles según la cantidad de locales a acondicionar. Las unidades exteriores se colocarán en la cubierta. Será una instalación de 3 tubos: dos para líquidos (calefacción, refrigeración) y otro para gas.

**PLANIMETRÍA.**

INSTALACIÓN CONTRA INCENDIOS + EVACUACIÓN.**MEDIOS DE ESCAPE.**

Se deberán garantizar un camino seguro de evacuación preparado para la utilización inmediata en caso de emergencia y suficiente para permitir que todos los ocupantes alcancen un lugar seguro. Deben permitir que todos evacuen la zona en el menor tiempo posible.

INCENDIO.

El edificio tiene bajo riesgo de incendio, por lo cual se plantea la utilización de un sistema de columna seca. Este sistema se compone de tuberías de acero galvanizado de 80mm de diámetro llenas de aire sin presurizar (sistema vacío), las cuales no están conectadas en forma permanente a un sistema de abastecimiento de agua, es decir, prescindimos de un tanque exclusivo para incendios. En la planta baja del edificio en el nivel de vereda, se encuentra la boca de impulsión (BI) a la cual se conectará la autobomba de los bomberos y alimentará a todas las bocas de incendio equipadas (BIE). Las BIE se encuentran en el núcleo de servicios del edificio, junto al ascensor y las escaleras, en este caso 2 por nivel junto con matafuegos de tipo ABC y la correspondiente señalización para la correcta evacuación del edificio. El objetivo de una columna seca es poder transportar el agua desde el camión de bomberos por todo el edificio, con el caudal adecuado y sin que esta

pierda presión en los pisos más elevados.

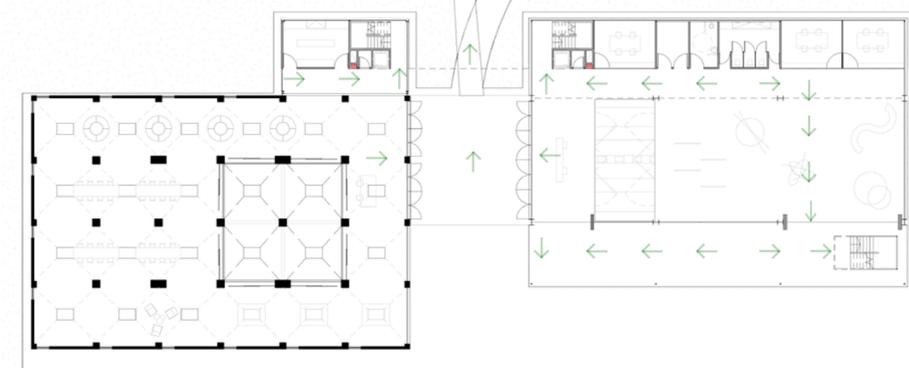
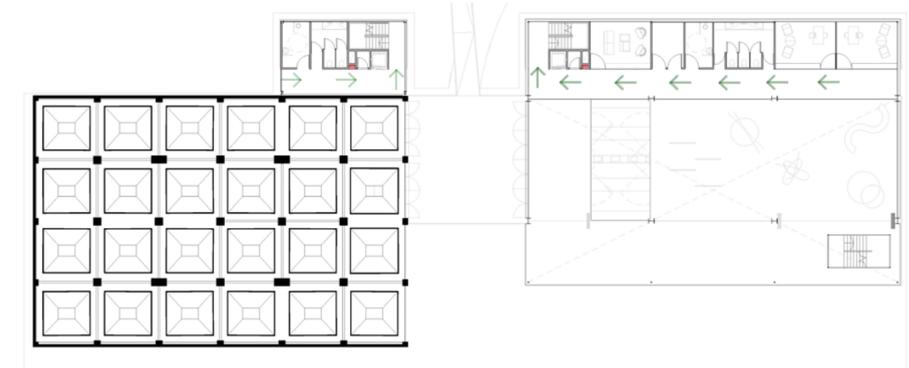
Los componentes para la detección que identifican y alertan la aparición de un incendio en su fase inicial y son :

- Señal de alarma: comunica la existencia de un incendio.
- Pulsador manual: envía señales de alerta de forma manual.



Los componentes para la extinción son los que eliminan el fuego:

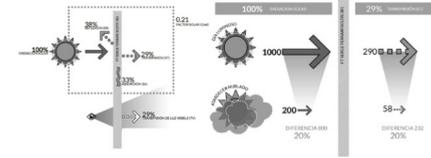
- Boca de impulsión: se ubica en el exterior del edificio, provee agua de la red a la autobomba de los bomberos.
- Boca de incendio equipada : contiene un hidrante y una manguera.
- Matafuegos: destinados al inicio del foco de incendio, serán de tipo ABC.

**PLANIMETRÍA.**

PROPUESTA SUSTENTABLE - FACHADA TEXTIL

Las Fachadas Textiles son envolventes que se realizan a la totalidad o partes de la fachada de un edificio con láminas de tejidos de trama abierta tensadas a una estructura de soporte que se adapta al edificio logrando una nueva piel e imagen del mismo. Estas se distinguen como solución integral ya que la membrana resuelve requerimientos tanto estéticos como de protección aportando:

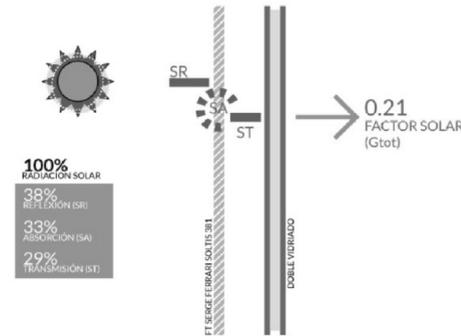
- Confort visual y control lumínico
- Confort térmico y protección solar
- Control de la luz natural y visibilidad externa
- Absorción acústica
- Atenuación de la acción del viento
- Filtro hidráulico



La transmisión solar de una membrana Ferrari FT381 es alrededor del 29%, eso significa que sobre el 100% de luminosidad que incide directamente sobre la fachada, la acción de la membrana repercute directamente en la reducción de los valores nominales de máximos y mínimos de radiación solar, dando como resultado un mayor confort térmico y lumínico, controlando las temperaturas y evitando los deslumbramientos en el interior.



La aislación térmica que proporciona una fachada textil es una de sus características técnicas más relevantes ya que contribuye a la regulación térmica de los edificios, lo cual la convierte en un elemento clave en el consumo energético, tanto en verano como en invierno.



Verano:

Entre 70 y 95% del calor solar es bloqueado en el lado externo de la fachada textil. Esto optimiza en forma considerable la exposición del cerramiento del edificio a las condiciones climáticas de ganancia de calor, logrando hasta un 60% de ahorro en el consumo de energía en aire acondicionado.

Invierno:

Se logra una reducción del 15 al 18% en la fuga de calor a través de la piel del edificio, otorgando confort a sus ocupantes.

Si bien las fachadas perforadas no son elegidas para generar una aislación hidráulica, éstas provocan también una reducción en la acción de la lluvia que afectará a la envolvente del edificio.

Prueba de comportamiento de la fachada textil bajo la acción de lluvias:

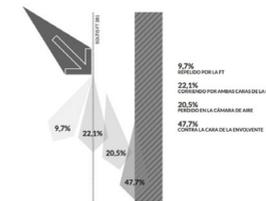
Parámetros:

Velocidad de viento V= 8m/seg

Intensidad de lluvia: RS= 0,03 l/(m2s)

Tiempo de ensayo: T= 120seg

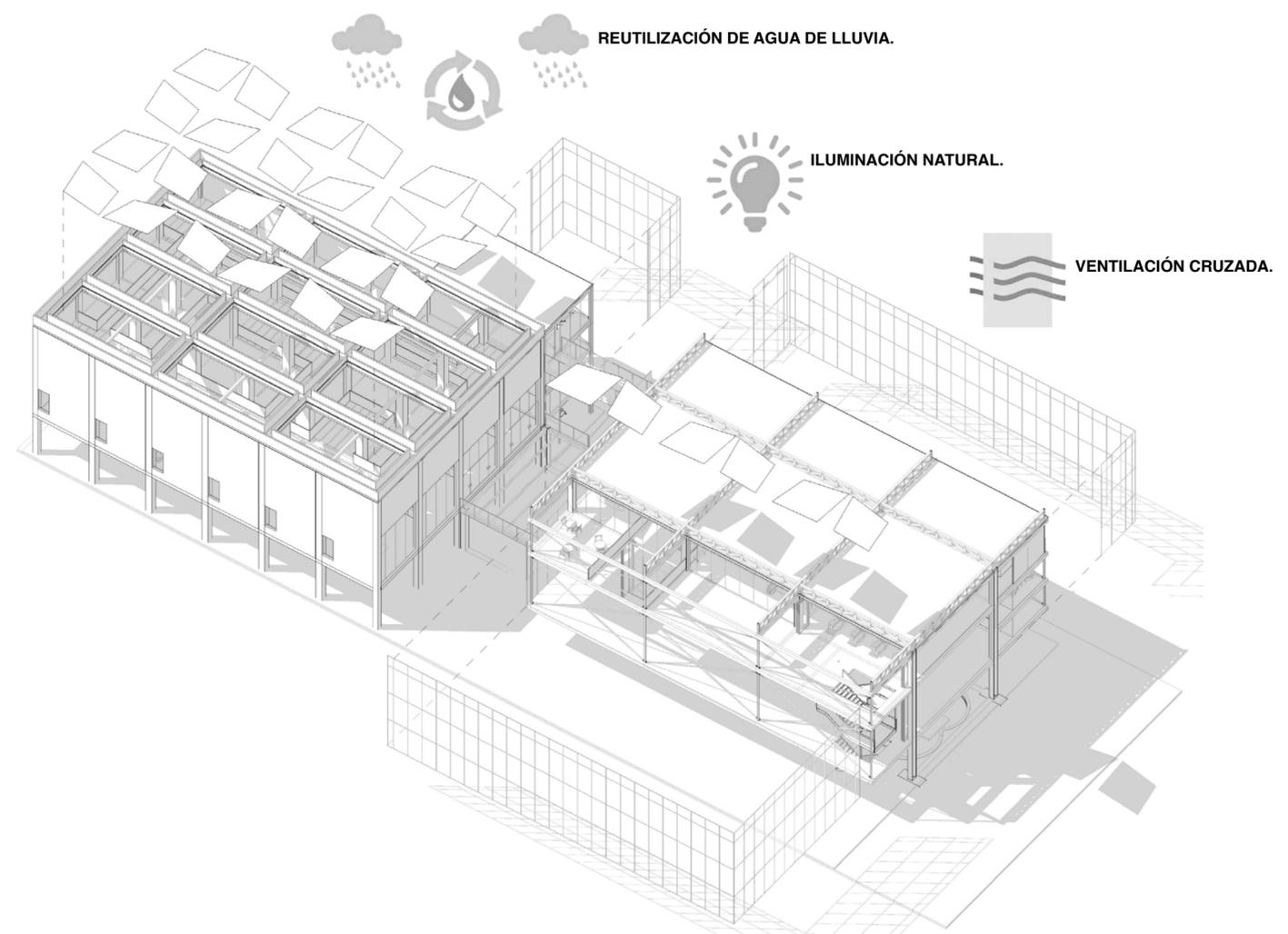
Superficie de ensayo: S=2,5m2

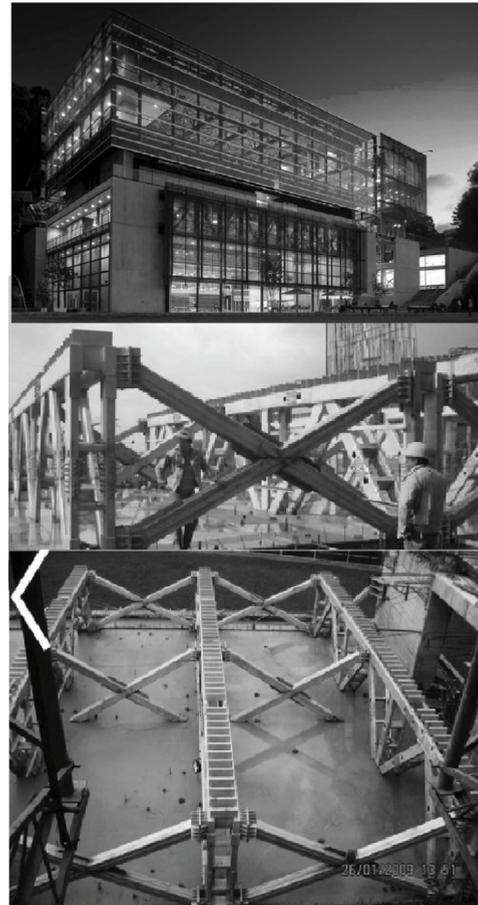


Las fachadas textiles, en síntesis, contribuyen naturalmente al confort y el desarrollo sustentable del edificio, ya que contribuyen especialmente con:

- El control térmico del edificio: inhiben la entrada directa del calor solar.
- El control lumínico: permite la entrada de la luz natural, mientras protegen contra el encandilamiento.
- El ahorro energético en acondicionamiento de los espacios.

FACHADA Y CUBIERTA TEXTIL .





Centro Deportivo Universidad de los Andes

Arquitectos: MGP Arquitectura y Urbanismo.
Área: 6462 m².
Año: 2009.

Descripción: Edificio descompuesto en piezas que se agrupan dejando grietas tanto en horizontal como en vertical, grietas que se constituyen en fachadas que se miran unas a las otras y permiten transparencias donde el entorno penetra en el edificio volviendo difusos sus límites, grietas que se convierten en recorridos a distintos niveles y unidas por puentes, comunican las piezas entre sí. Los contenedores de actividades quedan envueltos en un sin número de posibilidades de recorrido, que sumado a un alto grado de transparencia de los volúmenes, permiten recorrer con la mirada el edificio desde cualquier punto o nivel en el que se encuentre el observador. Desde el punto de vista técnico, el edificio resuelve de manera contundente, la posición firme de localizar la pileta en el último nivel, aprovechando la presencia imponente del cerro Monserrate, a través de un sofisticado sistema estructural de acero y concreto, haciendo que el volumen principal de la pileta, flote levemente sobre la cancha múltiple del polideportivo.



LA PRIMAVER DE TAINAN

“La primavera de Tainan es un lugar donde todas las personas pueden sumergirse en la historia del lugar”

Arquitectos: MVRDV.
Año: 2020.

Descripción: El complejo sistema de suministro de agua de la Ciudad de Tainan jugó un papel importante en el desarrollo de la industria marina y pesquera de Taiwán. En funcionamiento desde el siglo XVII, dicho sistema entró en desuso en la década del '80 y en 1983 se construyó un enorme centro comercial en la antigua estructura portuaria de la ciudad. El espacio residual donde anteriormente funcionaba el estacionamiento del centro comercial, se transformó en una nueva plaza pública íntimamente relacionada con la historia del lugar. Al rescatar el pasado de los antiguos canales que cruzaban el centro de

Tainan, se incorporó un pequeño curso de agua al proyecto, que serpenteaba por la plaza en medio de una serie de pequeños jardines. Operando de manera integrada con el sistema de captación de agua de lluvia, el espejo de agua que cruza la plaza flotará de acuerdo con el nivel de lluvia y mareas, funcionando como una cuenca de retención durante los meses más lluviosos y colaborando con el enfriamiento evaporativo durante los meses más calurosos y secos del año. El nuevo espacio público en el centro de Tainan también tiene una serie de parques infantiles para niños, salas de reuniones y un pequeño escenario para eventos comunitarios. Por otro lado, se mantuvieron algunos elementos estructurales del antiguo edificio, transformándose en esculturas urbanas que los visitantes pueden apropiarse de las formas más diversas.

Pabellón Polideportivo y Aulario Universidad Francisco de Vitoria.

Arquitectos: Alberto Campo Baeza.
Área: 9000 m².
Año: 2017.

Descripción: Se plantea un edificio sobrio que voluméticamente se adapta al orden general del campus en cuanto a alturas máximas y alineaciones. Se propone una diferenciación clara en cuanto a volumen y materialidad entre el uso deportivo y el educativo. Así, la pieza principal del proyecto, es una gran caja de luz translúcida de 60*50*12 m tamizada y controlada, que puede entrar en relación espacial con la plaza central del campus. Se construyen dos cajas limpias y bien definidas cocidas por un cuerpo bajo una planta cuya cubierta se establece como patio exterior de interrelación.

La estructura del pabellón se contruye en acero, una retícula de pilares en fachada y cerchas para resolver grandes luces de cubierta. Todo pintado de blanco. El resto de la estructura es de H^o A^o, con la singularidad de vigas de gran canto sobre el espacio de las piscinas en sótano. El resultado es un edificio de gran sobriedad y contención formal.



CONCLUSIÓN.**“Doble Carrera” : educación y deportes de la mano.**

“Doble Carrera” es el nombre de un programa promovido por la UNESCO, el comité Olímpico Internacional, la FISU() y la Unión Europea. Consiste en promover que todas y todos los deportistas estudien a la par que desarrollan su carrera deportiva, apuntando a formar personas de manera integral y para que las y los deportistas tengan una profesión el día que se retiren del deporte.

No existe una receta para la implementación del programa, de modo que cada país lo adapta de acuerdo a su sistema educativo, su sistema universitario y a su sistema deportivo. En Argentina el programa “Doble Carrera” se encuentra en desarrollo y es una clara opción para incluir y motivar a que nuestros y nuestras jóvenes se acerquen a la educación superior a través del deporte.

El **sistema universitario Argentino, público, gratuito, federal y de calidad**, con una universidad nacional en la mayoría de los centros urbanos, permite que cientos de jóvenes, mientras terminan sus estudios secundarios obligatorios, a la vez que compiten o hacen actividad física en un club, puedan proyectar un futuro de continuidad de sus actividades en las instituciones de educación superior.

Si logramos que una generación entera de deportistas en todo el país, sin importar su nivel deportivo, acceda a la universidad, la transite, participe activamente, se forme y pueda recibir acompañamiento institucional para la práctica deportiva, vamos a generar un círculo virtuoso de movilidad social ascendente, donde el deporte y la educación se retroalimenten y donde miles de jóvenes se vean incluidos en una experiencia inédita en Argentina.

Por ello, como país una de las metas que debemos proponernos es crear las medidas necesarias y las políticas de Estado que apunten al acompañamiento y apoyo para las y los deportistas; involucrando desde los gobiernos nacionales, provinciales, municipales, a las federaciones deportivas y las universidades para que incorporen en sus agendas el programa “Doble Carrera”. Este trabajo en equipo, articulado con dirigentes y entrenadores, centrado en los y las deportistas, es apenas un comienzo del potencial que la doble carrera tiene en Argentina.

La meta es un futuro mejor con un legado de generación formada integralmente, que en definitiva creará una mejor sociedad, con mayor calidad de vida y formación,

LOS 11 DE MEMI.

Abadie, Soledad. Abogada - UCALP.

Alconada, Dolores. Arq. FAU - UNLP.

Almanza, Victoria. Arq. FAU - UNLP.

Altieri, Paula Daniela. Doctora en Cs. Naturales - Conicet.

de la Fuente, Malena - Lic. en Diseño Industrial FDA - UNLP.

Gauzzelino, María Eugenia. Lic. Diseño en comunicación visual - FDA - UNLP.

Goñi, María Luisa - Arq. FAU - UNLP.

Lista Fernandez, Martín. Arq. FAU - UNLP.

Ostrosky, María Belén. Arq. FAU - UNLP.

Rodríguez Grau, Fermín. Arq. FAU - UNLP.

Succi, Renzo Leonel. Arq. FAU - UNLP.