

AUTOR: **BALDELLO nicolas**

Nº: 35078/7

TITULO: **"UN HABITAR COMUN. habitar las ciudades "**

PROYECTO FINAL DE CARRERA

TALLER VERTICAL DE ARQUITECTURA / Nº 1 MORENO + CUETO RÚA

J.T.P: **MORONI leandro**

TUTORES: **CASTELLANI, Willy / FOURNES, Julian**

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO - UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

FECHA DE DEFENSA: **7/12/2023**

LICENCIA CREATIVE COMMONS



CC BY-NC-SA 4.0

ÍNDICE

1. HACER CIUDAD

- . CIUDAD EN FIN 1.
- . CIUDAD POST REVOLUCION INDUSTRIAL 2.
- . LA CIUDAD DE LOS AUTOS 3.
- . CIUDAD "FEUDAL" 4.
- . REDENSIFICAR 5.

2. EL SITIO

- . EL CRUCE DE DOS DIRECCIONES 6.
- . MORFOLOGIA URBANA 7.
- . TEJIDO URBANO 8.
- . NUEVO TEJIDO URBANO 9.
- . NUEVA ESTRUCTURA VIAL 10.
- . NUEVA ESTRUCTURA PEATONAL 11.
- . ESTRUCTURA PEATONAL DE PROYECTO 12.

3. ANÁLISIS DE PROYECTO

- . "MERCADO BUENOS AIRES" 13.
- . EL VACIO COMO ARTICULADOR 14.
- . UNA COMUNIDAD EN UNA BALDOSA 15.
- . LA GALERIA Y SUS PROGRAMAS 16.
- . USOS MANZANA 17.
- . ANILLO PUBLICO 18.
- . CIUDAD EN EL LLANO Y EN LAS MONTAÑAS 19.
- . AXONOMETRICA GENERAL 20.
- . LA CIUDAD DE ARRIBA 21.
- . EL MODULO 22.
- . "ESTAR" 23.

4. PROYECTO

- . CORTE A-A 24.
- . PLANTA +-0 25.
- . IMAGEN 1 26.
- . PLANTA +5,4 mts 27.
- . ATELIERES Y COMUNIDAD 28.
- . IMAGEN 2 29.
- . PLANTA +8,1 mts 30.
- . PLANTA +11,2 mts 31.
- . PLANTA +13,5 mts 32.
- . IMAGEN 3 33.
- . IMAGEN 4 34.
- . PLANTA +16,2 mts 35.
- . PLANTA +18,9 mts 36.
- . IMAGEN 5 37.
- . PLANTA +21,6 38.
- . IMAGEN 6 39.
- . IMAGEN 7 40.
- . CORTE B-B 41.
- . LA CELULA ATELIERES 42.
- . LA CELULA 43.
- . HABITAR EL TRABAJAR 44.
- . CORTE C-C 45.

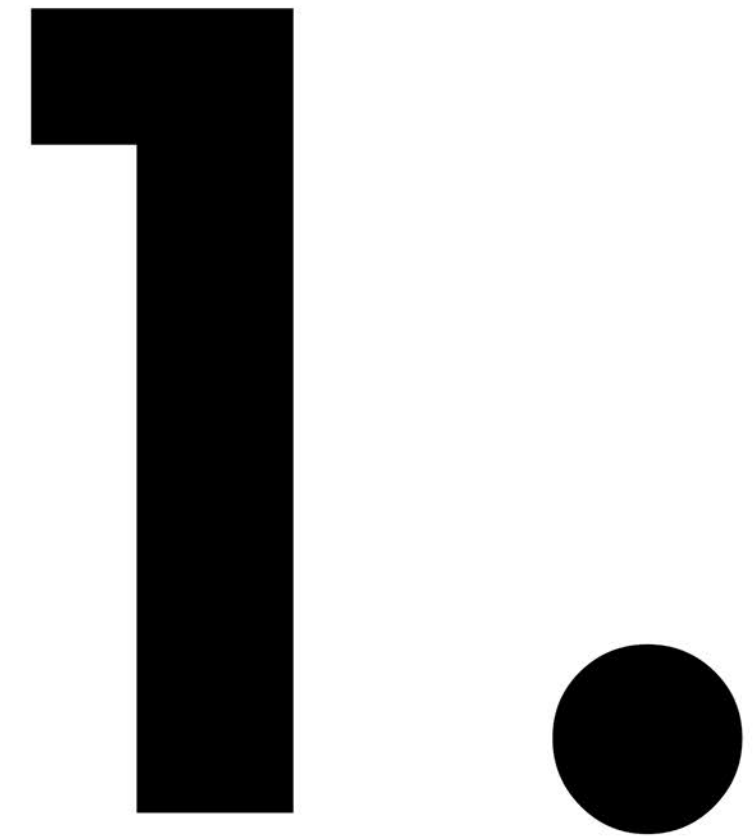
5. ESTRUCTURA

- . ESQUEMAS ESTRUCTURALES 46.
- . VACIADO DE GRILLA 47.
- . EL VACIO 48.
- . CONCEPTO ESTRUCTURAL 49.
- . DETALLE DE TENSORES 50.
- . SUBSUELO Y FUNDACIONES 51.

6. INSTALACIONES

- . EFICIENCIA ENERGETICA 52.
- . SISTEMA CLOACAL 53.
- . SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO 54.
- . INSTALACION SANITARIA 55.
- . SISTEMA PLUVIAL 56.
- . SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO 57.

HACER CIUDAD



HACER CIUDAD. HABITAR CIUDAD. INTEGRAR CIUDAD. CIUDAD EN FIN

En el marco de entender lo efímero del habitar contemporáneo, y como este concepto se contrapone de forma directa con el habitar en comunidad, dos valores muy importantes para volver a poner en funcionamiento las ciudades, es que surge la primera pregunta a responder. **Como integrar ambos valores?**. Es en este punto donde surge por consecuencia la primera respuesta, esta es una nueva pregunta (uniendo entonces la coyuntura, la cual se explica en el déficit habitacional y los cambios de paradigmas mundiales). **Como y donde hacer vivienda?**.

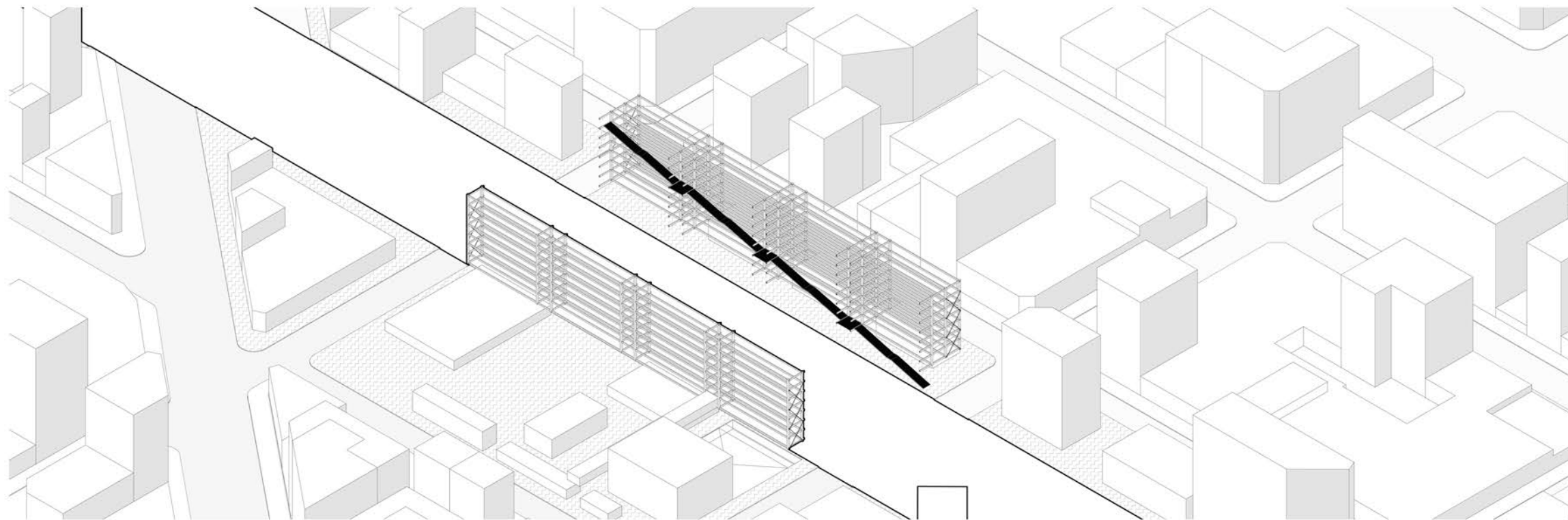
A raíz de estas preguntas que surgieron, la respuesta más natural fue entender que tenía que proponer viviendas, y que estas tenían que estar inmersas en el tejido ya abastecido por las necesidades básicas.

La segunda respuesta fue que debía proponer formas innovadoras en la cual se resolviera y construyera cada unidad habitacional.

La tercera y última respuesta fue que con la propuesta que surja tenía que **HACER CIUDAD**.

efímero, efímera
adjetivo
"gloria efímera"

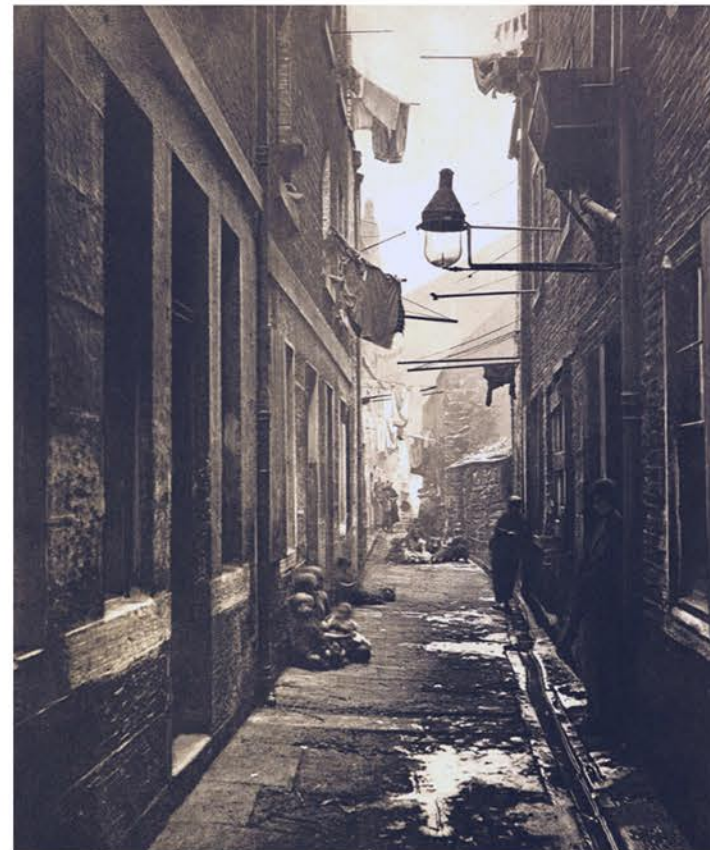
1. Que dura poco tiempo o es pasajero.
2.[texto] Que no se escribe con el deseo de perdurar sino para un objetivo concreto.



CIUDAD POST REVOLUCION INDUSTRIAL

La expansión horizontal desenfadada de las ciudades desde la Revolución Industrial ha sido, sin duda, una tendencia preocupante desde el punto de vista urbanístico. Este modelo de crecimiento, marcado por el alargamiento indiscriminado de las áreas urbanas, ha generado una serie de problemas que comprometen tanto la eficiencia como la sostenibilidad de nuestras ciudades.

En primer lugar, la dispersión horizontal conlleva una extensión de las **distancias entre viviendas, y actividades diarias**.



SLUMS GLASGOW 1899

Esta expansión desmedida resulta en una **dependencia excesiva de los desplazamientos motorizados**, contribuyendo a la congestión del tráfico, la contaminación del aire y un aumento en los tiempos de viaje. El tejido urbano se estira hasta sus límites, diluyendo la densidad necesaria para una interconexión eficiente de servicios y recursos.

Además, la **expansión horizontal** impone una carga significativa en la infraestructura urbana. La necesidad de extender redes de carreteras, suministro de agua, cloacas y otras instalaciones básicas a lo largo de vastas extensiones territoriales resulta en altos costos de construcción y mantenimiento. Estos gastos a menudo no se corresponden con un uso eficiente de los recursos, perpetuando una inversión que podría dirigirse de manera más efectiva hacia el desarrollo sostenible.



La segregación espacial y social es otro desafío inherente al crecimiento horizontal. La aparición de barrios periféricos precarios, donde se mezclan fábricas y viviendas en condiciones desfavorables, junto con la promoción de ensanches destinados a una clase alta, intensifica las brechas socioeconómicas y la segregación residencial. Este modelo no solo es insostenible desde una perspectiva social, sino que también afecta la cohesión y la identidad urbana.

La falta de **planificación eficiente** también se manifiesta en la pérdida de espacios verdes y agrícolas, afectando negativamente la calidad ambiental de las ciudades. La expansión horizontal devora áreas naturales, limita la biodiversidad y contribuye al deterioro ambiental general, contradiciendo cualquier principio de desarrollo sostenible.

En resumen, el crecimiento horizontal descontrolado de las ciudades, si bien pudo haber sido una respuesta inicial a las demandas de la Revolución Industrial, hoy representa un desafío significativo para el diseño y la planificación urbanos. **Abogar por enfoques más compactos, sostenibles y centrados en la comunidad es esencial** para garantizar ciudades más habitables, eficientes y resistentes en el futuro.

LA CIUDAD DE LOS AUTOS

La prevalencia del espacio destinado a los autos particulares en la actual planificación urbana representa una cuestión sustancial desde la óptica de la urbanística. Este enfoque ha derivado en la expansión de infraestructuras viales y áreas de estacionamiento a expensas de otros elementos esenciales para una ciudad más habitable y sostenible.



En un modelo de ciudad planificada, se debería reconsiderar la distribución del espacio urbano, priorizando la densificación y la diversificación de usos. Esto implica reducir la dependencia del auto a través de estrategias como el diseño orientado al transporte público, el fomento de modos de transporte activos y la creación de comunidades más compactas y caminables. La planificación urbana centrada en las personas, en lugar de los autos, puede contribuir a ciudades más equitativas, sostenibles

1. Uso Ineficiente del Espacio:

Problema: La asignación desproporcionada de espacio para autos contribuye a la ineficiencia en el uso del suelo urbano. Grandes extensiones se destinan a calles y estacionamientos, limitando la disponibilidad de espacio para otros usos, como áreas verdes, viviendas y espacios públicos.

2. Impacto Ambiental:

Problema: La expansión del espacio para autos está directamente relacionada con problemas ambientales, incluida la contaminación del aire y la emisión de gases de efecto invernadero.
Solución: Fomentar modos de transporte más sostenibles, como el transporte público eficiente, carriles para bicicletas y la peatonalización, puede reducir la dependencia del auto y disminuir el impacto ambiental.

3. Congestión del Tráfico:

Problema: La dedicación excesiva de espacio a autos contribuye a la congestión del tráfico, aumentando los tiempos de viaje y disminuyendo la eficiencia del transporte.
Solución: Priorizar sistemas de transporte público, promover el uso compartido de autos y fomentar la movilidad activa puede reducir la congestión y mejorar la fluidez del tráfico.

4. Inaccesibilidad Peatonal:

Problema: La expansión del espacio para autos a menudo sacrifica la accesibilidad peatonal, limitando la capacidad de las personas para caminar y disfrutar de entornos urbanos seguros y atractivos.
Solución: Diseñar calles peatonales, aceras amplias y áreas verdes accesibles puede mejorar la movilidad peatonal y promover una mayor interacción comunitaria.

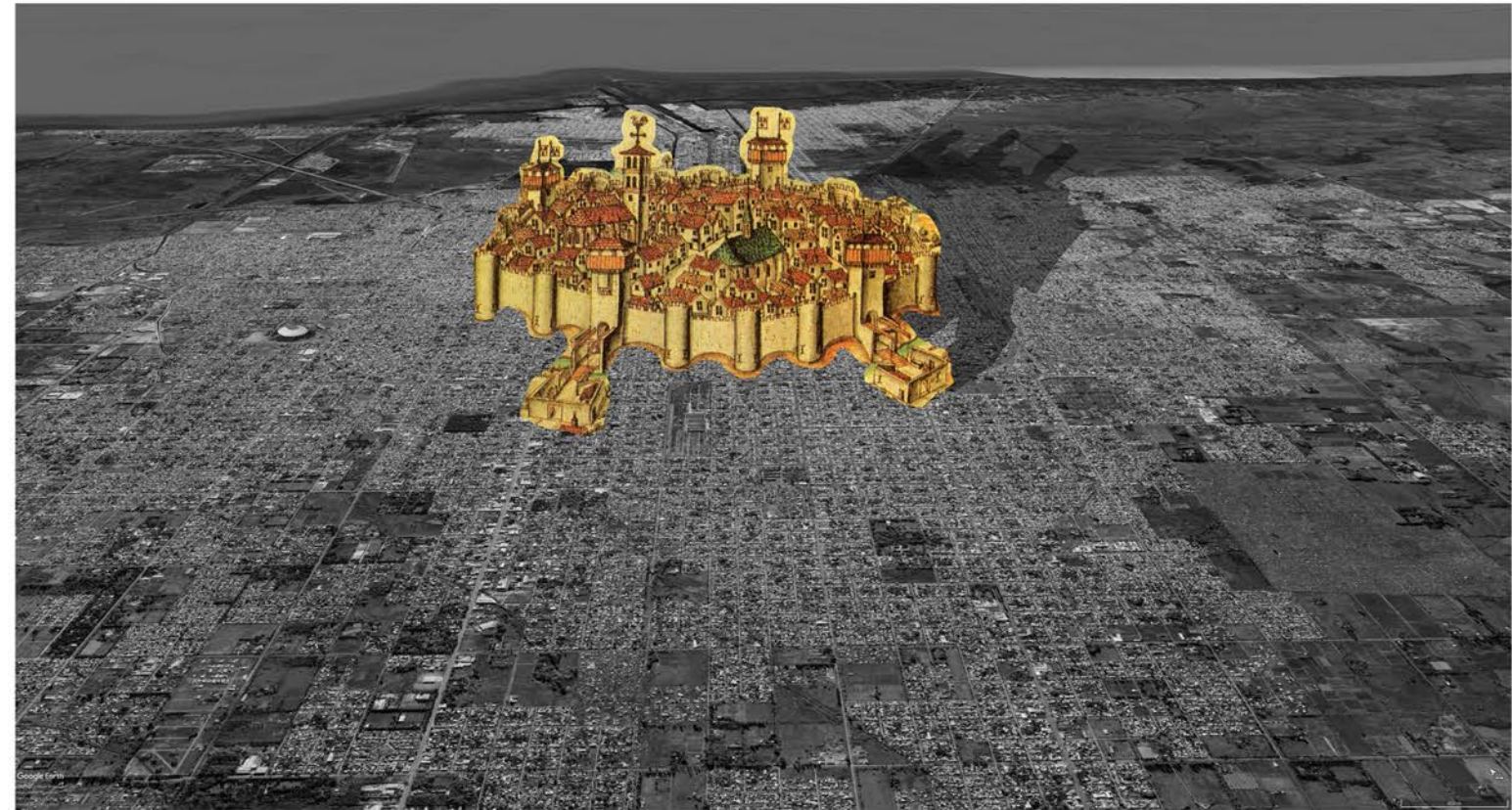
5. Fomento de la Dependencia del Auto:

Problema: La infraestructura centrada en el auto perpetúa la dependencia de este medio de transporte, desalentando la adopción de alternativas más sostenibles.
Solución: Invertir en sistemas de transporte público eficientes y accesibles, así como en opciones de movilidad activa, puede fomentar un cambio hacia modelos más sostenibles.

CIUDAD "FEUDAL"

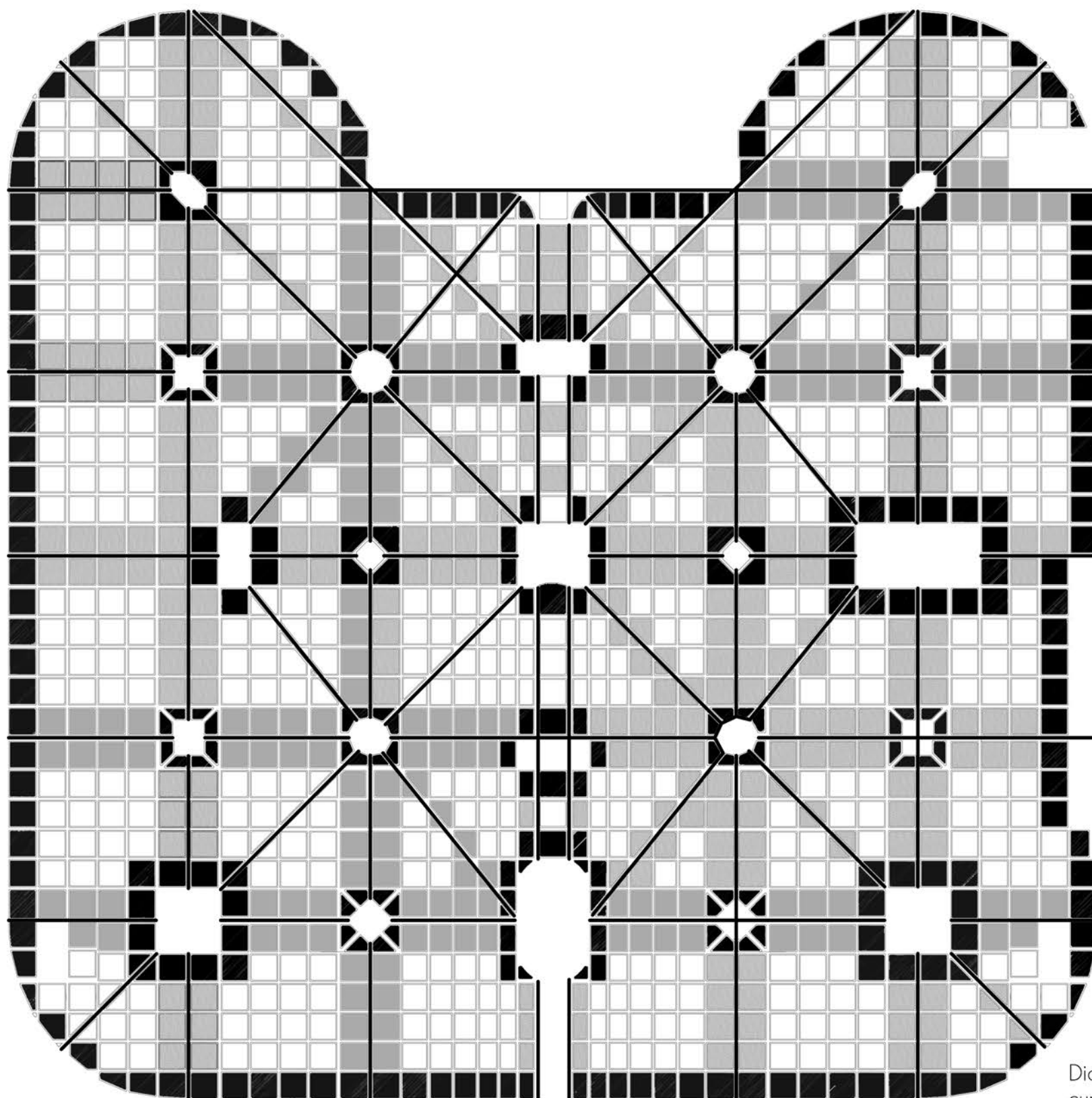
La ciudad de La Plata delimita claramente un límite con su **contorno**, convirtiendo lo que deberían ser calles de conexión en barreras de segregación. La Plata cuenta con una extensa zona que supera significativamente el tamaño de si misma, expulsando a una población que podría acomodarse en su interior. El Gran La Plata alberga a casi un millón de habitantes en una vasta superficie, y la presión implícita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) contribuye a que se forme una extensión lineal desde La Plata hacia la capital del país.

Esta situación conlleva una serie de desventajas. En el marco de nuestra propuesta, buscamos establecer una semilla que, a través de un ambicioso plan de redensificación, aborde la creación de ciudades más **compactas**, permitiendo que la población vuelva a integrarse en su interior.



Fotomontaje de un recorte de un feudo, sobre una vista aérea de la ciudad de La Plata

Para llevar a cabo esta tarea, considero que no solo es necesario implementar un nuevo plan de **ordenamiento general**, sino que también es crucial abordar cada parte de manera específica. Aunque se deben establecer directrices generales, es importante individualizar el tratamiento de cada barrio. De esta manera, se busca reconectar con la comunidad y asegurar que cada barrio sea abordado desde su **identidad** particular.



REDENSIFICAR

En la propuesta a nivel urbano, la primera premisa a cumplir es la redensificación del casco urbano. Este método busca **reintegrar la comunidad dentro de la ciudad** y aprovechar las infraestructuras y servicios existentes. Las ciudades densas presentan una gran **eficiencia**, ya que los servicios e infraestructuras pueden cubrirse en áreas más compactas del territorio. Además, se busca que la ciudad pueda analizar cada manzana, evaluando su tejido construido a través de **planes sectoriales barriales**. De esta manera, se facilita la densificación de ciertas áreas, otorgando incentivos y beneficios constructivos a aquellos que reserven espacios peatonales y áreas de esparcimiento intramanzana.

Esta lógica persigue lograr un tejido construido más **poroso**, pero donde pueda alojarse un mayor número de personas. Por otro lado, la necesidad de desplazamiento, aunque se reduciría gracias a la diversificación de usos en toda la ciudad, podría abordarse dando prioridad al transporte público en las avenidas y diagonales designadas. Esto aliviaría significativamente los **tiempos de traslado**. En este sentido, no sería necesario implementar nuevos medios de transporte por el momento; simplemente reorganizar los traslados de los sistemas de servicio público que operan dentro del casco y alinearlos con las direcciones mencionadas lograría un flujo mucho más eficiente, acortando los tiempos de servicio.

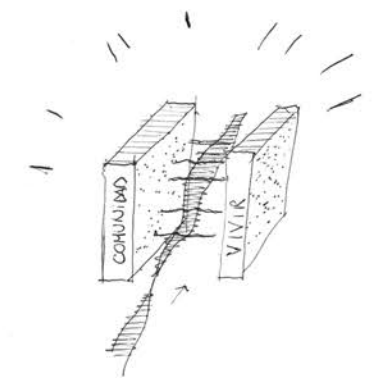
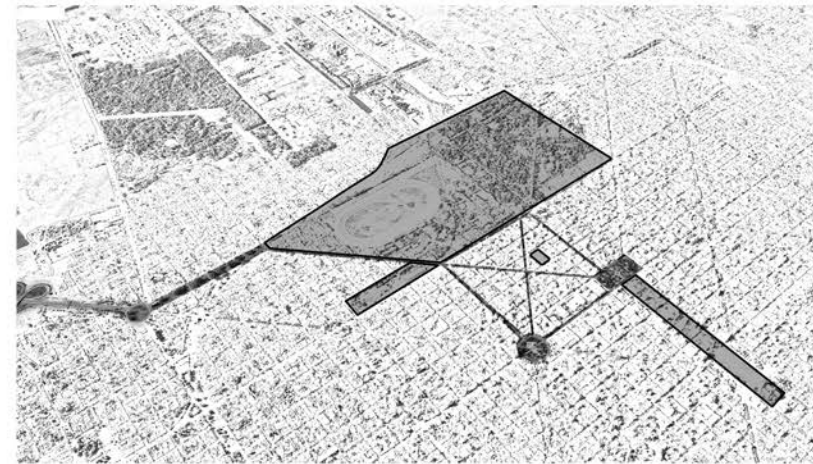
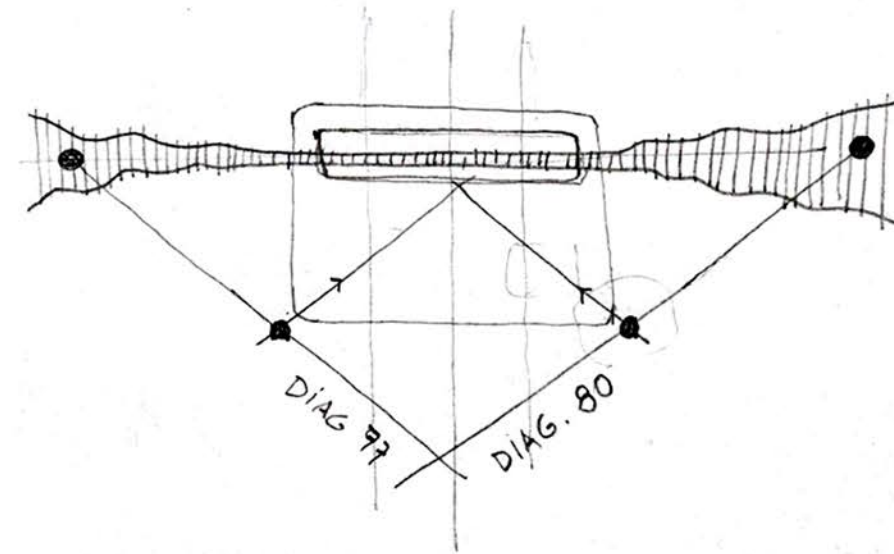
- Manzanas donde se elevaría más de un 40% los factores de ocupación, menos en las manzanas marcadas que hoy ya llegan al máximo que indica el código
- Manzanas donde se elevaría más de un 20% los factores de ocupación, menos en las manzanas marcadas que hoy ya llegan al máximo que indica el código
- Avenidas y diagonales con prioridad en la red de servicios públicos

Dichos beneficios serán otorgados únicamente a las edificaciones que cumplan con la condición de dar "espacios peatonales para la ciudad"

EL SITIO

2.

EL CRUCE DE DOS DIRECCIONES

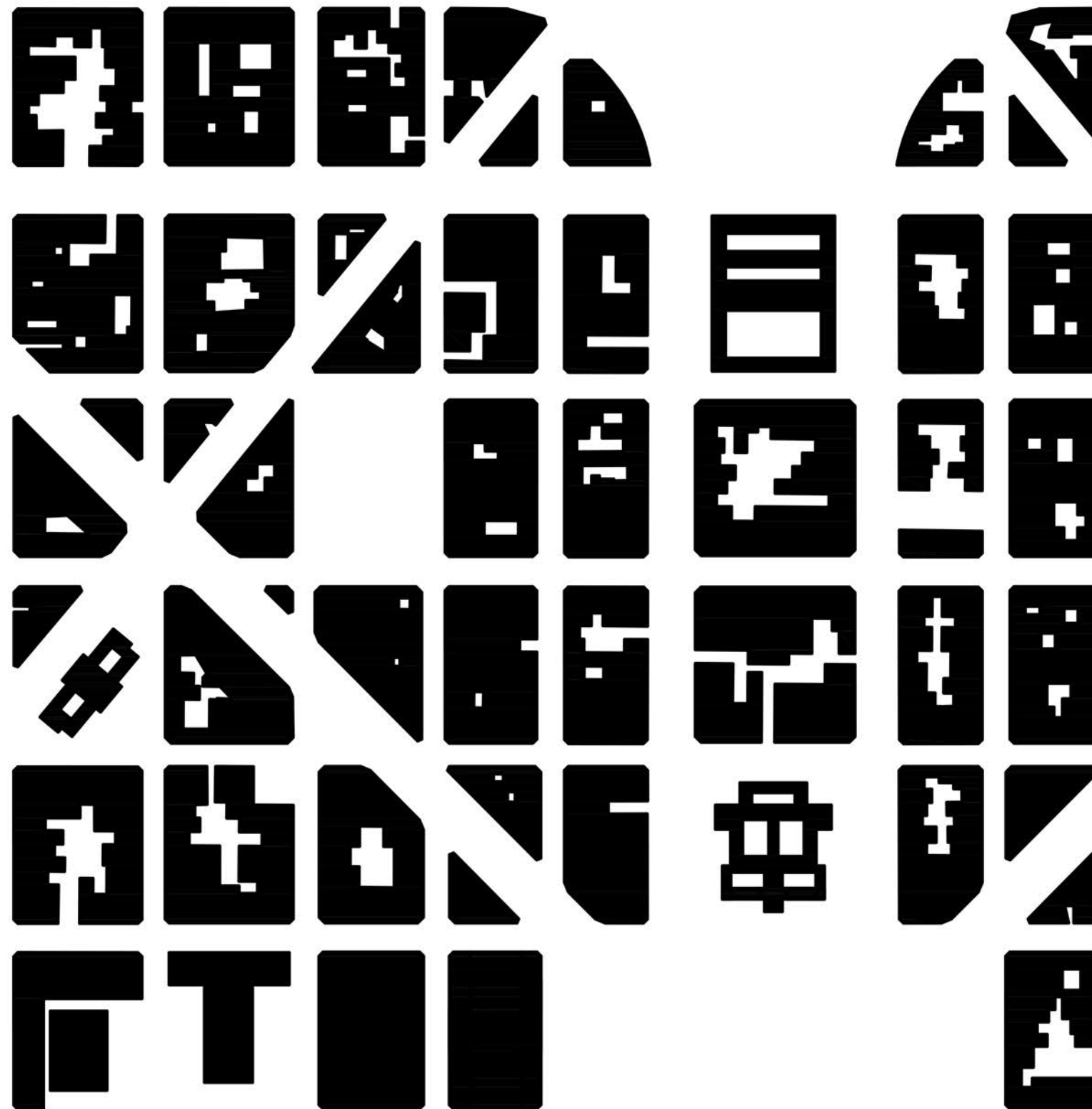


En el análisis del territorio circundante podemos dar cuenta del cruce de dos direcciones, estas están materializadas en avenidas, son las diag. 77 y 80, y aunque ambas tienen el mismo nombre ("diagonal"), tienen **carácter y direcciones muy diferentes**, aunque cumplen la misma función, unir. Por su parte diagonal 77 cumple con su razón uniendo plaza ... con "el bosque" y el eje fundacional de la ciudad, por otra parte, el diagonal 80 intenta cumplir con su función, primero de su conexión con el transporte histórico que representa el tren y la autopista BSAS-LP con el centro de la ciudad.



Entonces, me pregunto, ¿qué sucede cuando dos conexiones con diferentes motivos colisionan? Por otro lado, también me cuestiono, ¿las edificaciones no darán ninguna respuesta a la particularidad urbana que se presenta en este lugar de la ciudad?





Escala 1:4000
estructura territorial obtenida de planos existentes
y corroborada con Google earth

Limites viales Norte, Sur, calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste, calle 55 y calle 46

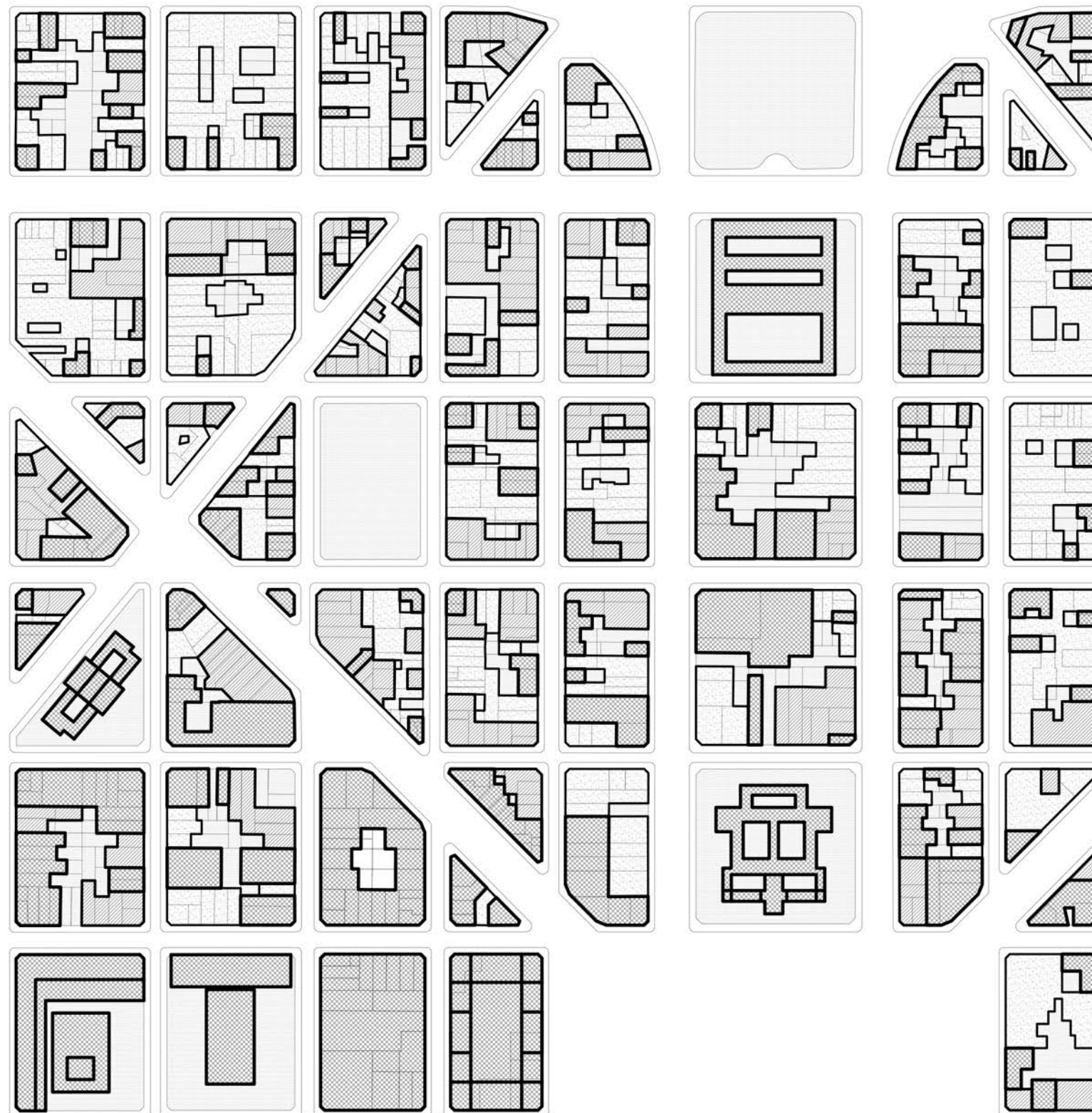
MORFOLOGIA URBANA

- Tejido construido
- Tejido vacío

El análisis del tejido urbano en principio propone un **tejido sumamente denso**, en el cual a priori, pareciera casi imposible de abordar con propuestas reales, que porifiquen la masa edilicia, dando un cambio de paradigma en la forma de pensar la ciudad, y la proporción de importancia que toman los autos, con respecto a los peatones, bicicletas y transporte público.

La morfología urbana es la forma externa de las ciudades. Esta se ve influenciada por el emplazamiento (relación con el medio físico: sobre una colina, en la ribera de un río, etc) y la situación (posición relativa de la ciudad con respecto al entorno próximo: otras ciudades, vías de comunicación, etc). Su estudio se realiza sobre un plano, que es la representación a escala de los espacios construidos (edificios) y de la trama urbana (calles, parques, y otros espacios vacíos).

Fuente: http://ficus.pctic.mec.es/bsu0001/ciudad/morfologia_urbana.html



TEJIDO URBANO

- Tejido duro**
- Tejido medio**
- Tejido blando**
- Vacios**
- Veredas**
- Parcelamiento**

El análisis del tejido urbano se da a partir de su **condición edilicia**, ya sea por su valor patrimonial o monetario, y la capacidad que este tenga de permanecer en el futuro o no.

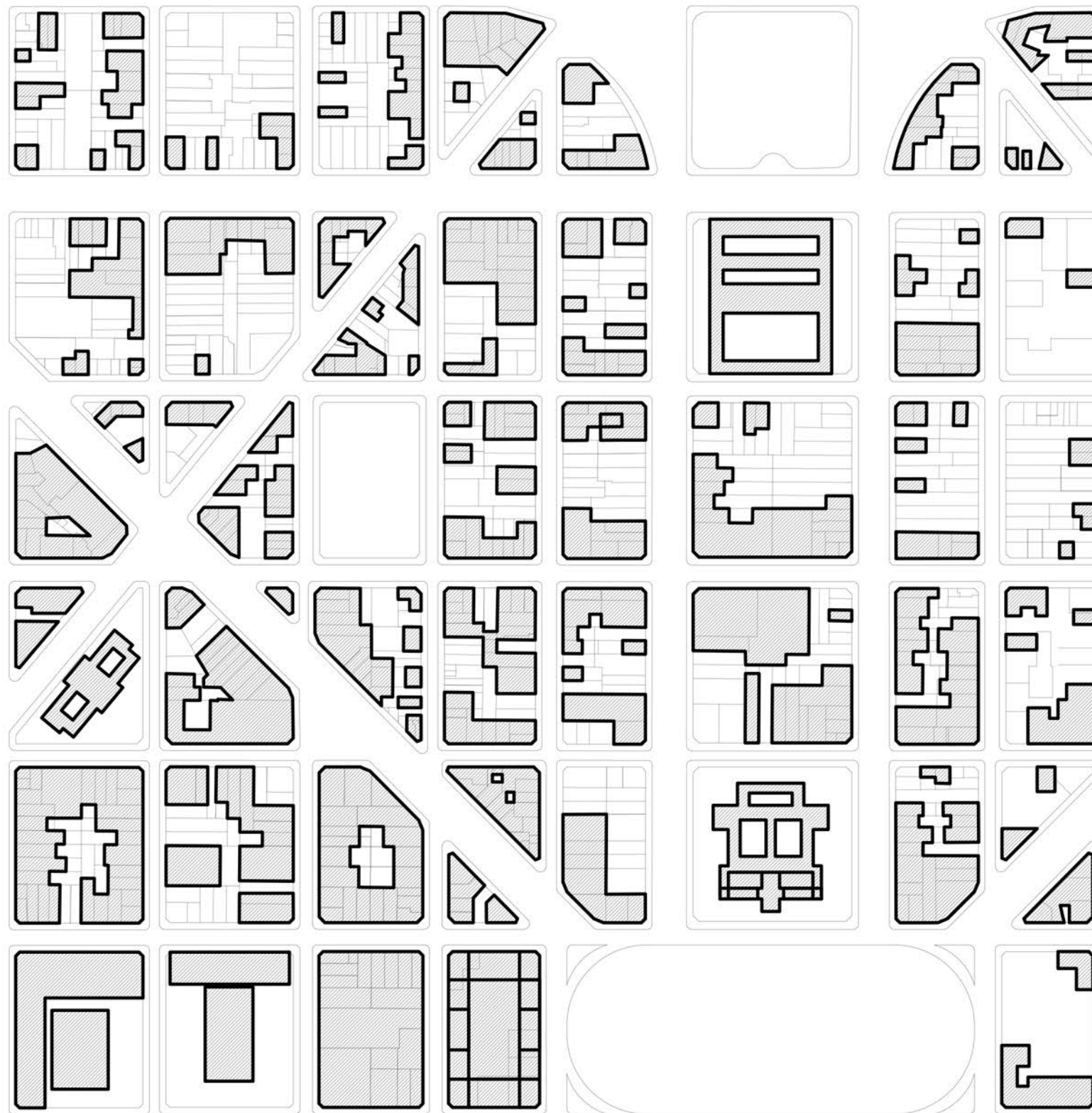
Obteniendo así este resultado, desde las que mayor capacidad de perdurar tienen, a la que menos, en el orden especificado.

¹ En urbanismo, el término tejido urbano, también conocido como grano urbano, denota la estructura u organización de los componentes perceptibles que conforman una ciudad. Es decir su particular manera de agruparse y las relaciones de dependencia que caracterizan el comportamiento de sus elementos constitutivos.

Fuente: Arqueo Arquitectural

Escala 1:4000
estructura territorial obtenida de planos existentes
y corroborada con Google earth

Limites viales Norte, Sur. calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste. calle 55 y calle 46



NUEVO TEJIDO URBANO

- Tejido construido
- Tejido vacío

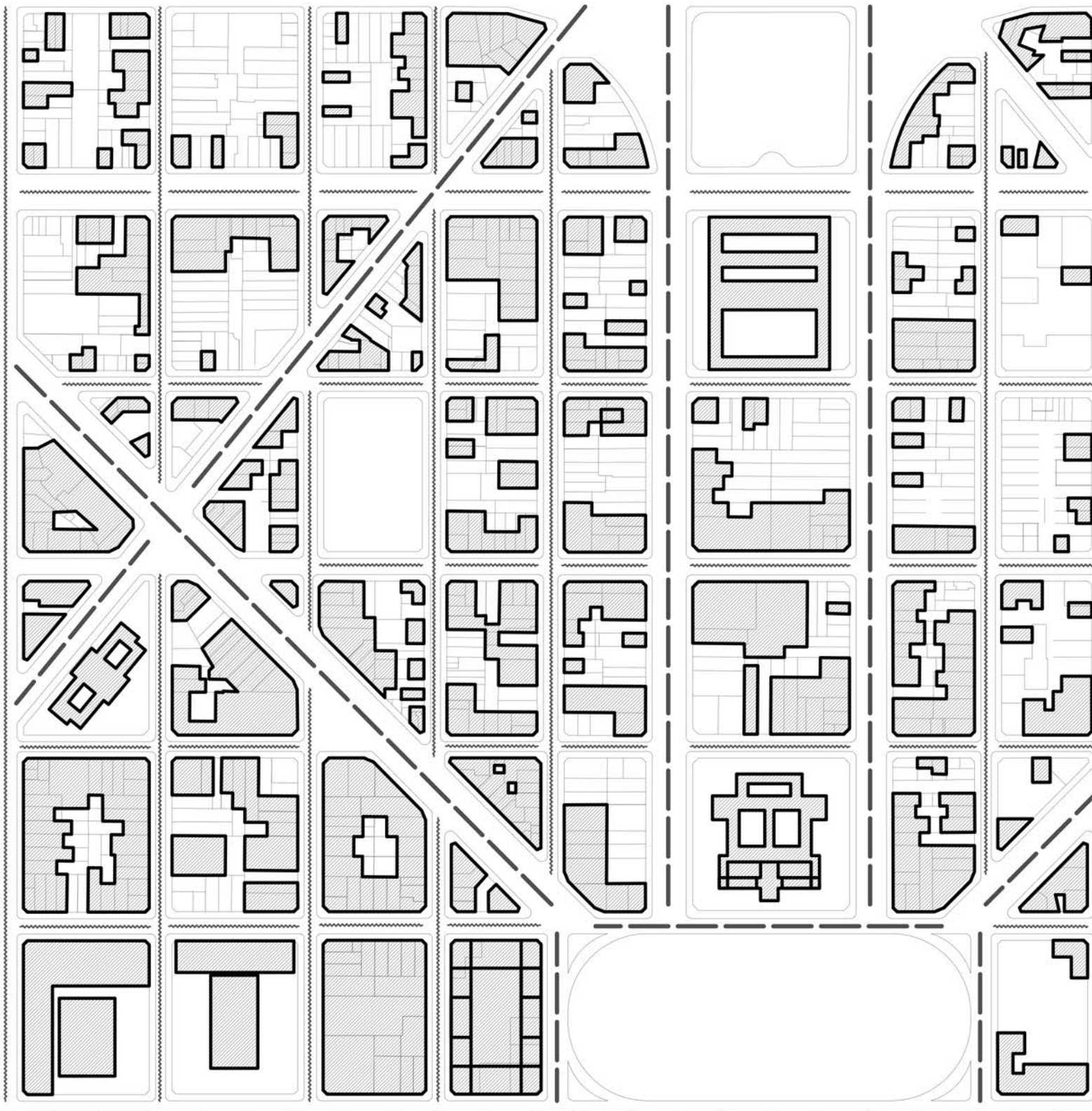
Luego de hacer un análisis de la condición edilicia de la zona, se puede notar que haciendo operaciones de **sustracción** en partes del tejido, donde se ven susceptibles a cambios, podemos empezar a notar la condición que la ciudad podrá llegar a abordar, con nuevos espacios vacíos y un nuevo **paradigma** de construcción del **sistema urbano** en general.

paradigma
 Cómo se pronuncia
 nombre masculino
 1.
 Ejemplo o modelo de algo.
 "Suecia se suele presentar como paradigma de sistema democrático"

Fuente: Diccionario

Escala 1:4000
 estructura territorial obtenida de planos existentes
 y corroborada con Google earth

Limites viales Norte, Sur, calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste, calle 55 y calle 46



Escala 1:4000
estructura territorial obtenida de planos existentes
y corroborada con Google earth

Limites viales Norte, Sur, calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste, calle 55 y calle 46

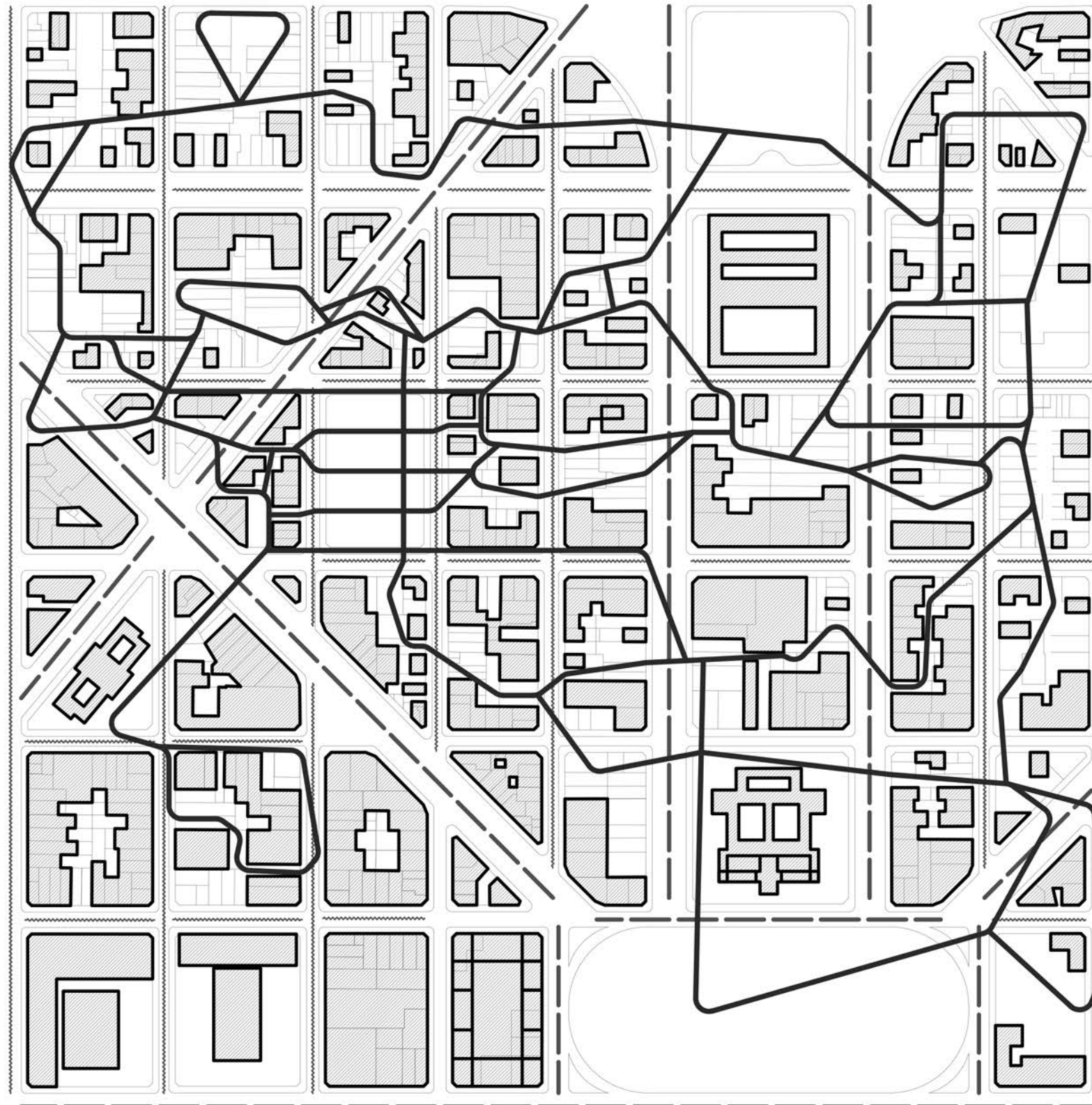
NUEVA ESTRUCTURA VIAL

- — Transporte público
y transportes no
contaminantes de baja
escala
- Transporte privado

La nueva estructura vial se da a partir de darle prioridad a los **transportes públicos** y no contaminantes (de baja densidad) de la ciudad, por las arterias de la misma, este incentivo trata de lograr el uso de estos servicios y no por el contrario, del auto, como en la actualidad.

Si bien la red vial de la ciudad es de fácil lectura y reconocimiento, presenta en la actualidad varios aspectos conflictivos que impiden una eficiente circulación, producto de su propia configuración en relación con el desarrollo de la circulación vehicular y el incremento del parque automotor

Fuente: <https://www.google.com/maps/@34.6111111,-58.3833333,15z>



Escala 1:4000
estructura territorial obtenida de planos existentes
y corroborada con Google earth

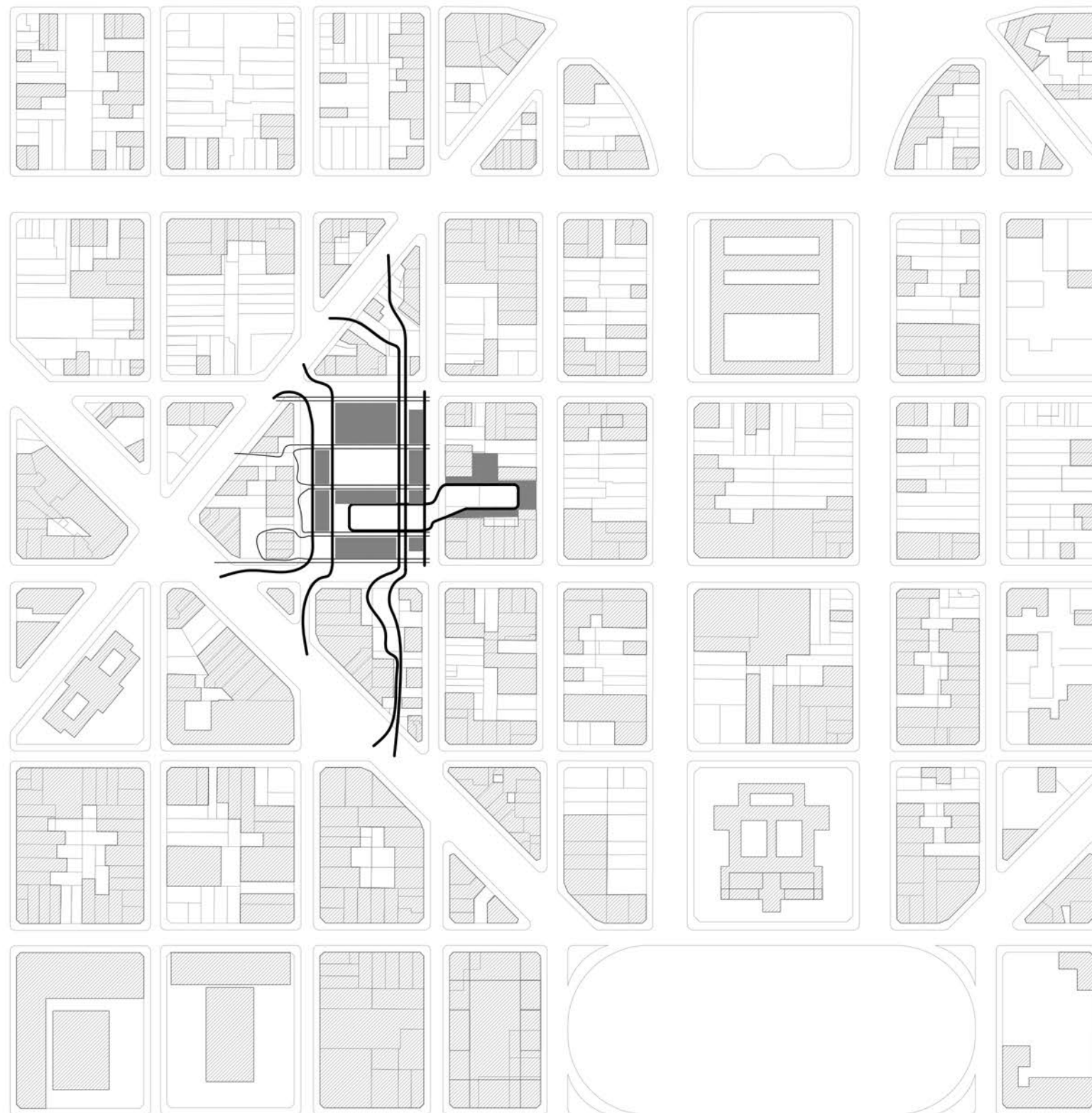
Limites viales Norte, Sur, calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste, calle 55 y calle 46

NUEVA ESTRUCTURA PEATONAL

— Nuevas circulaciones peatonales

Este nuevo cambio de paradigma en la forma de construcción del tejido urbano genera nuevas posibilidades, dando espacio a crear ciudad para humanos, y no para autos.

Las nuevas construcciones que se den en la ciudad tendrán como prioridad la incorporación de espacio público de **mediana escala** y un nuevo **sistema** de circulación urbana.



Escala 1:4000
estructura territorial obtenida de planos existentes
y corroborada con Google earth

Limites viales Norte, Sur, calle 1 y calle 7 Limites viales Este, Oeste, calle 55 y calle 46

ESTRUCTURA PEATONAL DE PROYECTO

— Circulaciones peatonales

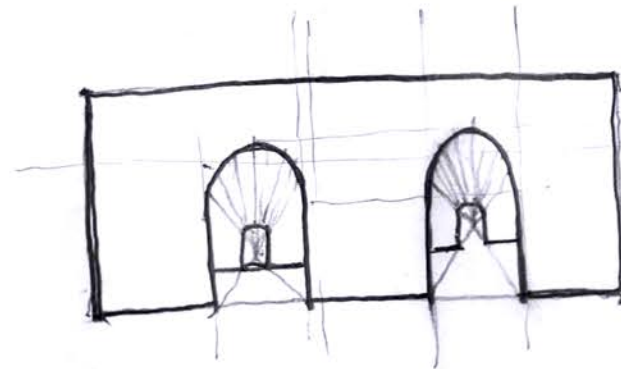
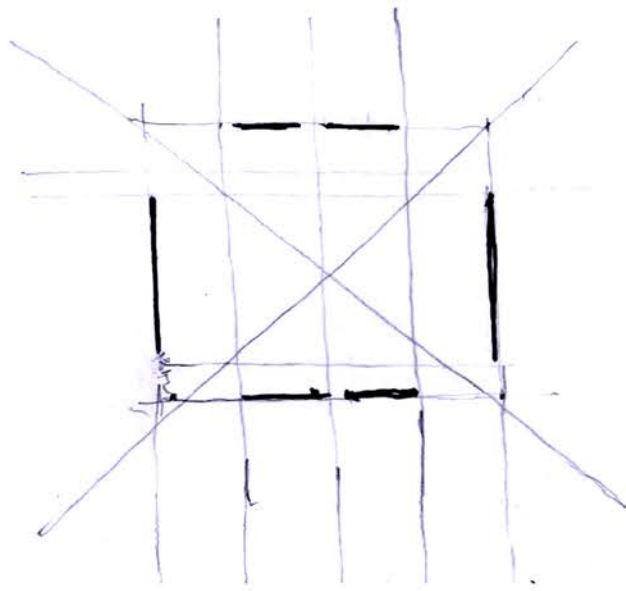
La tensión que genera la comunicación citadina entre los espacios a través de autos, pide que los nuevos espacios a crear se hagan cargo del transitar peatonal y de la ciudad para humanos.

Desde esta perspectiva y tomando el análisis de peatonalidad realizado anteriormente, podemos notar una pasante principal que empieza a establecer el proyecto en su articulación primaria.

Se genera una conec. peatonalmente entre dos puntos de movilidad.

ANÁLISIS DE PROYECTO

3.

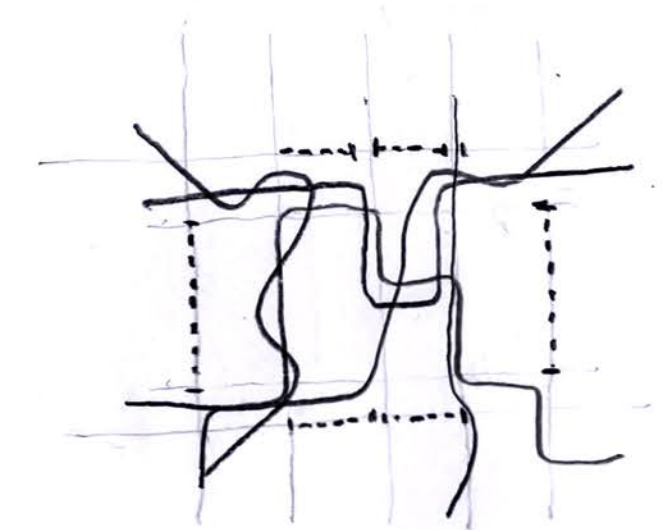


“Cuando los ladrillos cayeron, las personas se hicieron autos, y estar se convirtió en un pasar apurado”

LA LOGICA CONSTRUCTIVA DE UN MERCADO URBANO.

La lógica que impera en la gran mayoría de los mercados insertos en un tejido urbano, son sus líneas claras, líneas que conforman un límite con la calle y la vereda, líneas que casi siempre dan muestra de su presencia. Esta lógica abre lugar cada “x” distancia a portones de gran escala, con la peculiaridad de que, al estar puestos en simetría, cuando el peatón se posa delante del mismo, puede **unir la ciudad con la mirada**.

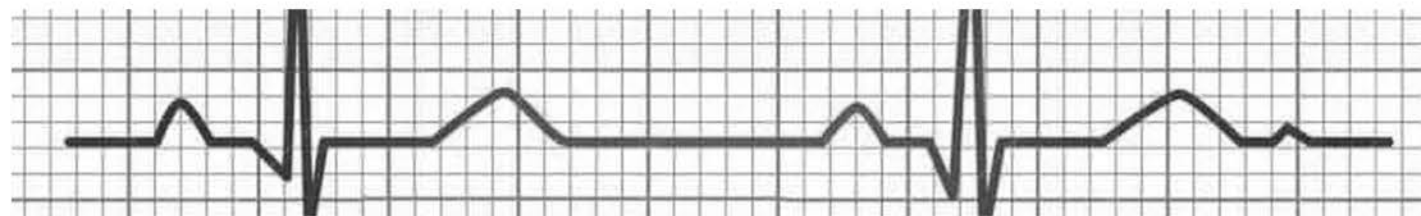
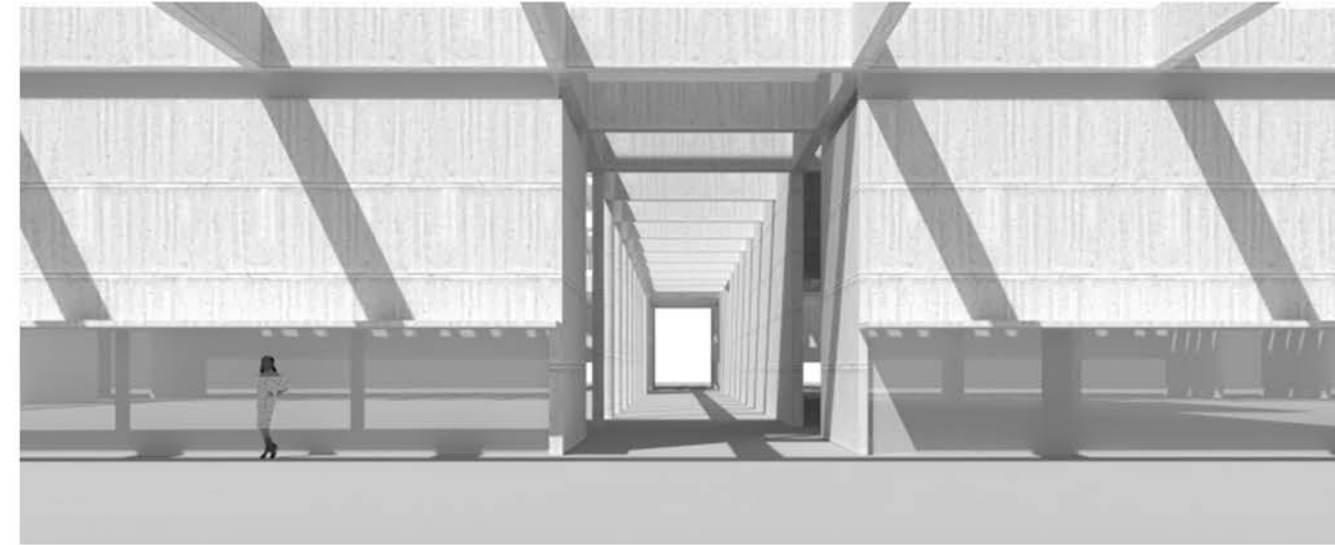
Cuando el peatón accede al mercado, conoce su salida porque está delante de sus ojos, pero la lógica de armado de éste hace que, aunque la salida está ahí, el usuario va a **pasear** entre sus anaqueles y puestos saliendo al final del recorrido por otro portón que no era exactamente el que se había posado delante de sus ojos.



“MERCADO BUENOS AIRES”

El mercado Buenos Aires, era el mercado que antes de su demolición hace ya 40 años, se posaba en la manzana que se encuentra rodeada entre las calles 3, 4, 48 y 49. Este mercado tenía una lógica como la que se explica anteriormente, con la particularidad que sus portones estaban ubicados en las 4 esquinas, dando paso a corredores internos que atravesaban la manzana en forma diagonal.

“El ruido toma sentido cuando los silencios lo convierten en música”



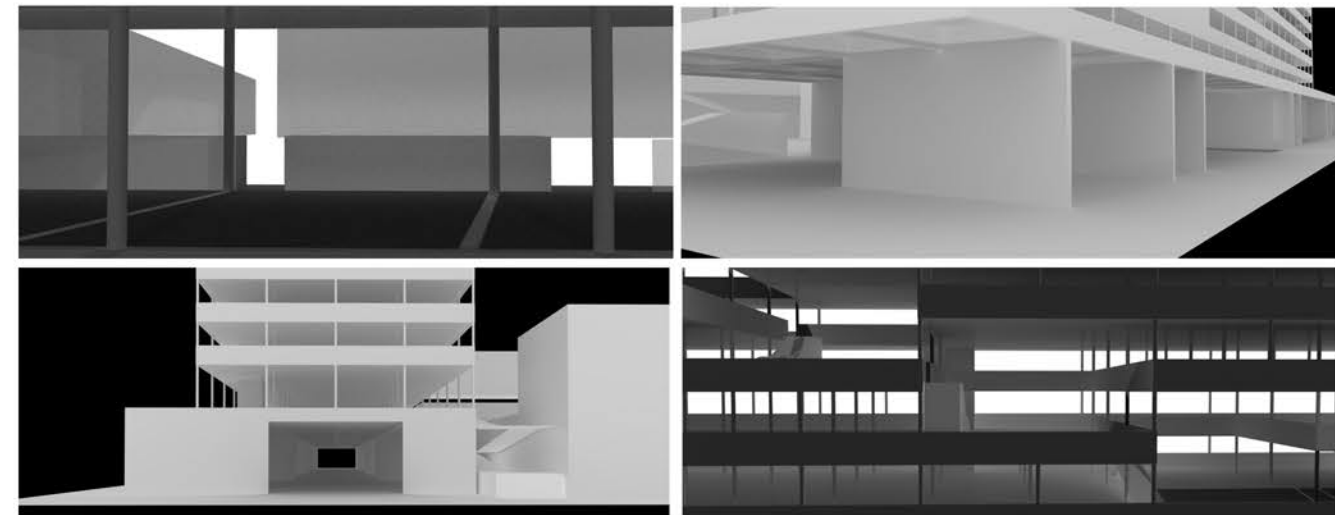
INSTRUMENTOS DE UNION URBANA, PARA DARLE SENTIDO A CONEPTOS DE INTERIORIDAD, SILENCIOS Y PAUSAS

EL VACIO COMO ARTICULADOR

La lógica del vacío como articulador tiene 2 aristas a analizar de su incidencia proyectual, y urbana.

La primera de ellas, es el carácter. Es fácil identificar un agujero, porque este está rodeado de un lleno agotador, se vuelve un elemento extraño en la trama, una entrada o una salida quizá, por lo pronto, un elemento diferente, a su vez, también, este carácter moldea los llenos dándole sentido con sus pausas.

La segunda arista que me parece de importancia es, la forma en la cual el vaciado en partes estratégicas del entramado, puede conformar verdaderos lugares para estar, romper con la lógica de la circulación crónica, y darle a la ciudad y el proyecto un punto de unión, un punto donde el ciudadano pueda sentarse sin sentir que es un intruso de la lógica colindante.



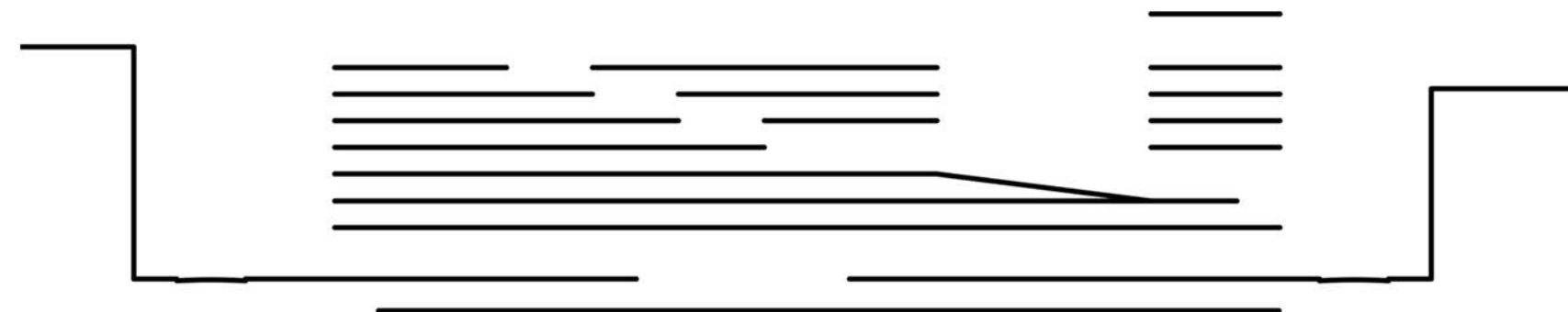
EL BARRIO COMO LINEAMIENTO

UNA COMUNIDAD EN UNA BALDOSA

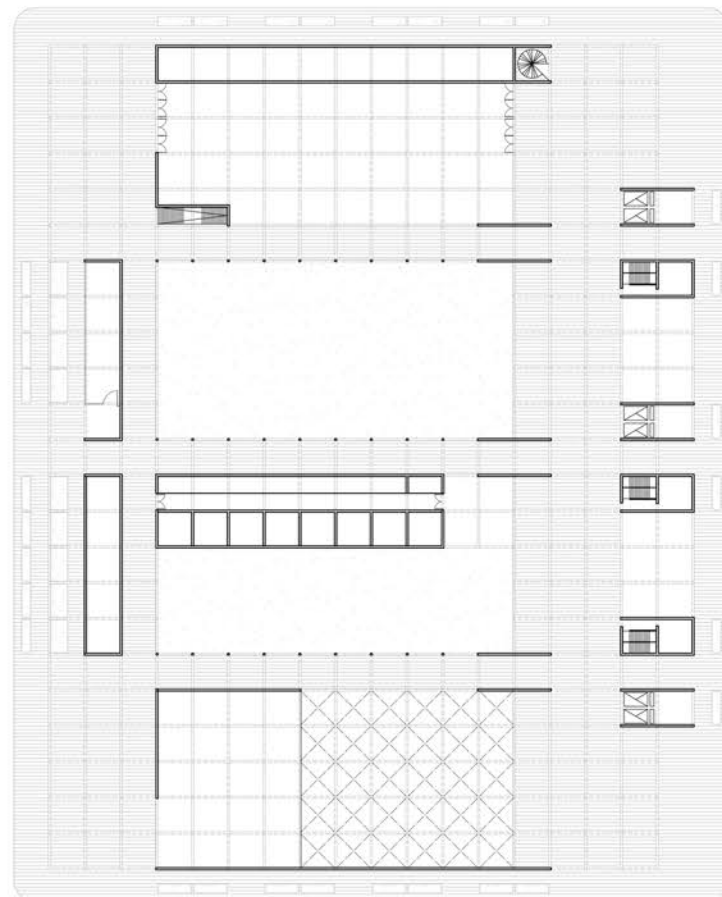
Se buscará dar espacios de **aprendizaje, de trabajo, de ocio, etc.** Intentando relacionar espacio para clubes de barrio, la universidad, actores independientes del barrio y el conjunto, en fin, **una comunidad en una baldosa.**

El corte transversal ofrece una lectura longitudinal de lo que estamos queriendo ver, y si hacemos un corte transversal por la forma en la que habitamos las ciudades podemos notar la necesidad de revivir "la lógica de barrio". **Habitar el barrio ofrece comunidad**, y la comunidad ofrece formas saludables de habitar los espacios.

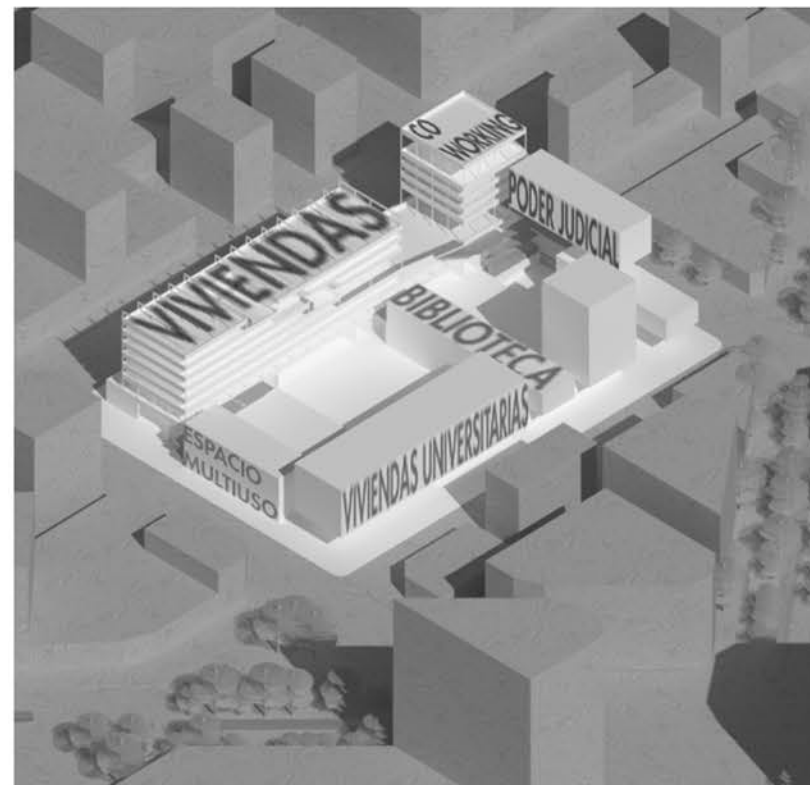
La vocación de este proyecto es volver a poner en auge estas posturas urbanas, yendo a los extremos en cada uno de los lineamientos propuestos. Las viviendas son en el centro, y serán otorgadas a ciudadanos marginados del sistema que les da el nombre (ciudad). Los espacios tendrán un sistema que permita la flexibilidad de usos, de actores y de situaciones



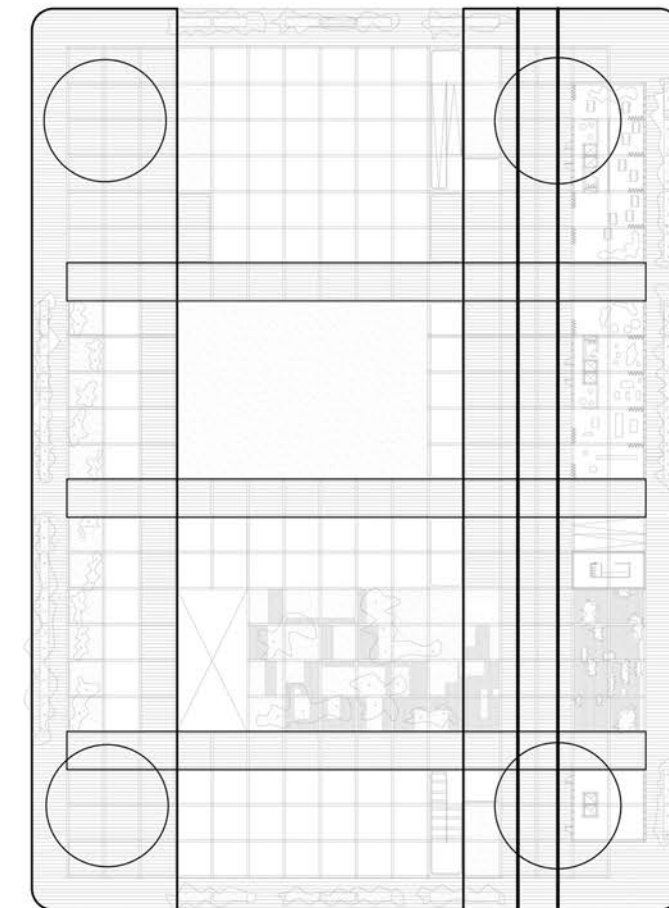
DESDE EL LLENO AL VACIO
LA GALERIA Y SUS PROGRAMAS



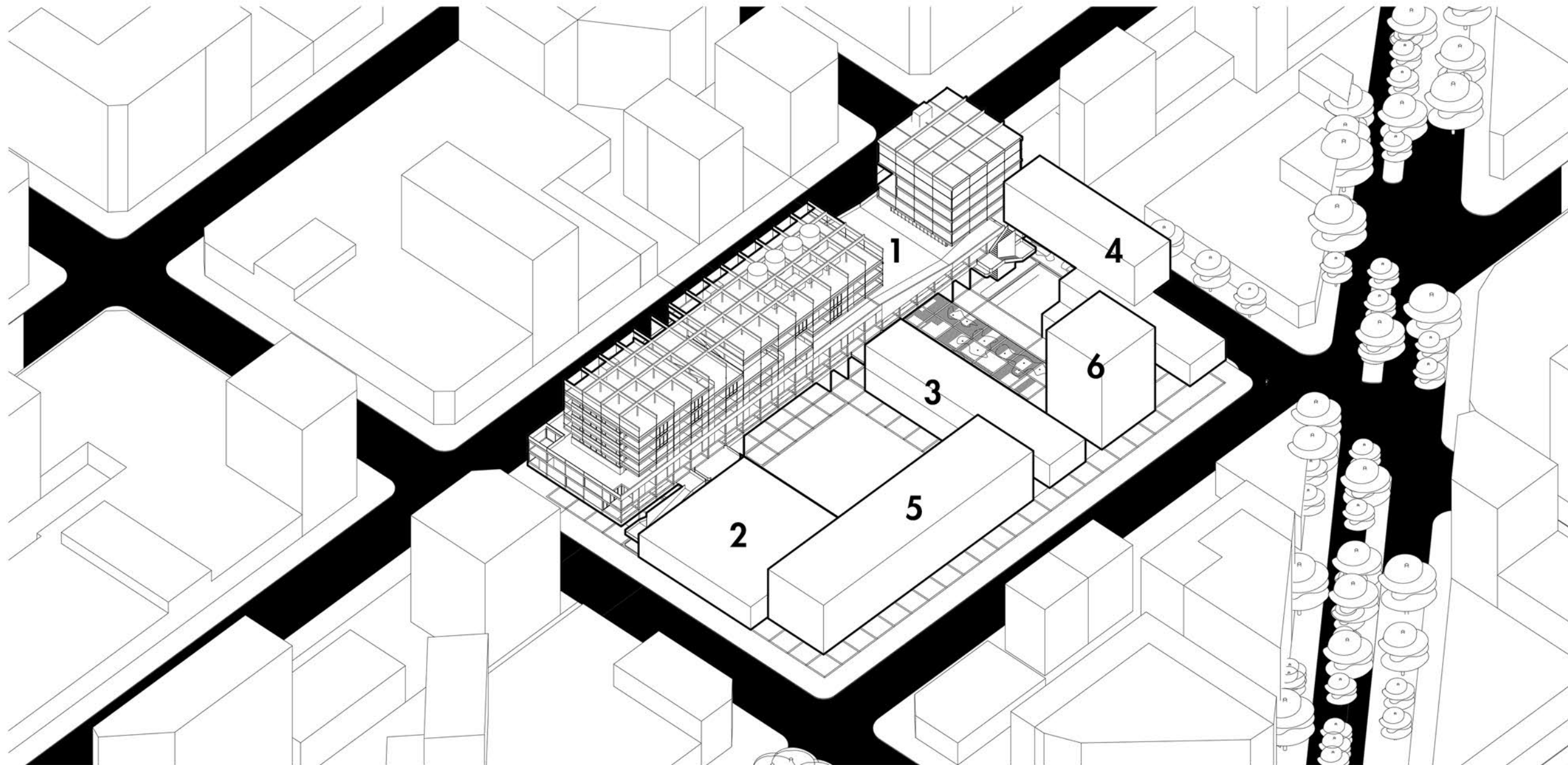
El pasillo se convierte en galería cuando este tiene programas que le den volumen conceptual y sentido a su paseo rectilíneo.



La posición proyectual adoptada se explica en tres puntos, abordando el proyecto urbano desde diversas perspectivas. En primer lugar, se inicia con una explicación desde un posicionamiento ideológico que define lo que, desde mi perspectiva, los proyectos urbanos deberían ofrecer a la ciudad. El segundo aspecto se basa en la respuesta a la condición proyectual presente en la ciudad. Por último, se consideran sus condicionantes históricas.



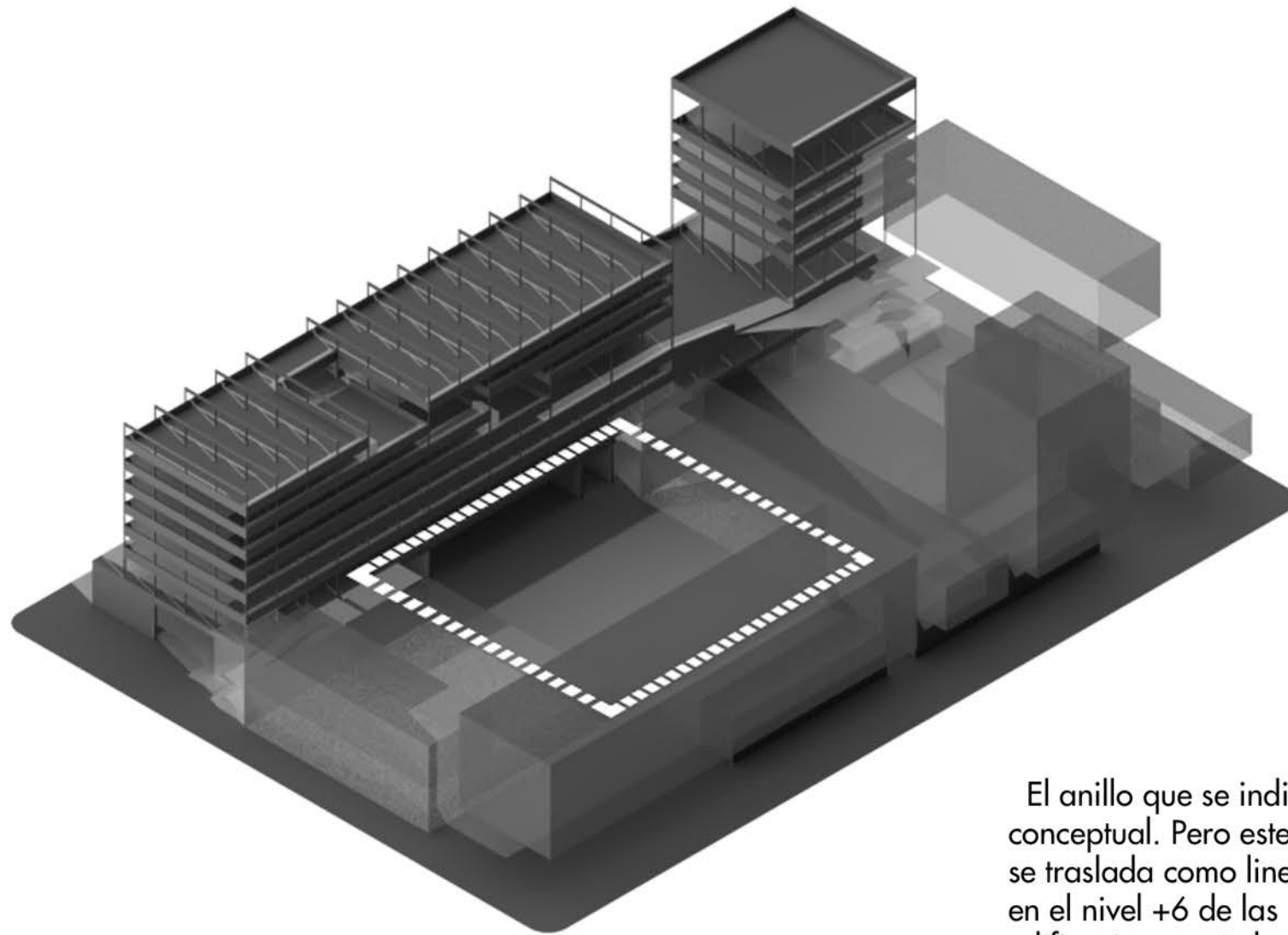
Estos elementos comprenden, en primer lugar, los zócalos estratégicamente ubicados para facilitar el ensanchamiento y permitir la circulación de aire en las esquinas, cada uno adaptándose a su condición específica (desde el plano hasta el vacío y desde el vacío hacia el lleno). En segundo lugar, se encuentran los pasajes internos, y en tercer lugar, la galería urbana.



USOS MANZANA

1. Vivienda + trabajo (multiple)
2. "El club" pabeyón multifunción
3. Biblioteca + aulas
4. Poder judicial (nueva sede)
5. Vivienda + espacios de estudio
6. Vivienda + espacios de estudio

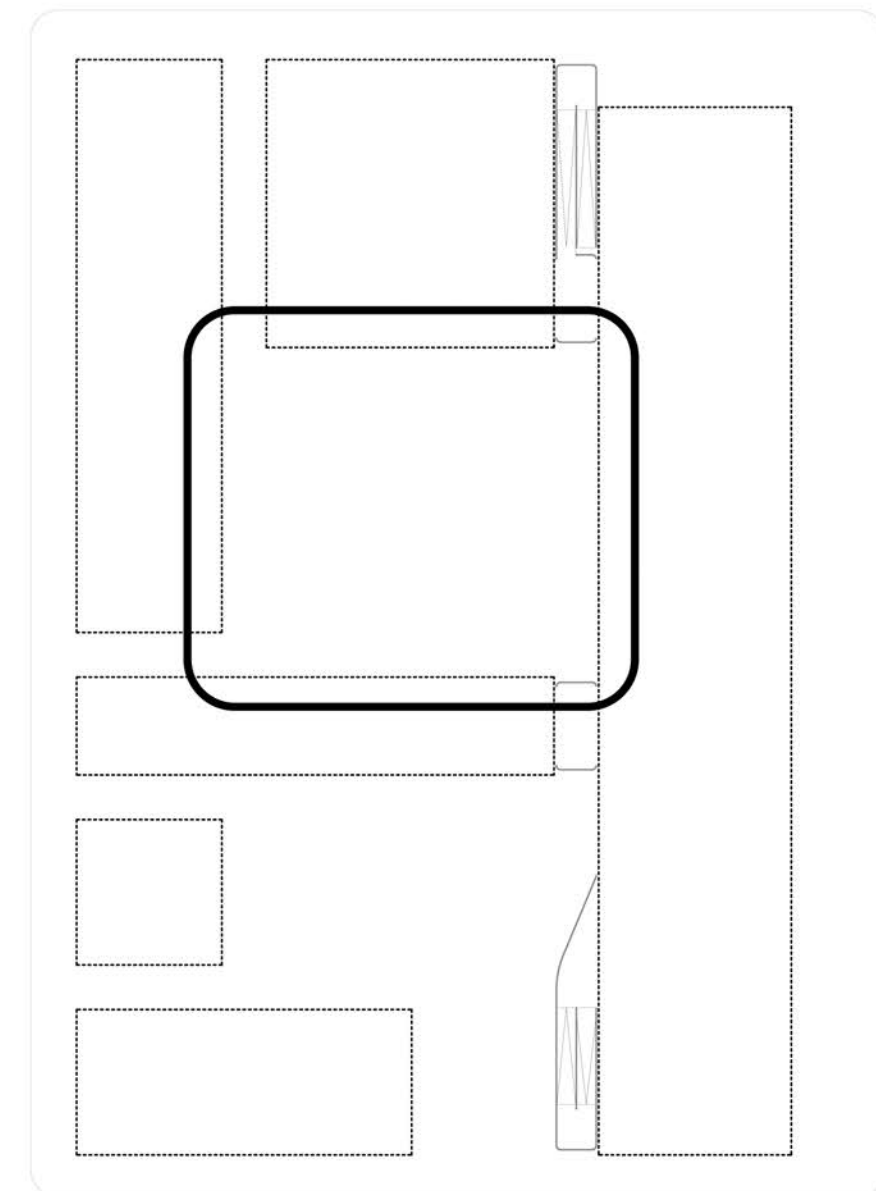
ESTAR, TRANSITAR, HABITAR, TRABAJAR, DESCANSAR... VIVIR... ESC. 1:1200

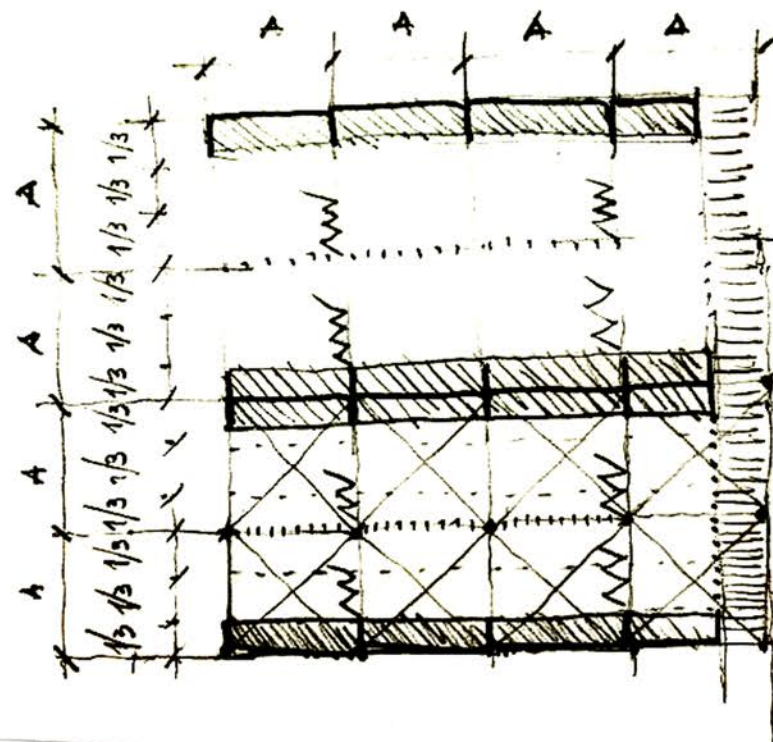


El anillo que se indica, es conceptual. Pero este mismo se traslada como lineamiento en el nivel +6 de las edificaciones señaladas en el esquema, donde cada propuesta deberá respetar una circulación pública, con lugares de ocio, y respuesta de los programas propuestos en dicho nivel al propósito de este corredor público.

Los mismos serán unificados por conectores metálicos anclados entre edificios.

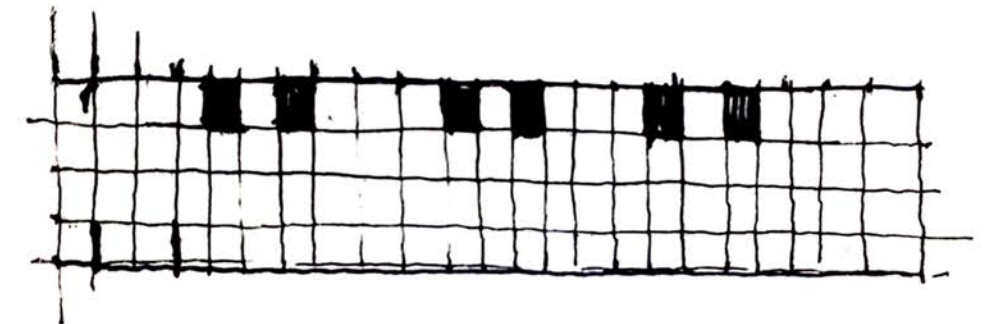
ANILLO PUBLICO DE ENCUENTROS Y USOS



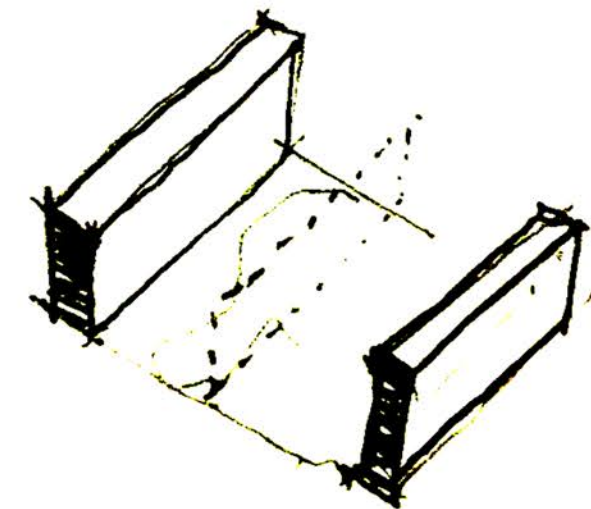
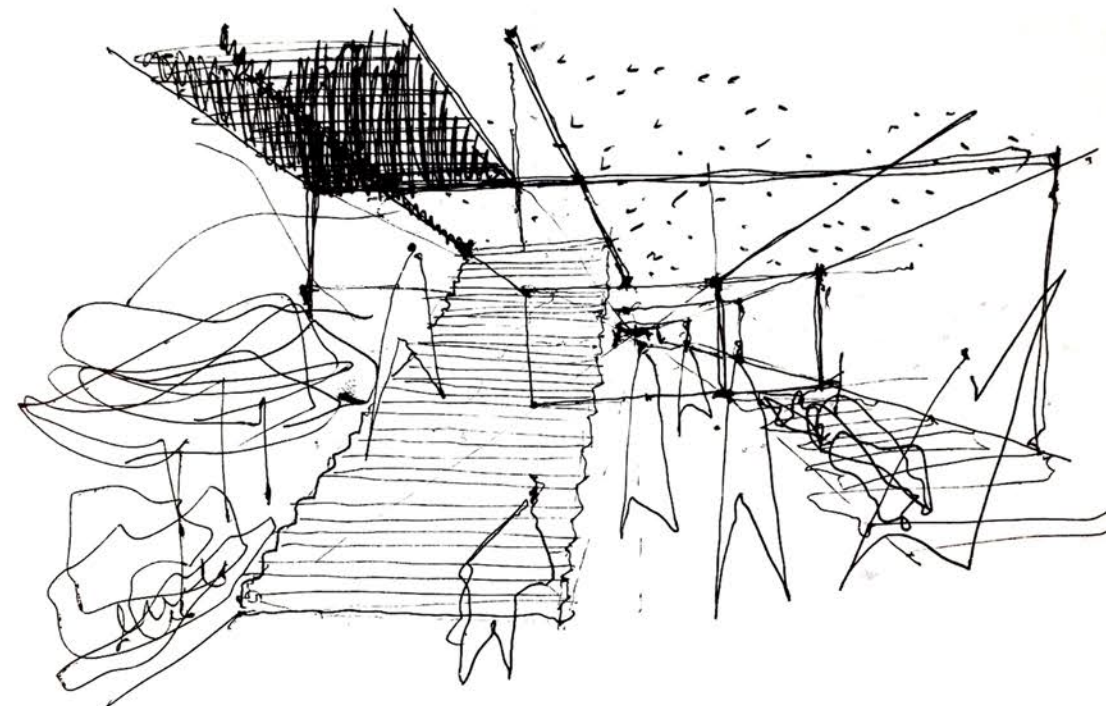


Entonces es así que los bloques aledaños que contienen actividades varias (aprender, hacer, divulgar) se entrelazan con este mismo, anudando sus circulaciones con la galería que recorre de luz a luz las diferentes actividades que propone este entramado urbano en un compacto sintético.

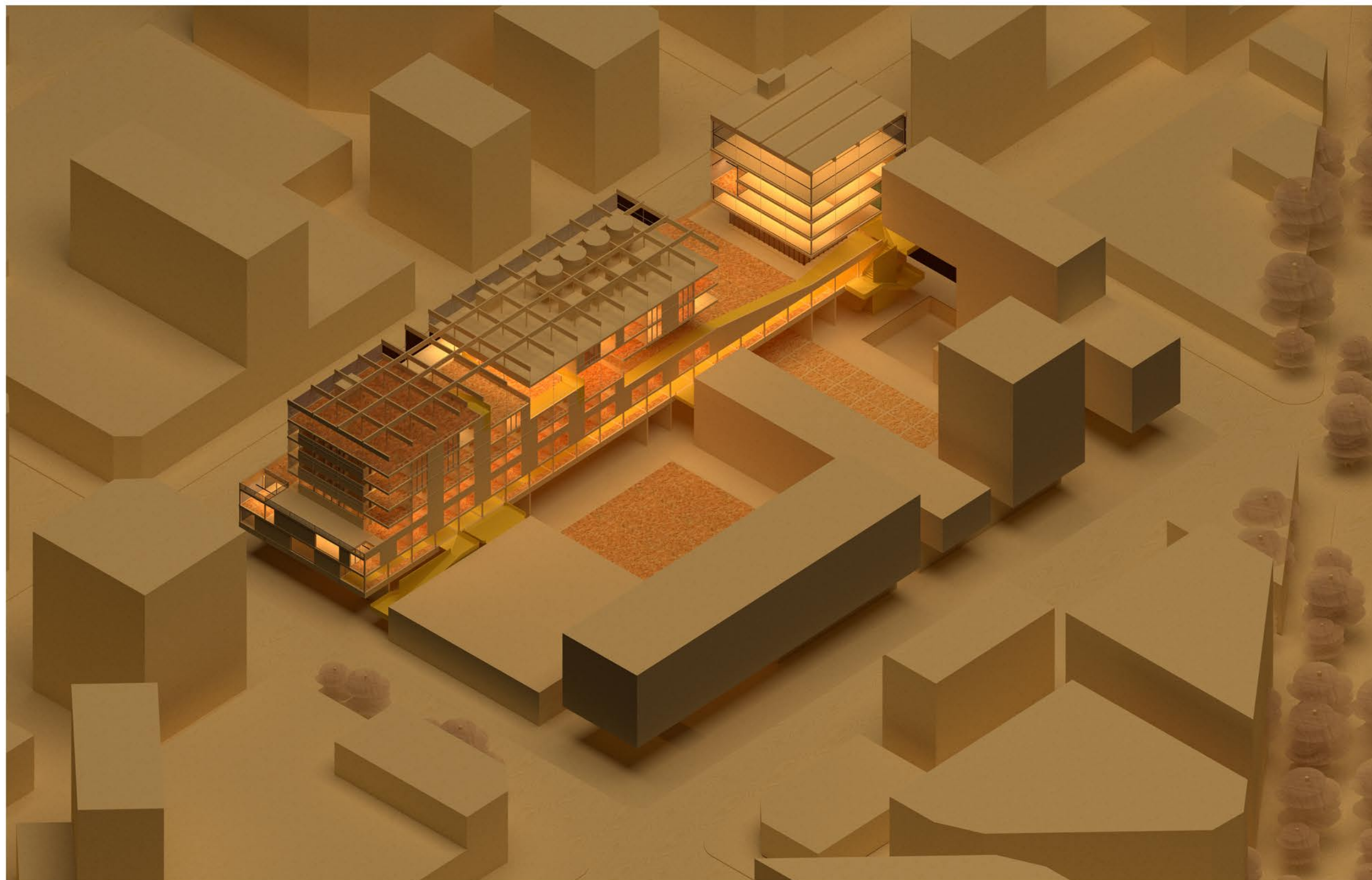
La "tira" es este lugar del proyecto que genera la tensión más grande sobre las demás partes, este elemento funciona de imán, ya que los demás responden inexorablemente al mandato de su galería, y pasantes verticales.



**GALERIAS, PARQUES, CORREDORES, FERIAS, CASAS
CIUDAD EN EL LLANO, Y EN LAS MONTAÑAS**

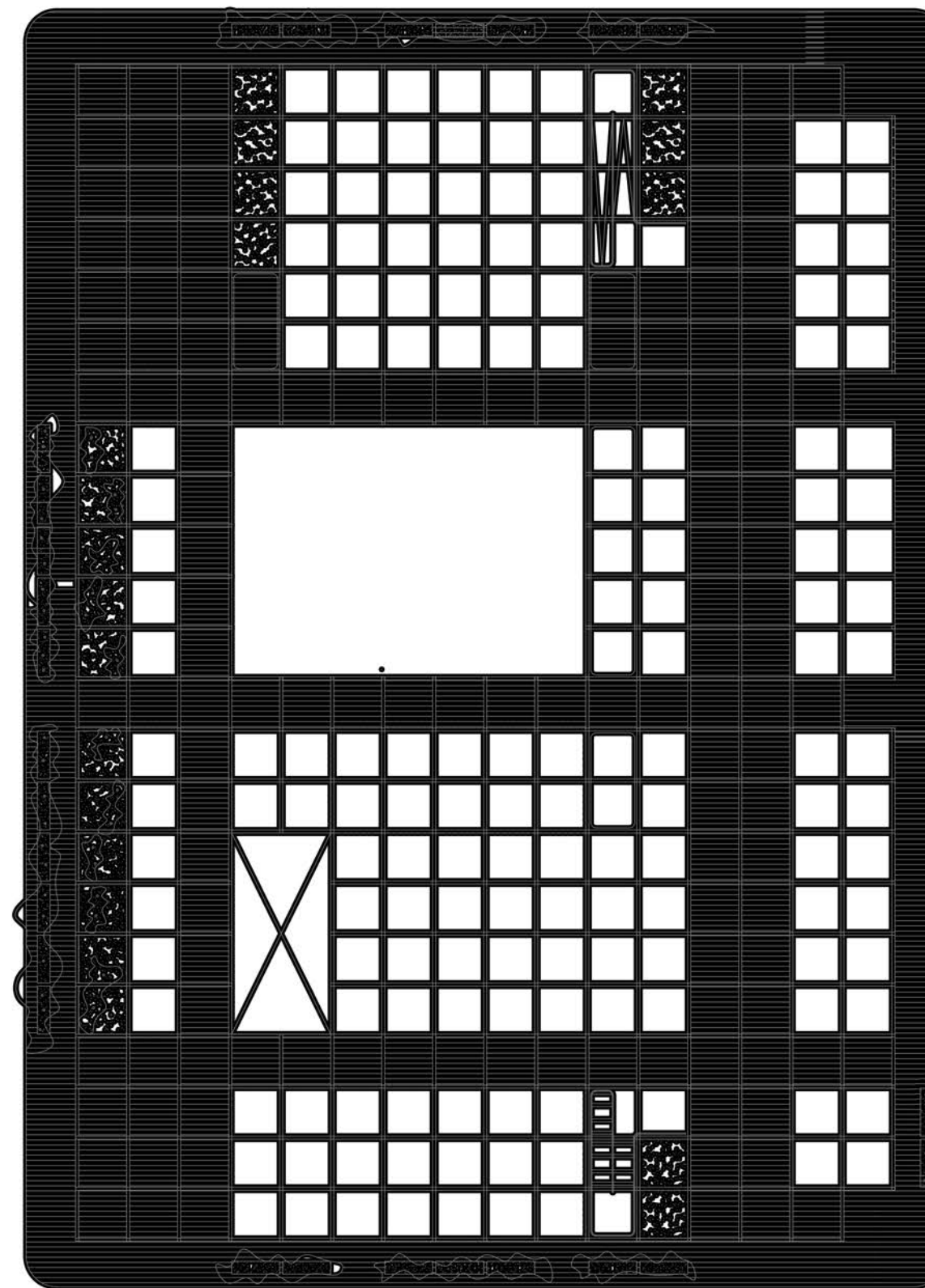
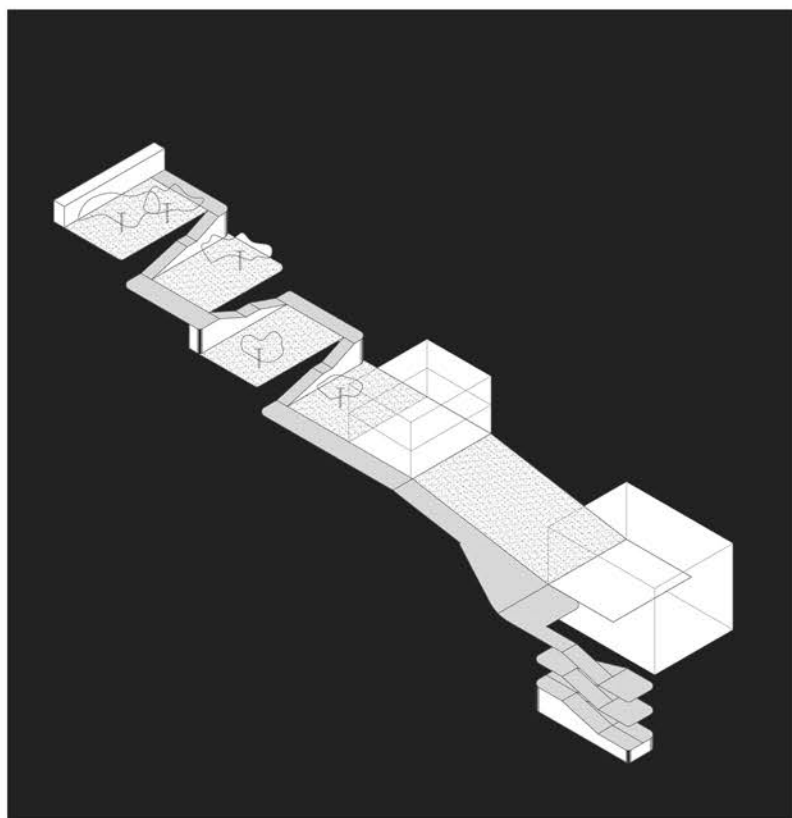


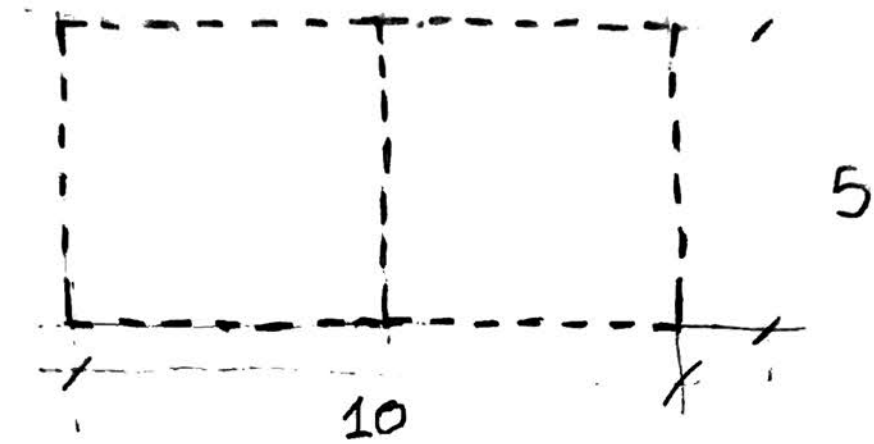
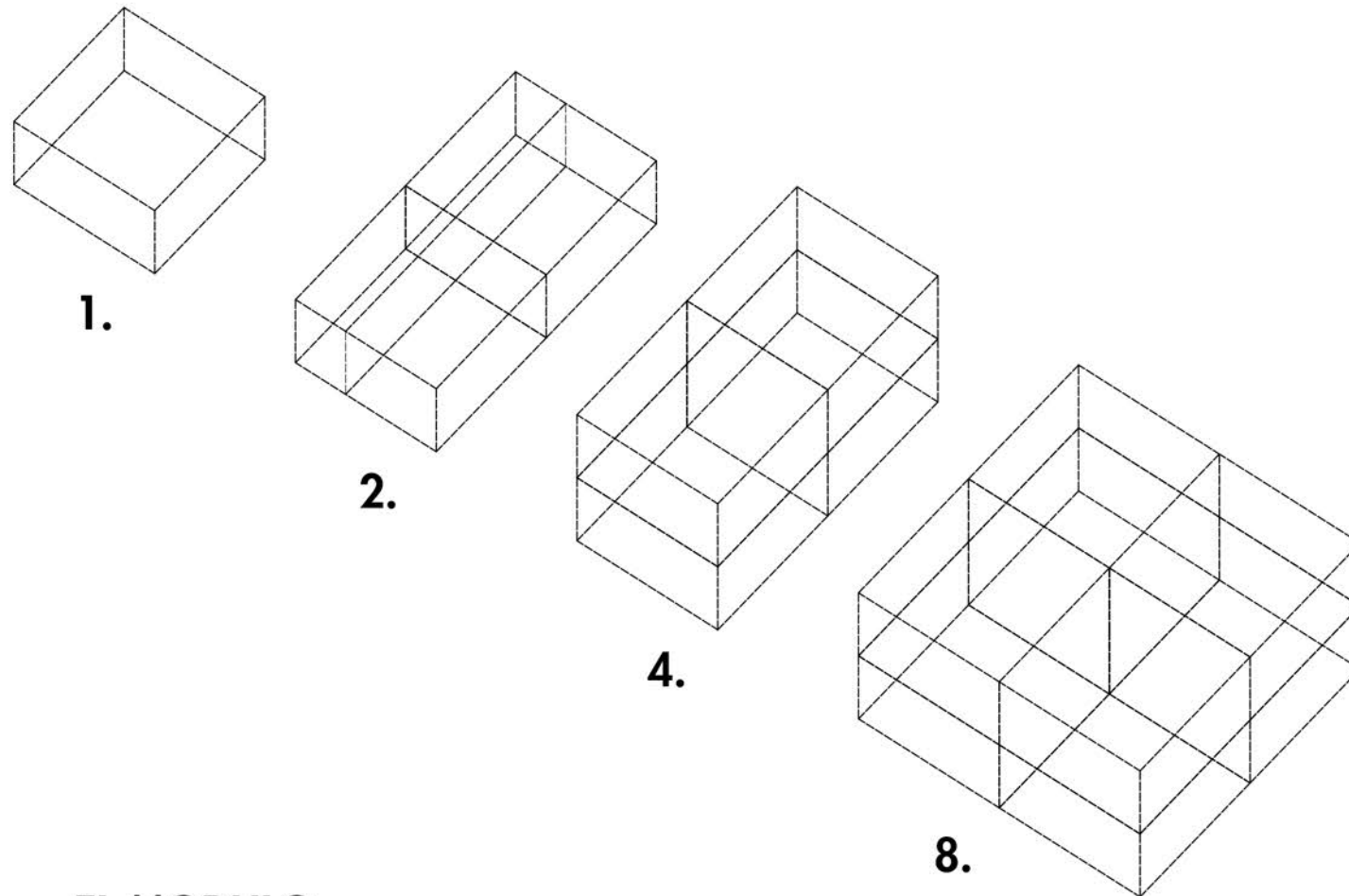
"Entre Paris y Manhattan"



LA CIUDAD DE ARRIBA

En este entramado de actividades urbanas se dan varios planos espaciales que corresponden a la actividad que se prestan entre ellos, los espacios tienen una lógica inquebrantable, con un módulo muy claro, permitiendo así el juego espacial de una ciudad en estratos, ya que, al pasear por sus paseos y galerías, esta sumatoria de módulos tridimensionales permite descubrir un juego inacabable de ingresos y egresos, de bajadas y de subidas, de llenos y de vacíos.



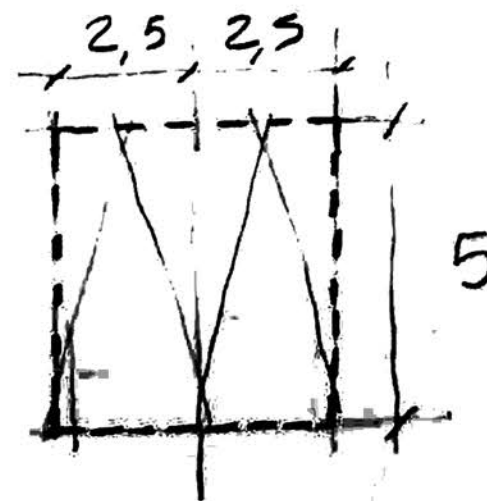
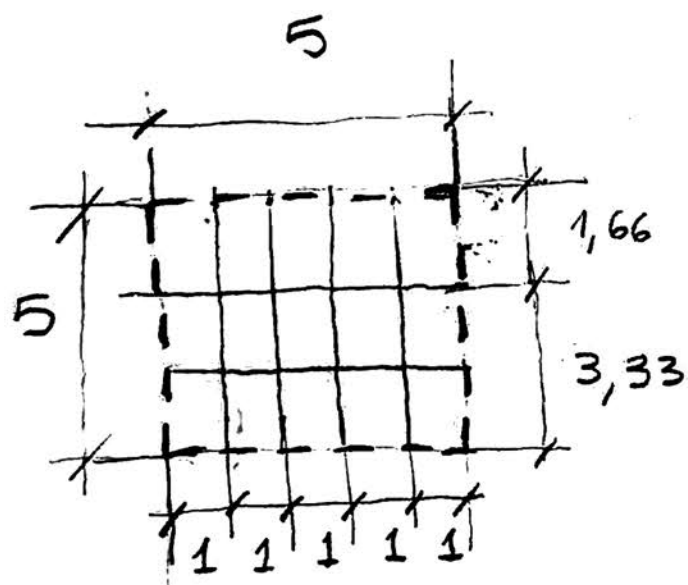


El módulo seleccionado para el proyecto es de dimensiones **5 x 5 metros**. La elección se basa en su compatibilidad inicial con el tamaño de la parcela; su fácil división acorde a la longitud y ancho de la misma, lo convierte en una guía primaria. Además, se ajusta de manera amigable a las dimensiones de las viviendas, estacionamientos, espacios comunes y grandes salas, ya sea como el espacio en sí mismo o como componente multiplicador del módulo.

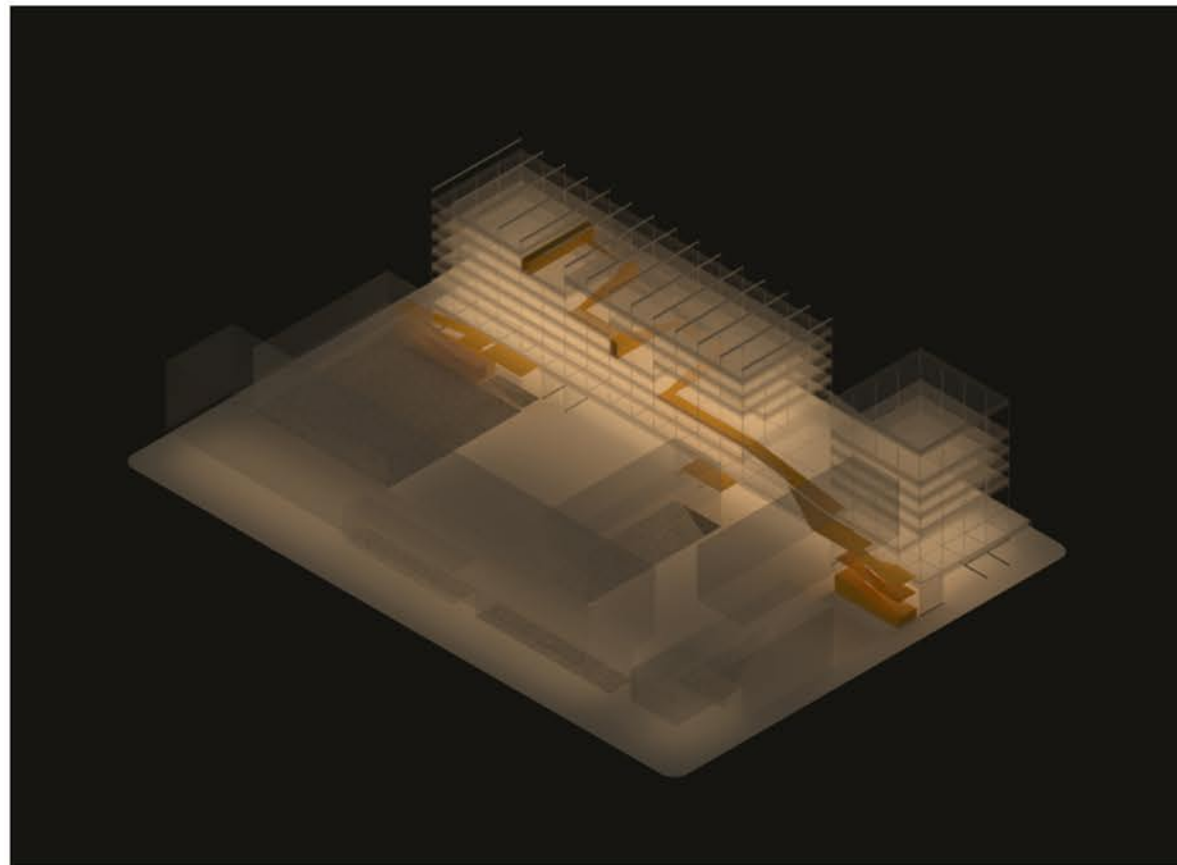
En el caso de la vivienda, por ejemplo, el módulo de 5 x 5 metros posibilita su subdivisión en tres partes a lo largo de uno de sus lados, resultando en tres módulos de **1,66 metros**. Tomando uno de ellos y convirtiéndolo en el servicio para las otras 2/3 partes del módulo, se conforma un espacio con características muy interesantes para el habitar.

Además, desde un enfoque estructural, la medida de 5 x 5 metros también resulta amigable, permitiendo la utilización de una amplia variedad y cohesión de sistemas estructurales. En resumen, este módulo se desempeña de manera óptima con todos los programas que presenta este proyecto, siendo una elección que resalta sus ventajas para abordar este problema específico.

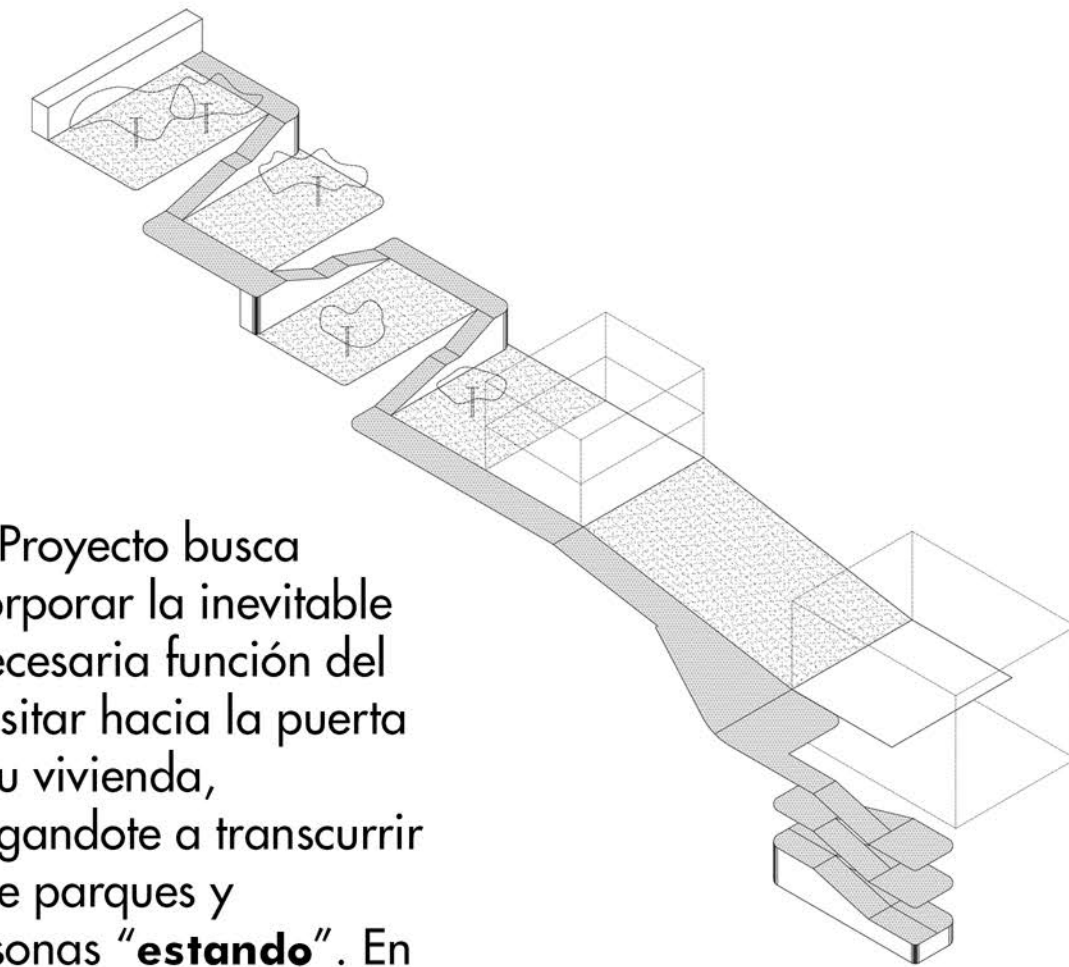
EL MODULO



ESTAR - VIVIR - TRANSITAR - COMUNIDAD - COMPARTIR - IDENTIDAD -



“El mero hecho de transitar presenta la condición de ser una función primordial, que nos llevó en la dirección de diseñar a su merced”

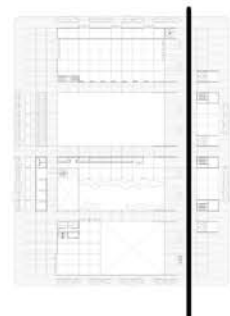
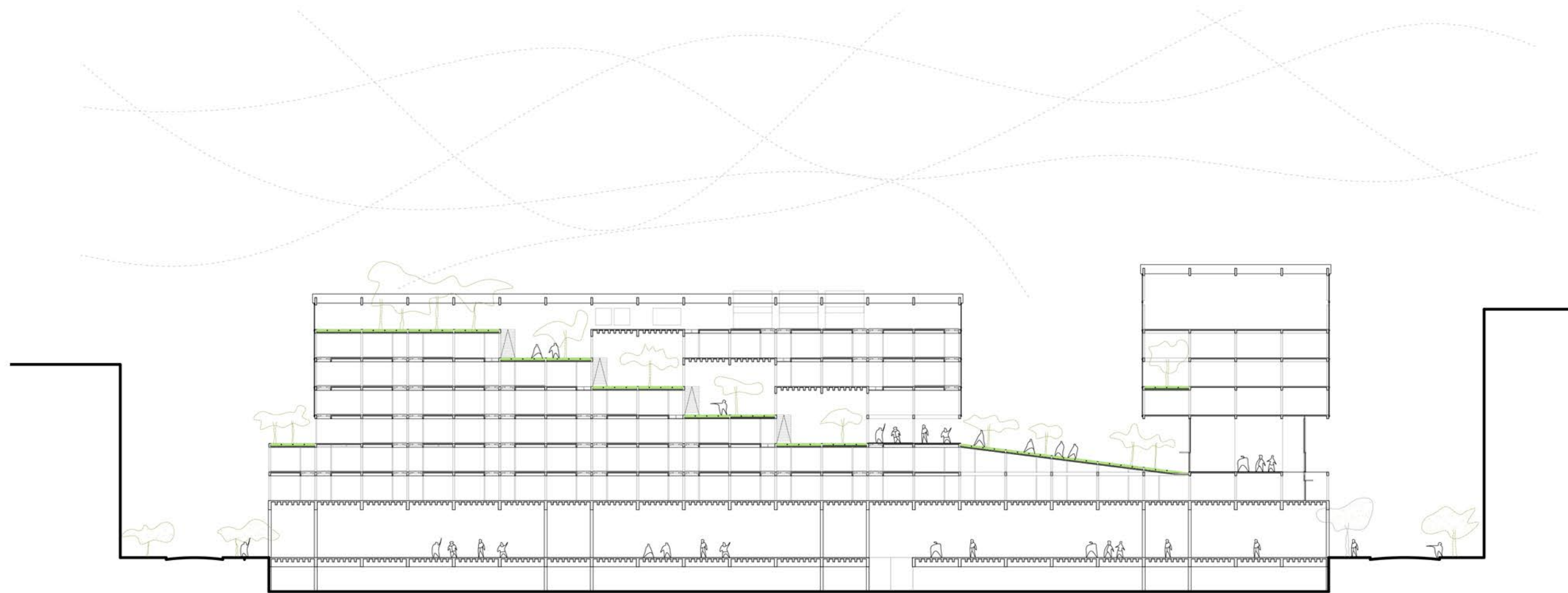


El Proyecto busca incorporar la inevitable y necesaria función del transitar hacia la puerta de tu vivienda, obligandote a transcurrir entre parques y personas **“estando”**. En este **“pasar”** empieza a incorporarse, también, el espacio que genera encuentros con el vecino, generando una identidad de comunidad. El proyecto no solo intenta ser una solución arquitectónica. También, intenta tener una visión crítica

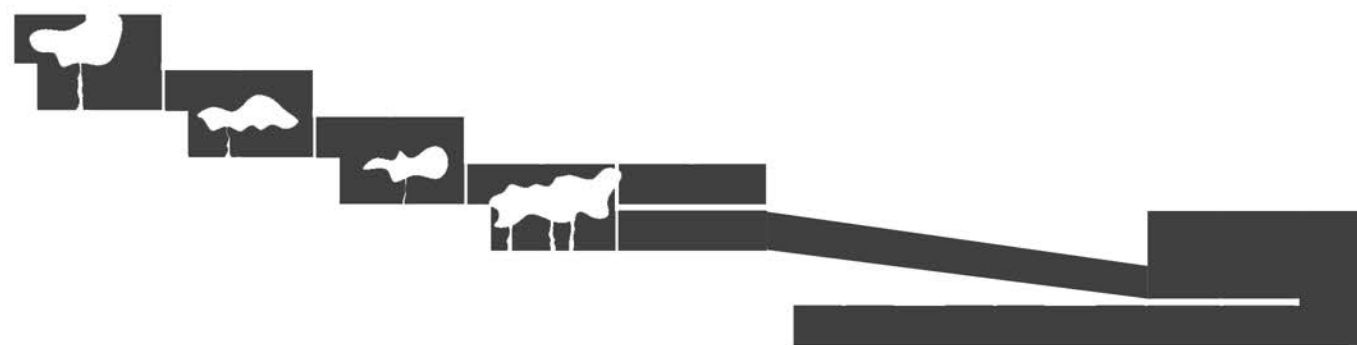
de las soluciones que se le dan usualmente en el diseño (a cualquier escala) al momento de **“estar”**, y mucho más si este concepto se presenta en un lugar de **estar comunal.**

PROYECTO

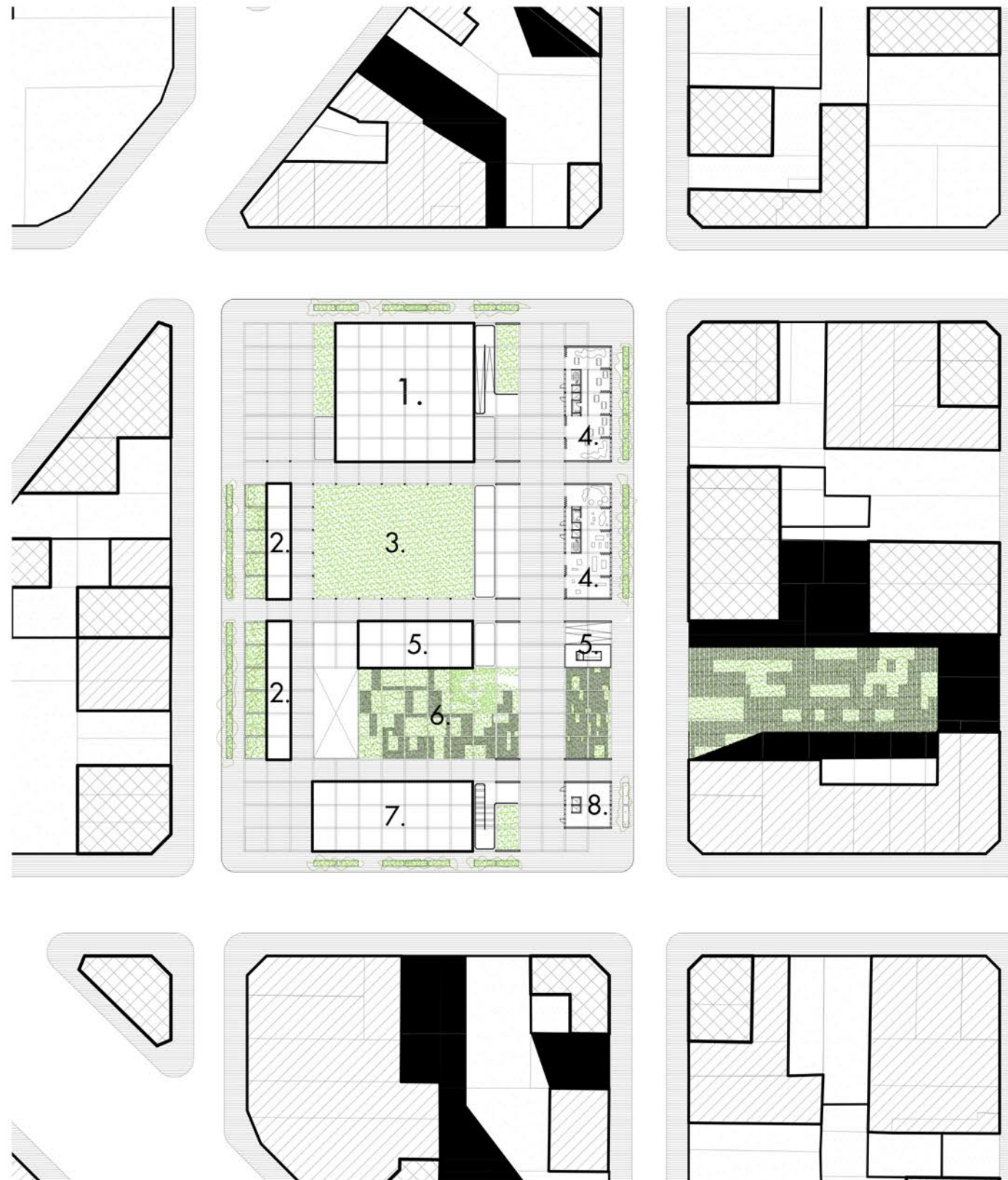
4.



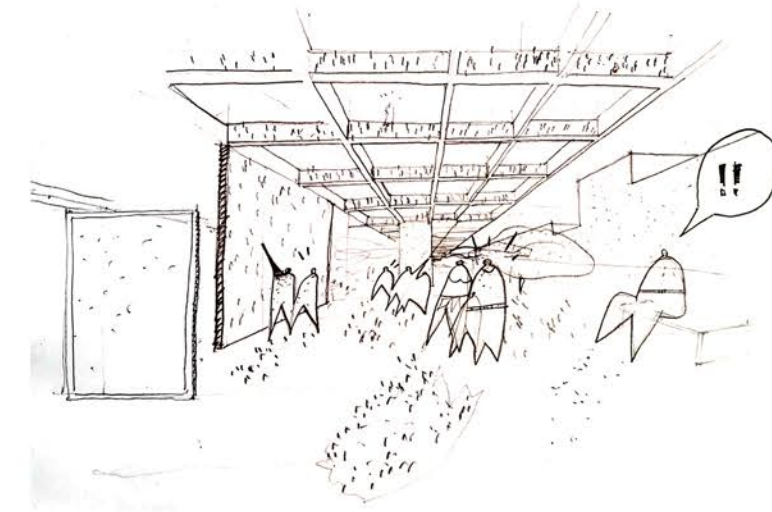
corte en
mismo orden



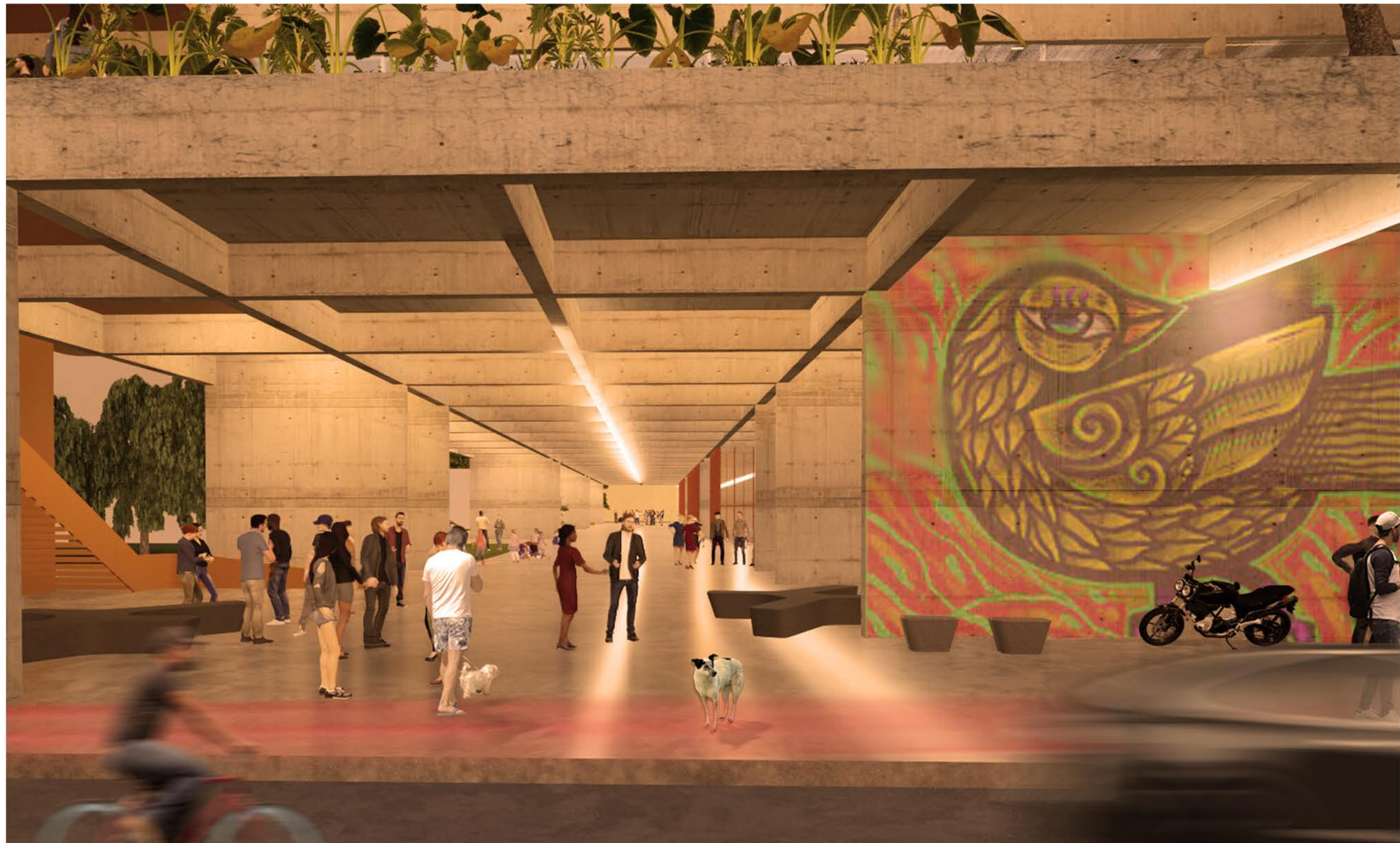
CORTE

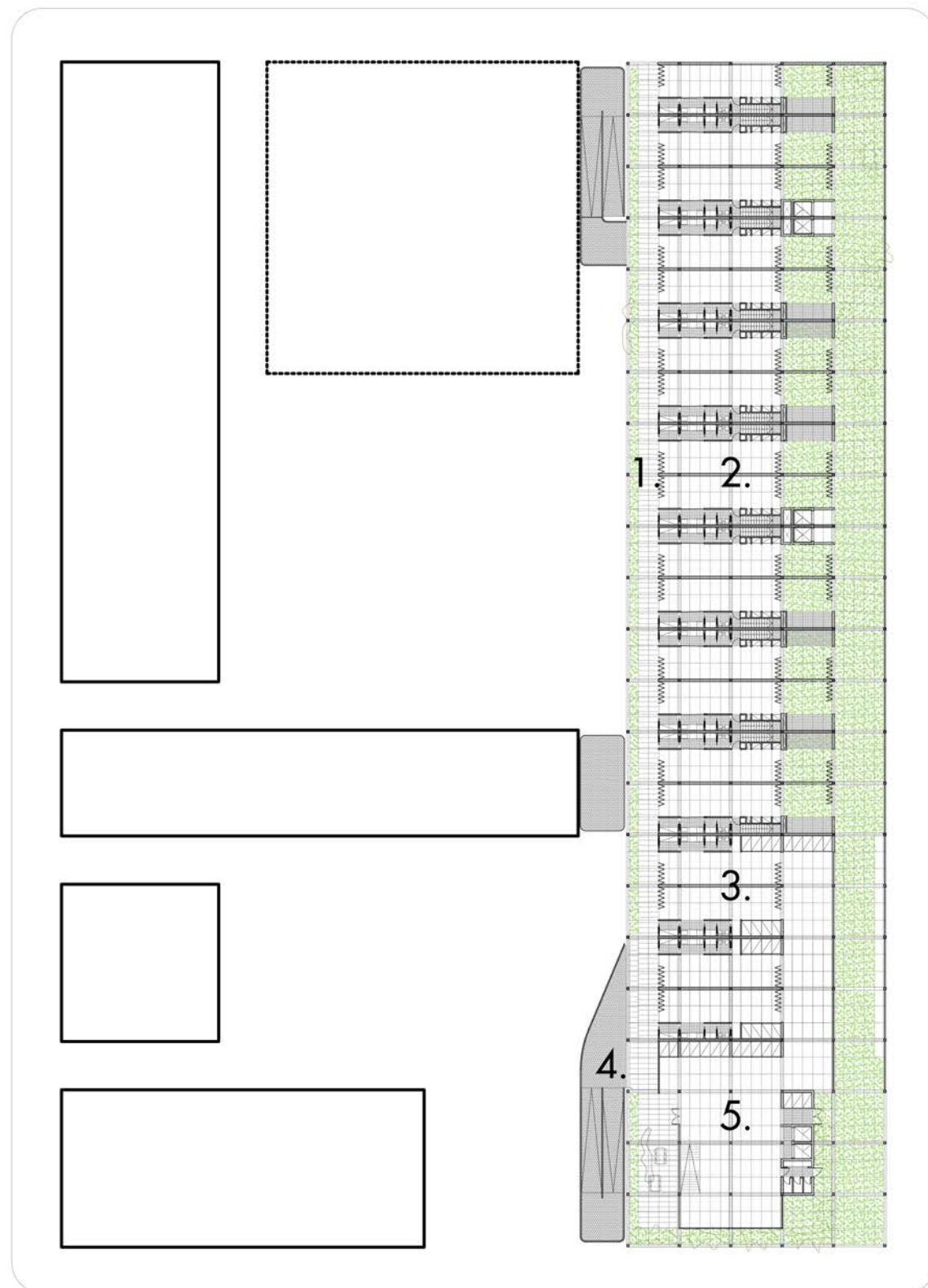


ESCALA 1:1200
PLANTA 0

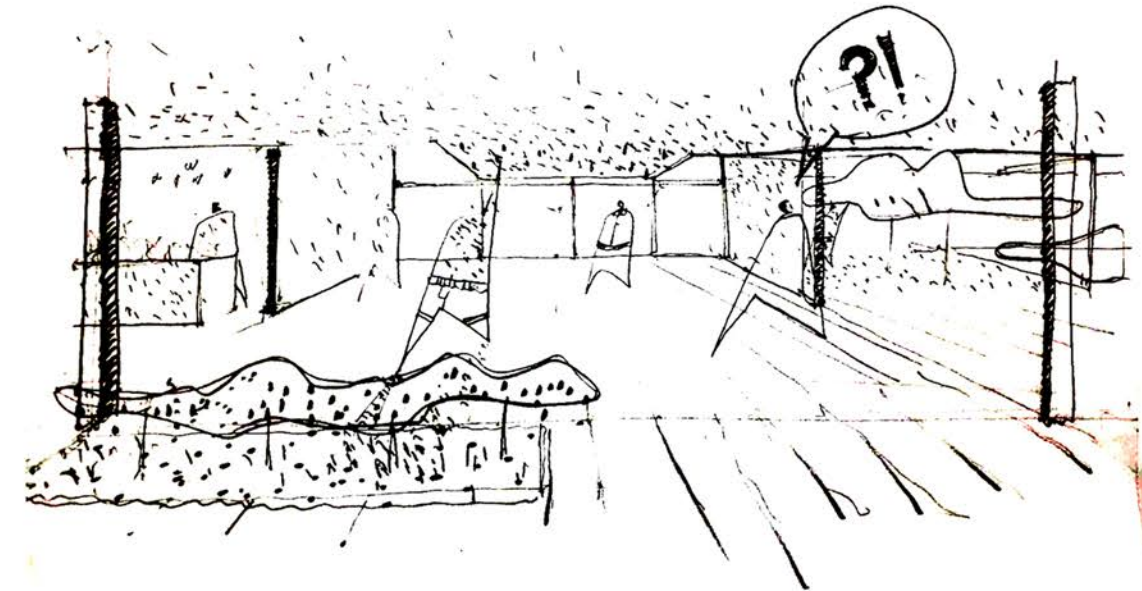


- 1. Espacio multifuncional
- 2. Halles vivienda universitaria.
- 3. Espacio verde de mediana escala
- 4. Halles de vivienda + expo a la pasante
- 5. Biblioteca + cabinas
- 6. Parque de conec.
- 7. Poder juducual
- 8. Hall tco-working + oficinas



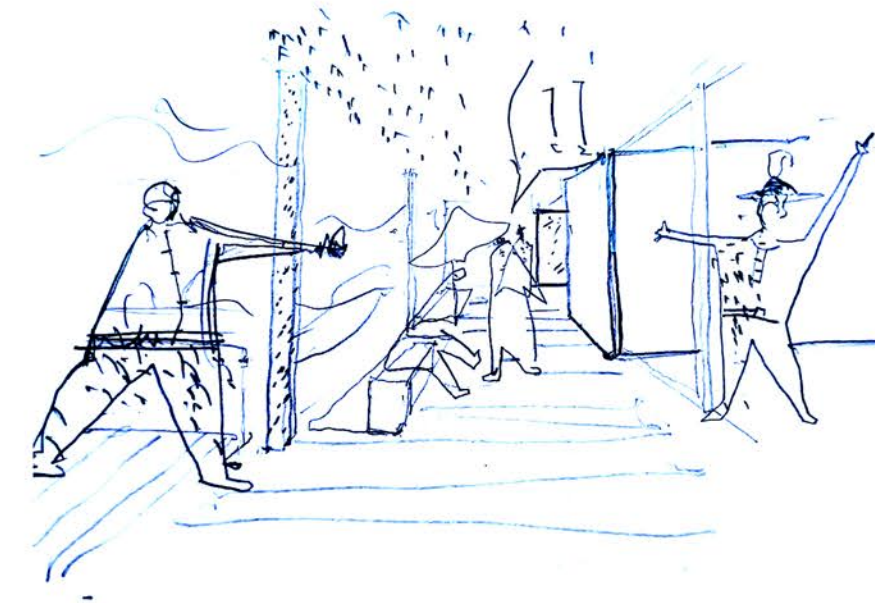
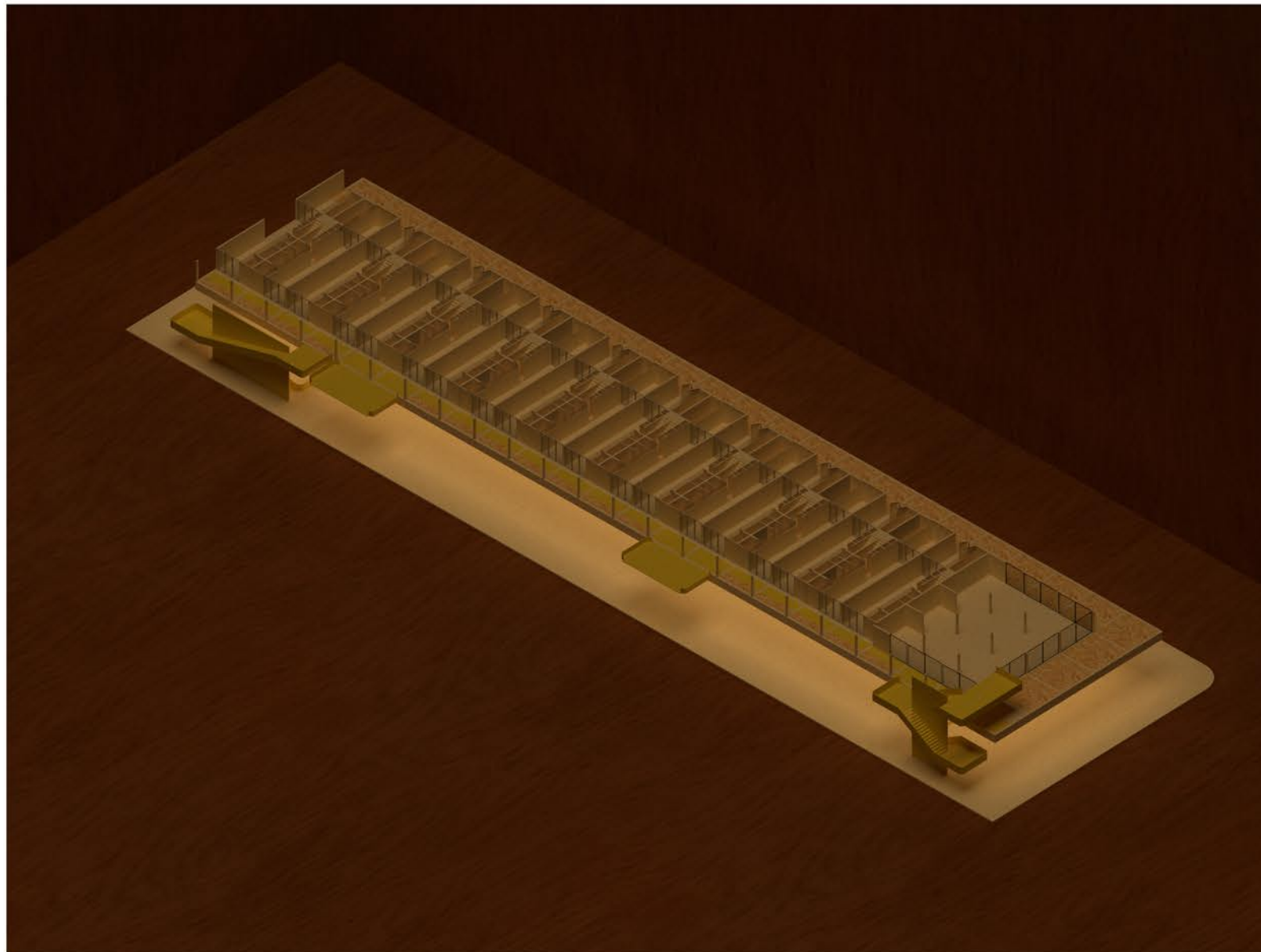


ESCALA 1:600
PLANTA +5,4



- 1. Calle aerea publica
- 2. Ateliers en duplex (taller/local)
- 3. Talleres individuales adheridos al co-working
- 4. Modulo de coneccion con rampa
- 5. Co-working

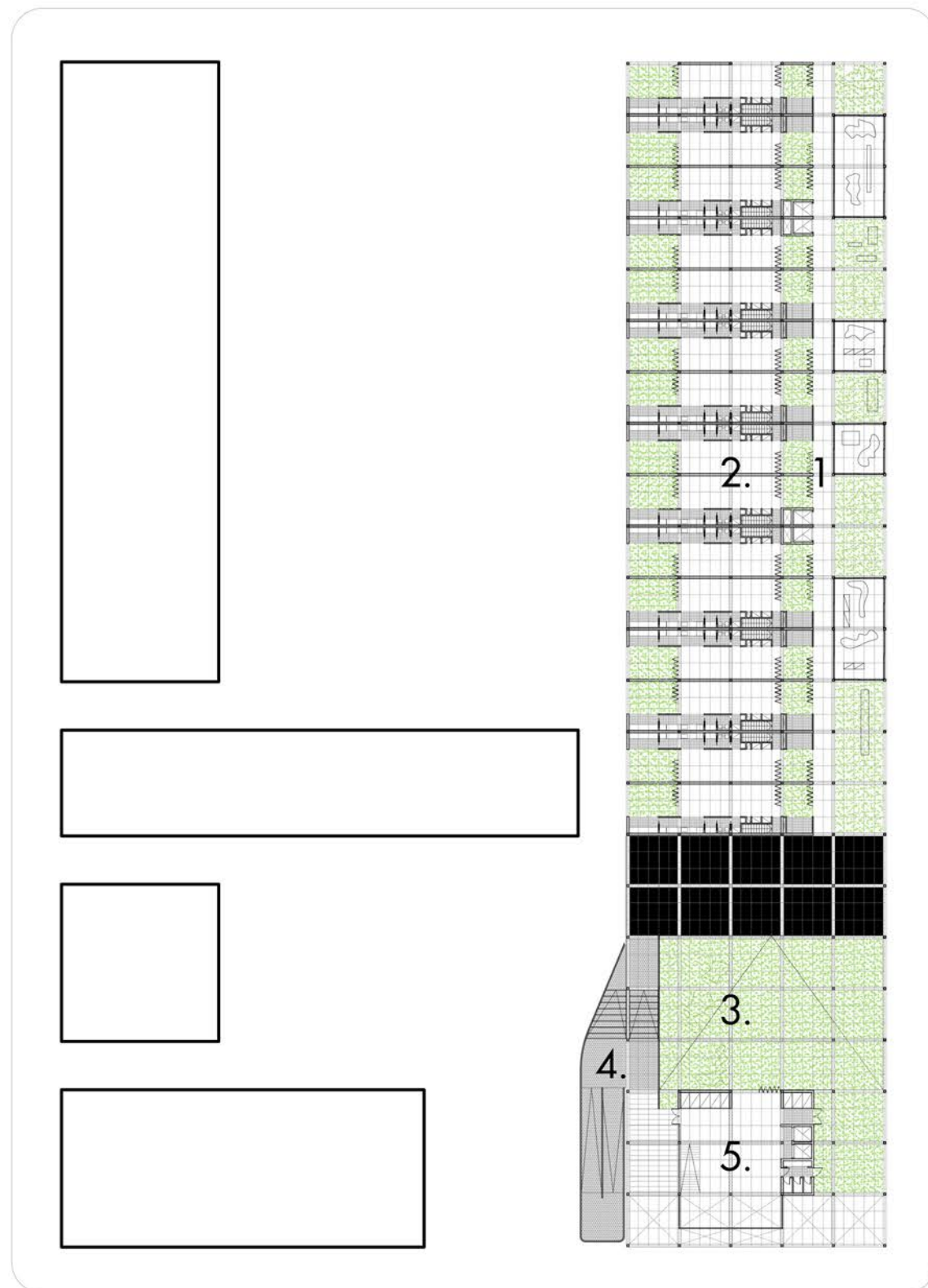
ATELIERES Y COMUNIDAD



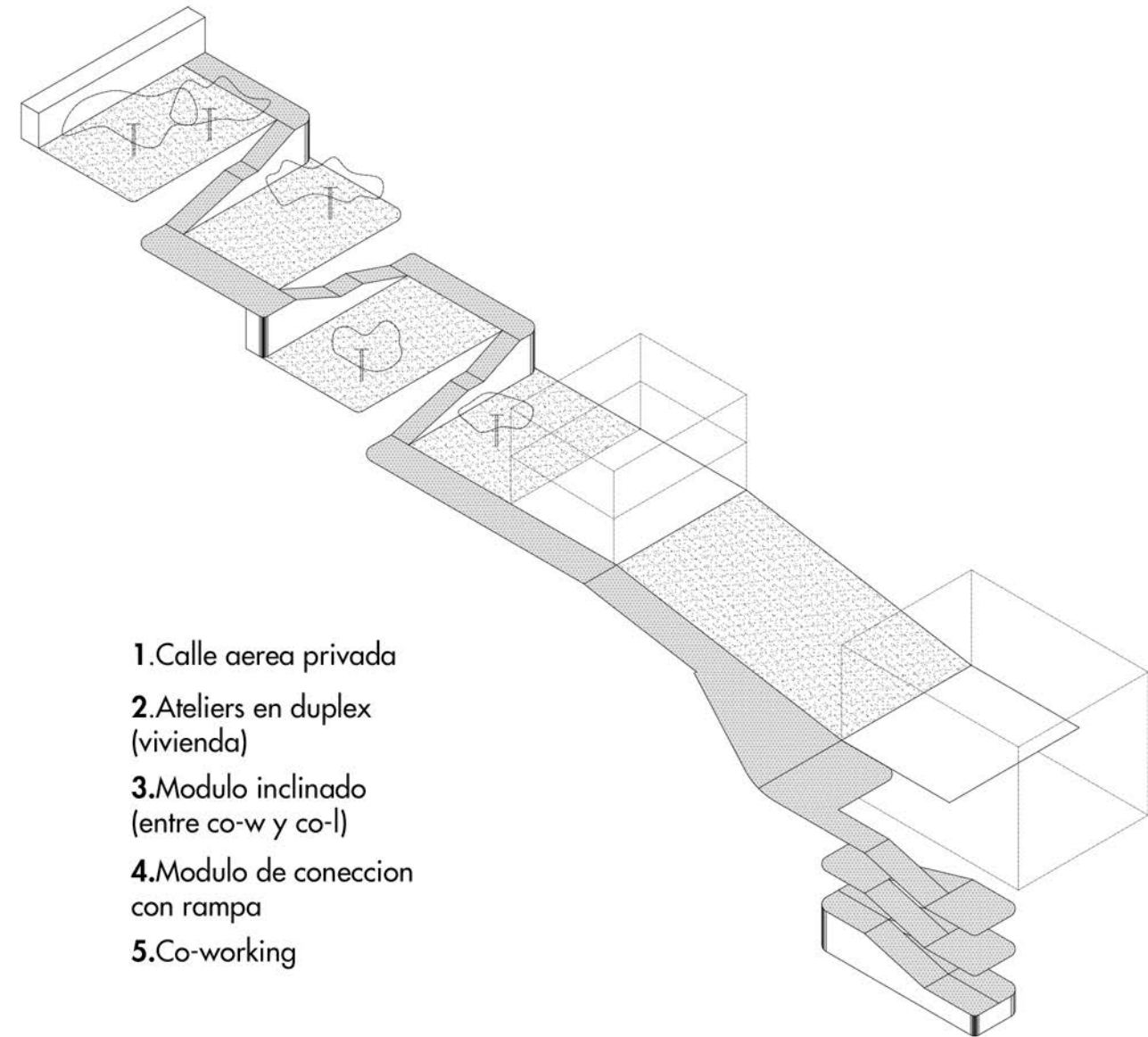
El nivel en el que se desarrollan los talleres posee una lógica tanto individual como, más significativamente, **una lógica común**. La extensa sucesión de estos talleres conforma, por su disposición, una especie de calle aérea pública que puede ser transitada de un extremo a otro. Estos talleres se organizan de izquierda a derecha, ubicando a la izquierda aquellos con vivienda, a la derecha los talleres sin vivienda, y culminando con un espacio de taller de mayores dimensiones sin vivienda, que se conecta con el bloque de actividades de coworking. Este espacio recibe alimentación desde los extremos mediante dos **conexiones verticales** que llevan desde el nivel público cero hasta este nivel, partiendo del corredor principal situado debajo de esta sucesión. De esta manera, comienza a integrarse al área más pública del proyecto, permitiendo balconear los dos amplios patios del mismo. Además, está diseñado para formar parte de un **conjunto mas amplio**, ya que en el plan de la manzana se contempla "el anillo", convirtiéndose en parte de un recorrido más extenso.

"El Anillo" constituye la porción del proyecto que, en el nivel +6, conecta de manera integral los edificios que circundan el patio más extenso, el cual alberga actividades de índole público.

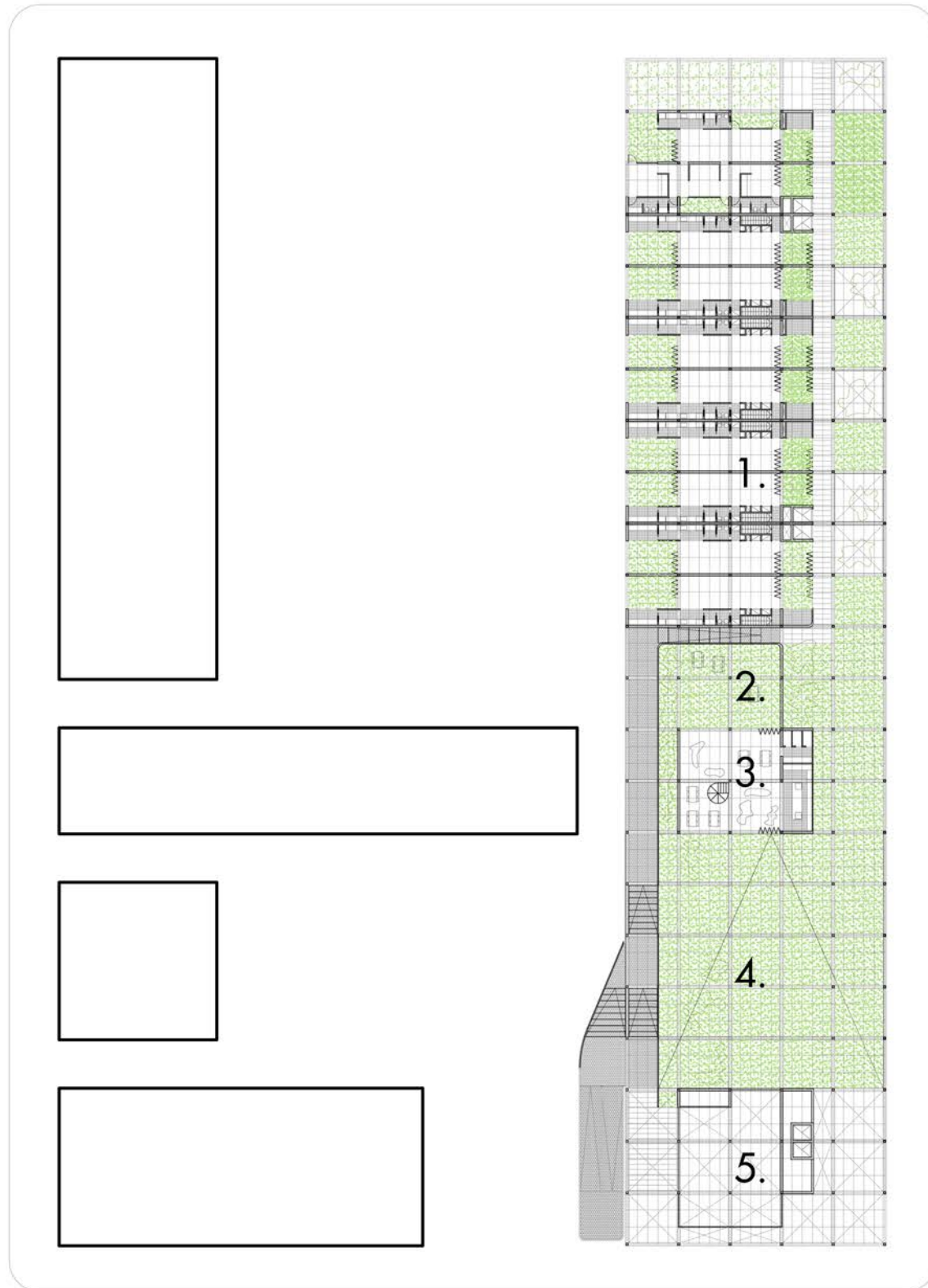




ESCALA 1:600
PLANTA +8,1



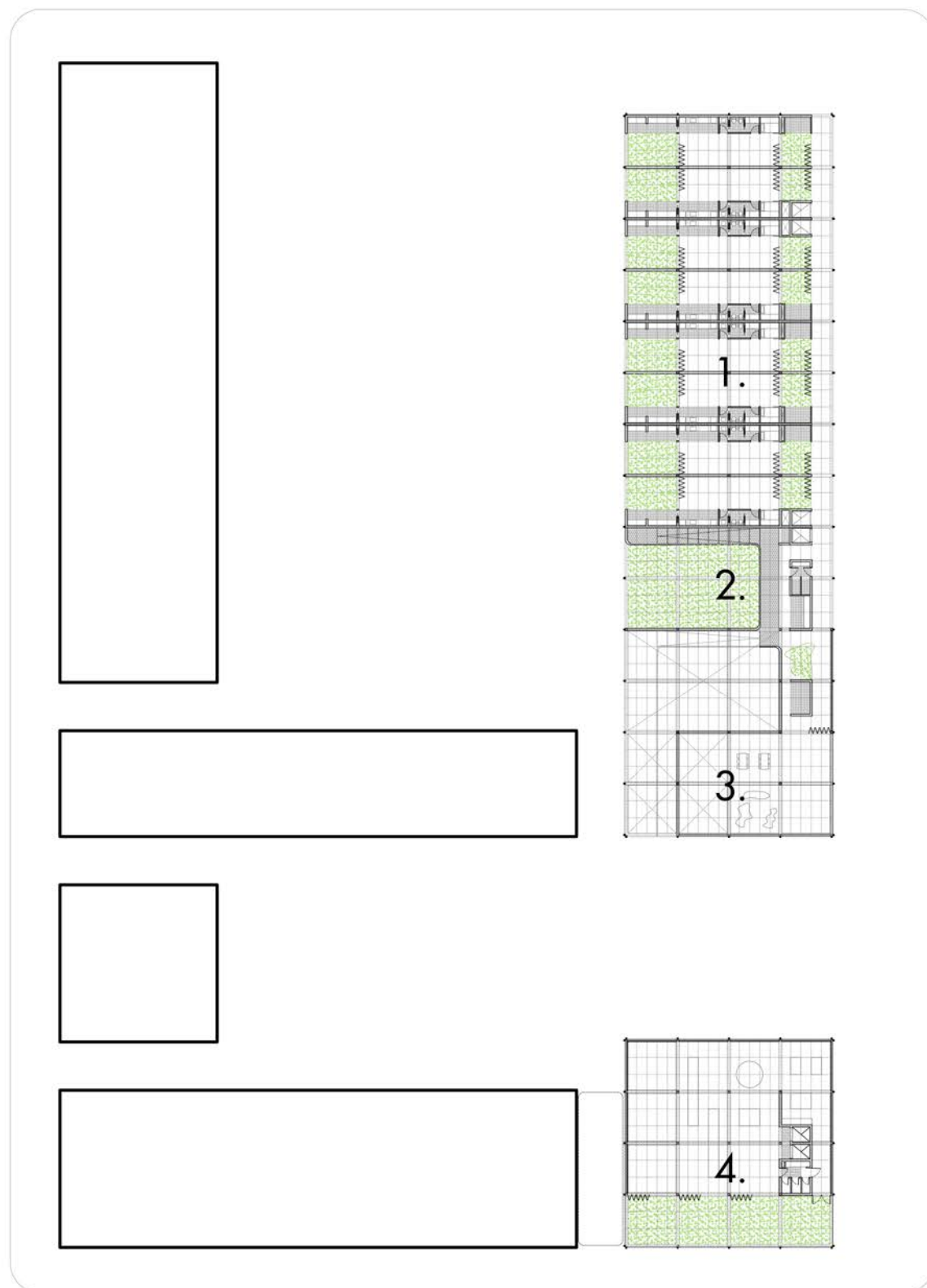
- 1. Calle aerea privada
- 2. Ateliers en duplex (vivienda)
- 3. Modulo inclinado (entre co-w y co-l)
- 4. Modulo de coneccion con rampa
- 5. Co-working



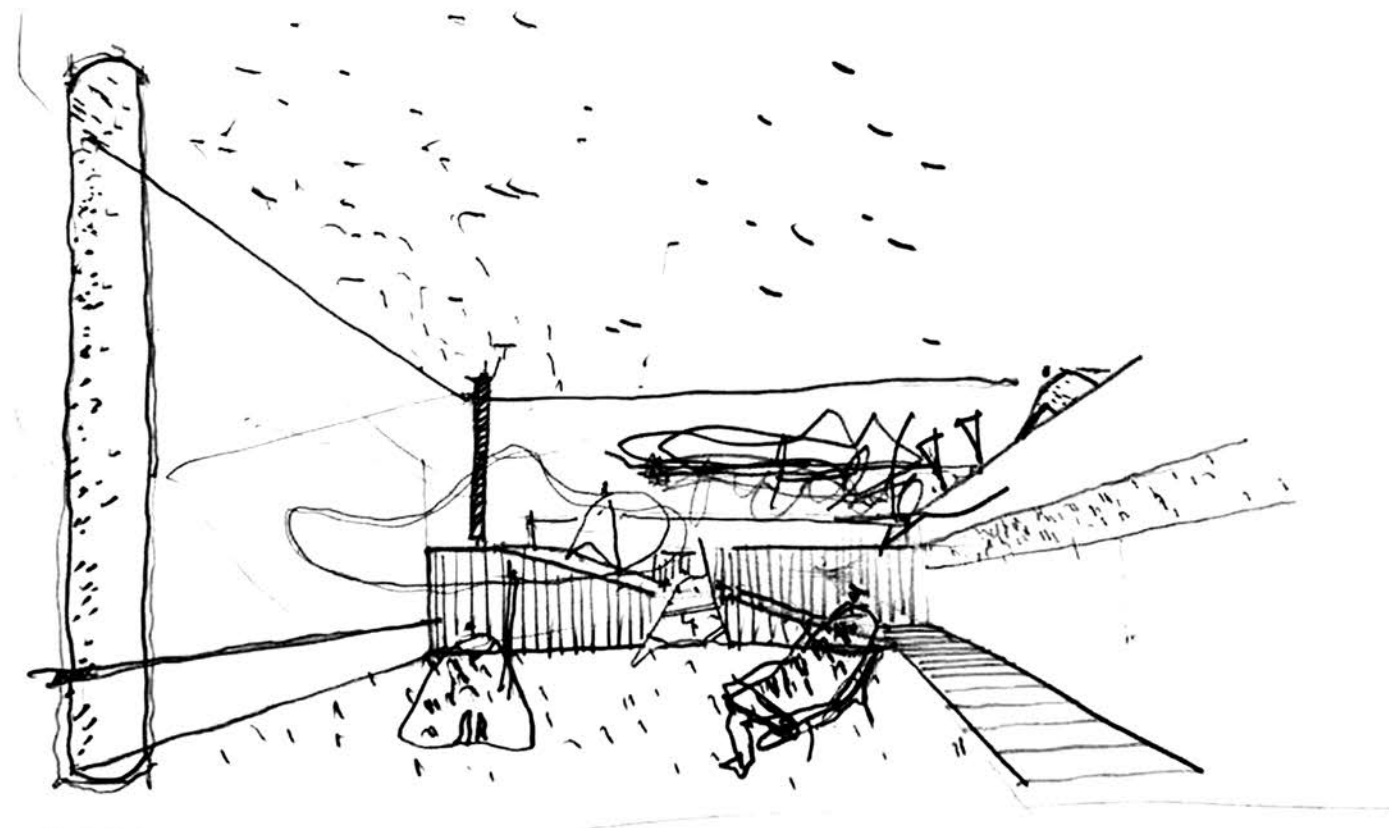
ESCALA 1:600
PLANTA +11,2



- 1. Celula
- 2. Verdes en altura.
"estares comunales"
- 3. co-living
- 4. Modulo inclinado
(entre co-w y co-l)
- 5. Co-working



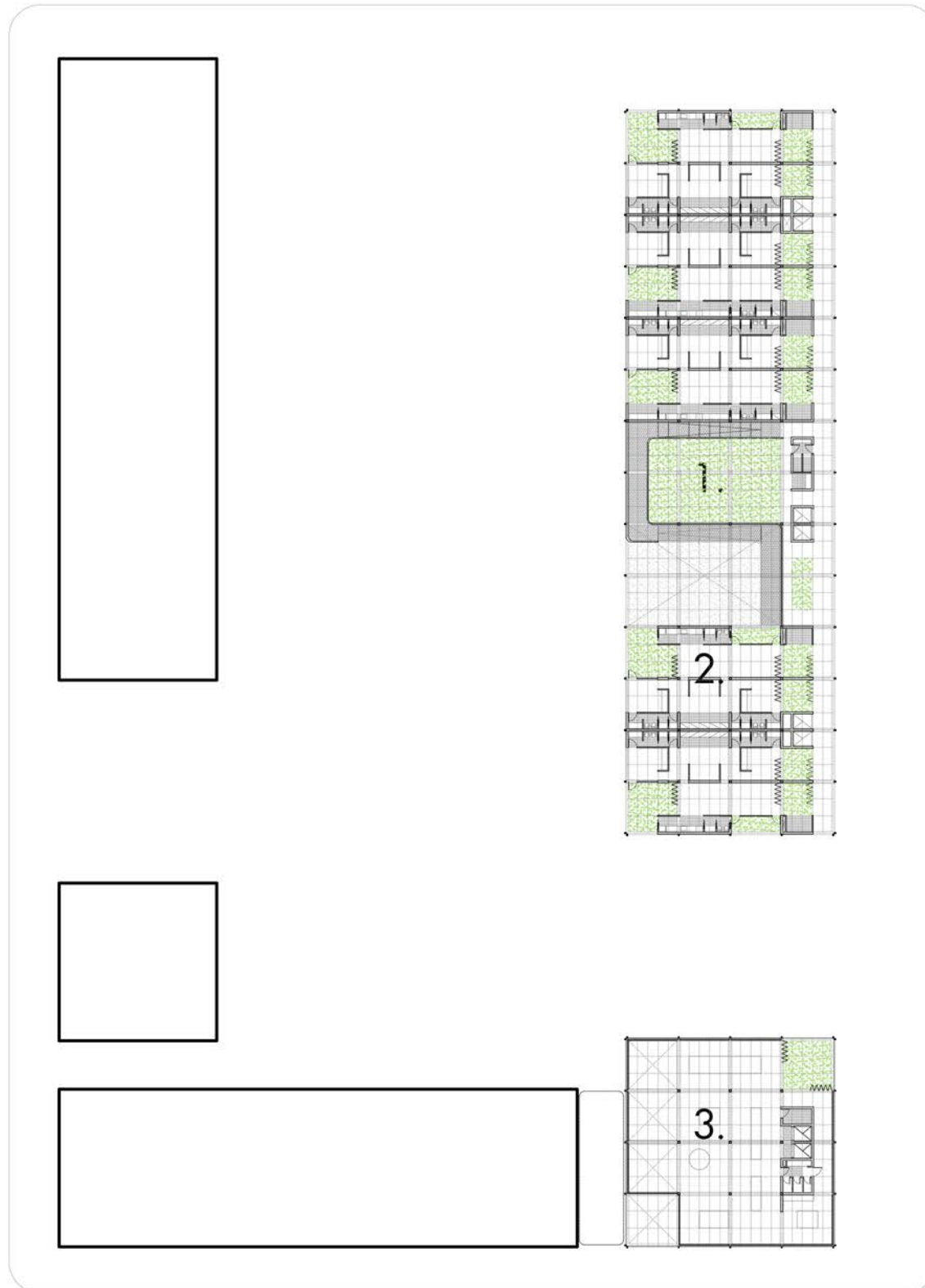
ESCALA 1:600
PLANTA +13,5



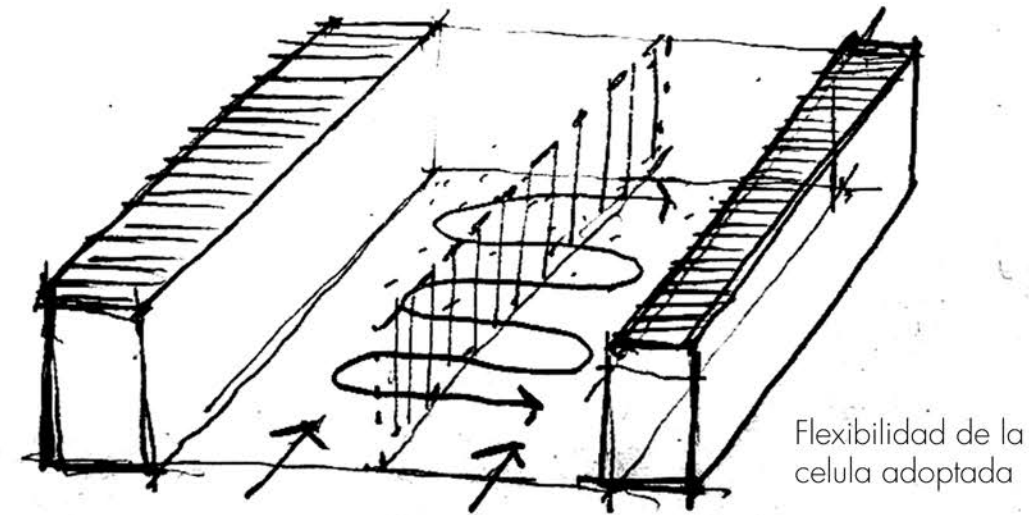
1. Celulas
2. Verdes en altura
"estares comunales"
3. Co-living
4. Oficinas chicas.
Posibilidad de
conceccion con
futuro poder judicial





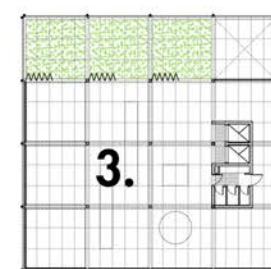
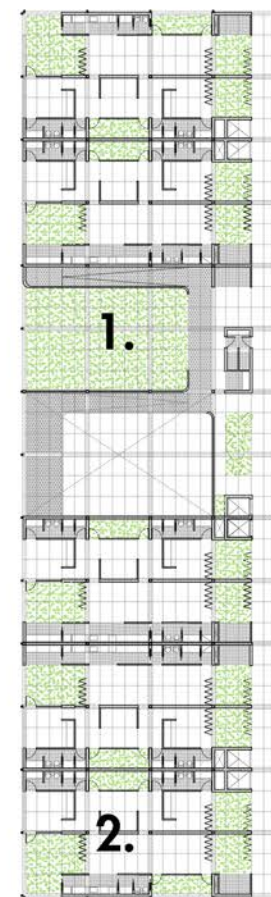


ESCALA 1:600
PLANTA +16,2

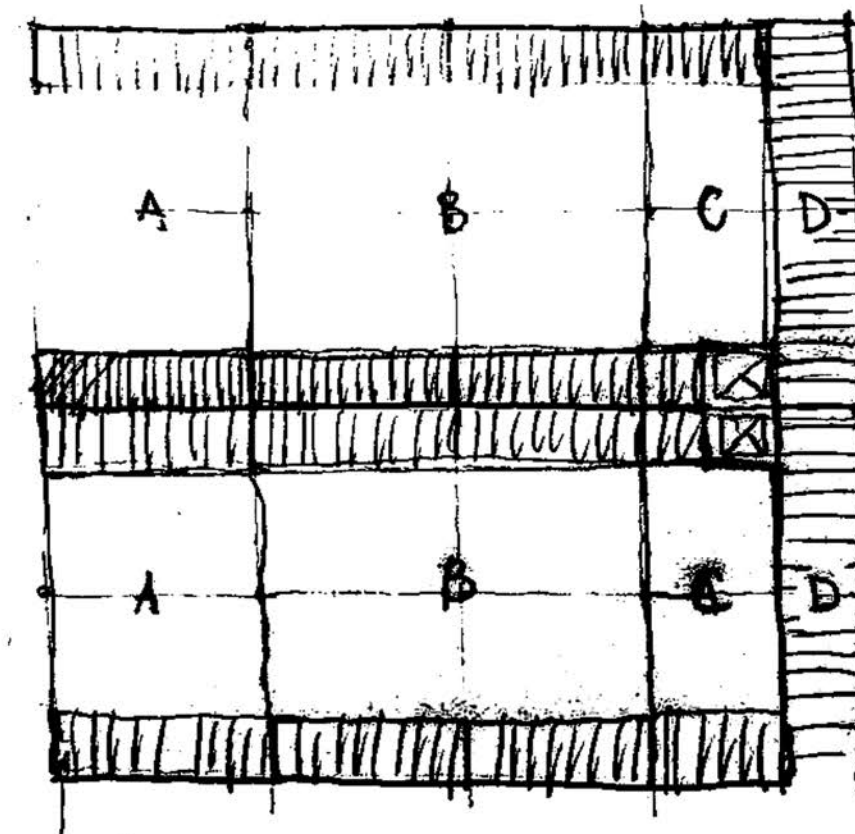


Flexibilidad de la
celula adoptada

- 1. Verdes en altura
"estares comunales"
- 2. Celulas
- 3. Oficinas chicas.
Posibilidad de
conceccion con
futuro poder judicial



ESCALA 1:600
PLANTA +18.9

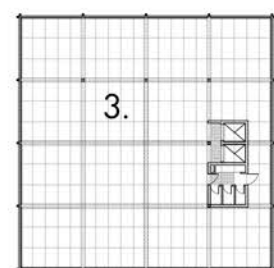
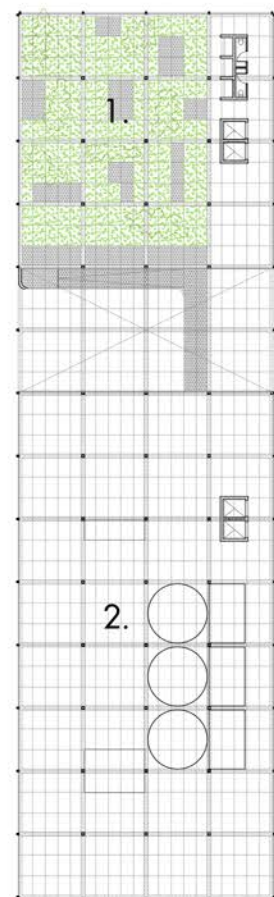


Armado viviendas

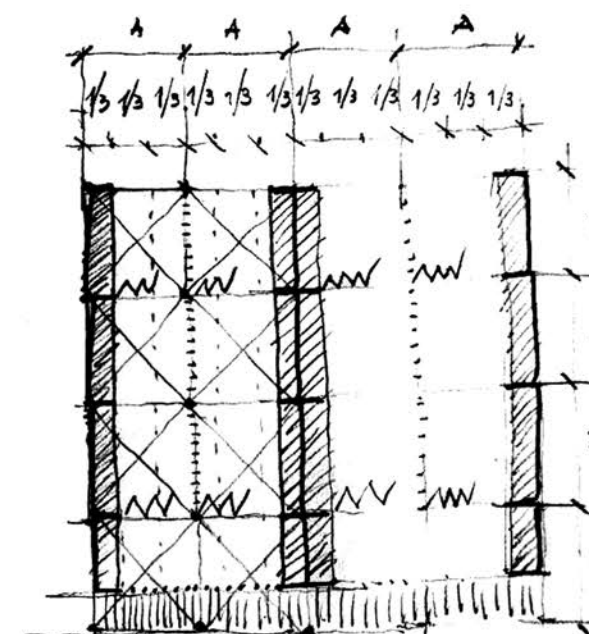
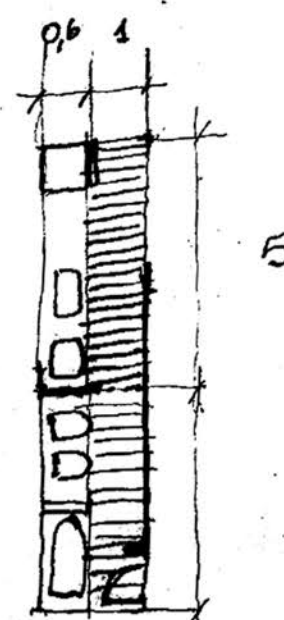
- A. Modulo de posible expansion al norte
- B. Modulo habitar
- C. Modulo ingreso semicubierto (jardin de entrada)
- d. Calle aerea

- 1. Verdes en altura "estares comunales"
- 2. Celula doble con terraza
- 3. Oficinas chicas. Posibilidad de conceccion con futuro poder judicial





ESCALA 1:600
PLANTA +21,6



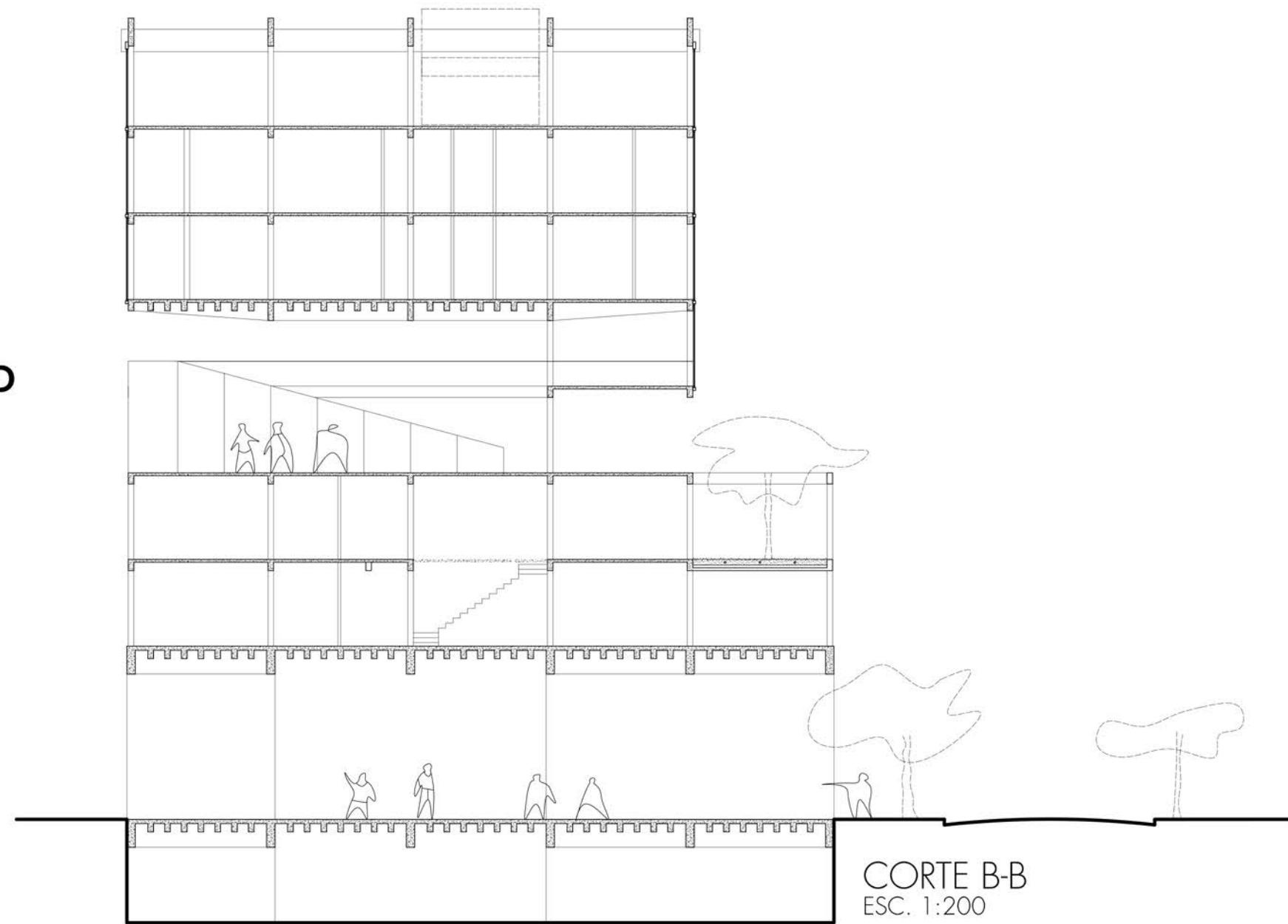
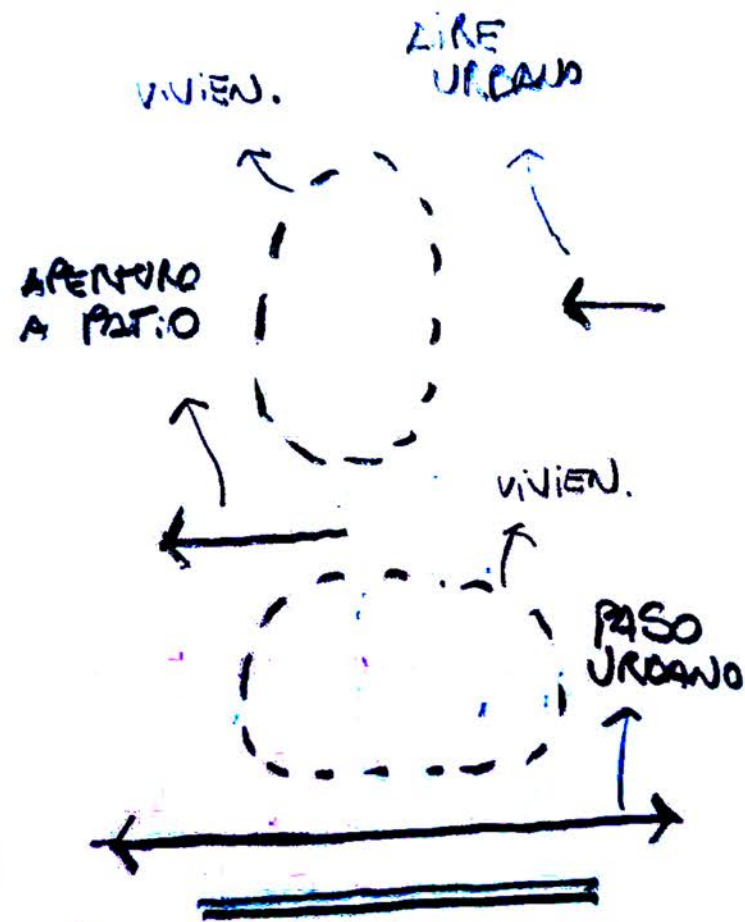
Modulo amigable con medidas urbanas,
como con medidas de mediana escala

- 1. Terraza mirador
- 2. Terraza tecnica
- 3. Espacio grande de coworking, con posible conexion con poder judicial

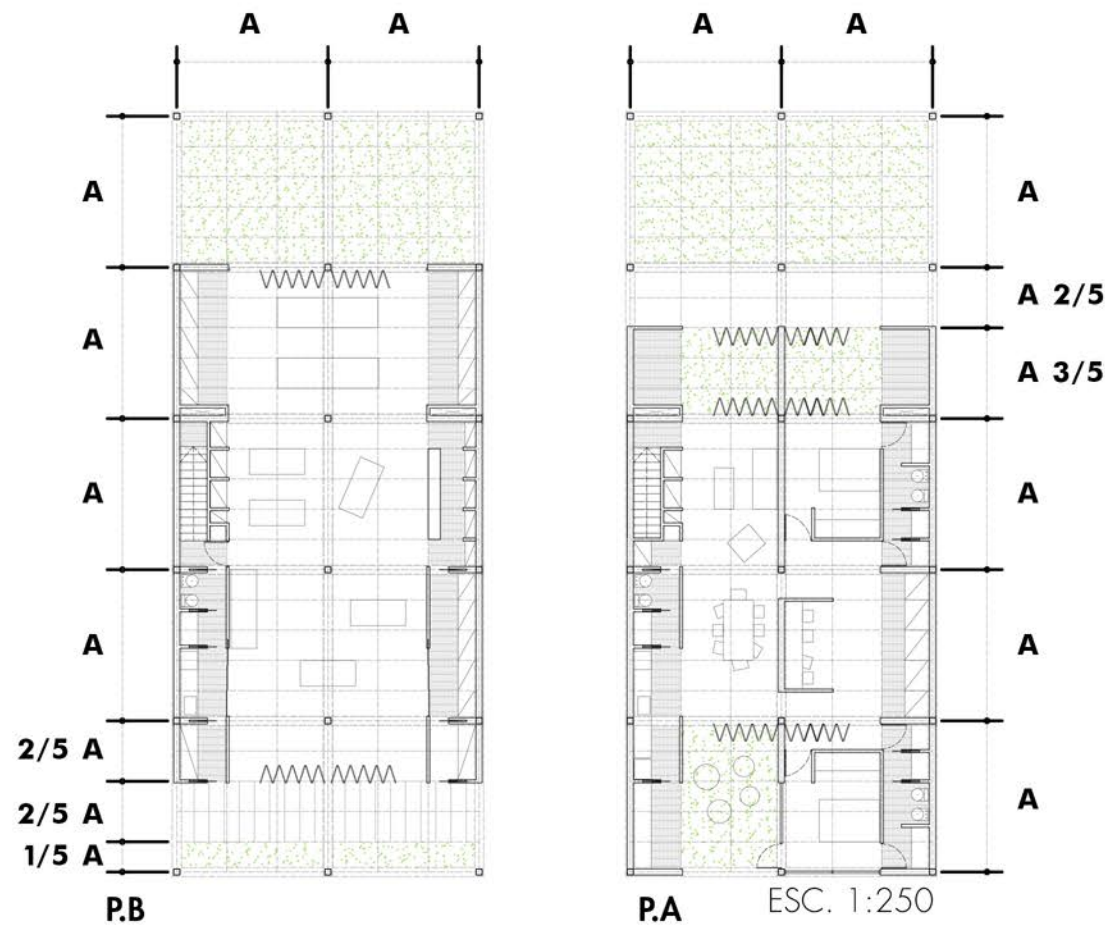




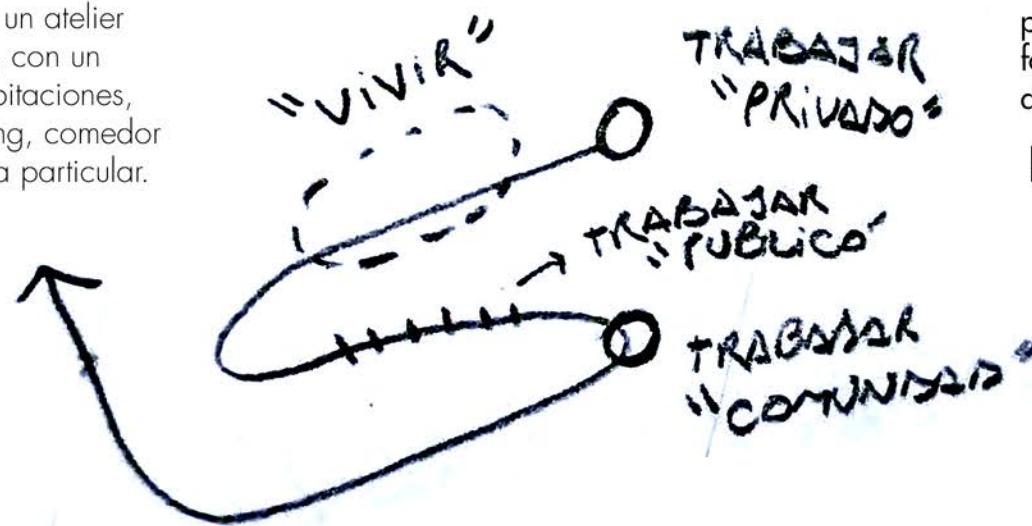
DE LA VIVIENDA A LA CIUDAD



En este corte, se pueden apreciar algunas propuestas del proyecto. En primer lugar, se visualiza un **basamento** que se asienta de manera que sigue la línea municipal, mientras que debajo de este se crea un **pasaje urbano** que favorece la continuidad peatonal. Además, se observa cómo el bloque que se posiciona por encima del basamento se retira de la línea municipal, generando un espacio que permite el paso de la luz solar y una apertura visual hacia la ciudad. Por último, se identifica el surgimiento de **patios en altura** que se abren hacia el norte.



En este ejemplo, la vivienda atelier toma dos módulos, lo cual la convierte en un atelier "grande" (170 m²), con un vivienda de dos habitaciones, sala de estudio, living, comedor y una amplia terraza particular.

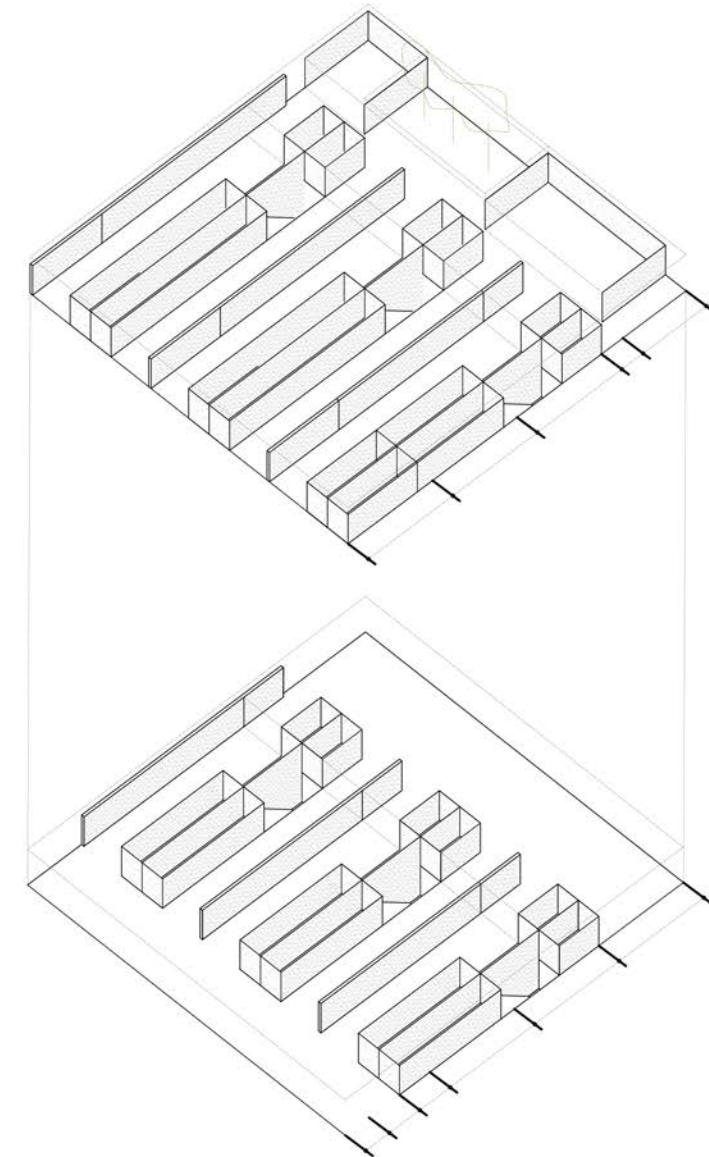


El **modelo de ciudad** al cual estamos apuntando, nos obliga a pensar en la **mistura de usos** mas cercana posible, intentar relacionar el trabajo con el habitar, no es tarea sencilla, y mas cuando el tipo de trabajo que estamos apuntando a resolver en este caso, son esos **trabajos artesanales, comerciales, o de micro fabricacion**. Las viviendas atelier vienen a saldar esta necesidad. Por un lado, cuentan con un atelier, el cual tiene la capacidad de transformarse según la necesidad particular, este espacio cuenta con una **calle publica**, donde posibles clientes pueden caminar, paseando así entre ateliers, u otros futuros usos que se darán en los próximos edificios que se construirán en la manzana.

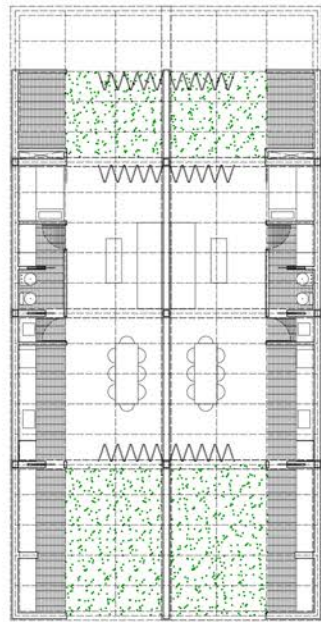
También cuenta con una tira de servicios, y un patio en su parte trasera, para poder trabajar en un exterior contenido, además, este espacio interconecta los ateliers, para de esta forma dar lugar a la relación interna de los trabajadores, no solo como comunidad si no de forma comercial.

El atelier cuenta con una **conexion directa a la vivienda**. La cual también cuenta con un modulo en su parte trasera, este esta destinado a espacios de trabajo comunitarios, donde los habitantes de los ateliers pueden reunirse a resolver de forma mas aislada actividades de estos.

HABITAR + TRABAJAR

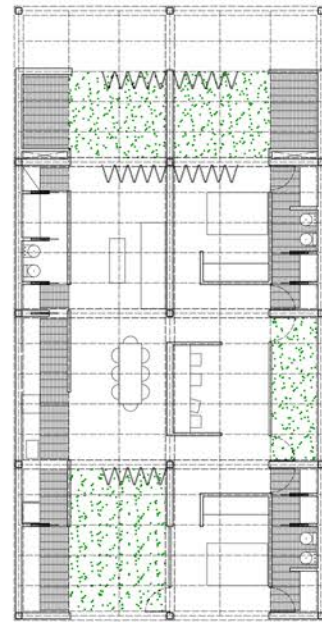


LA CELULA



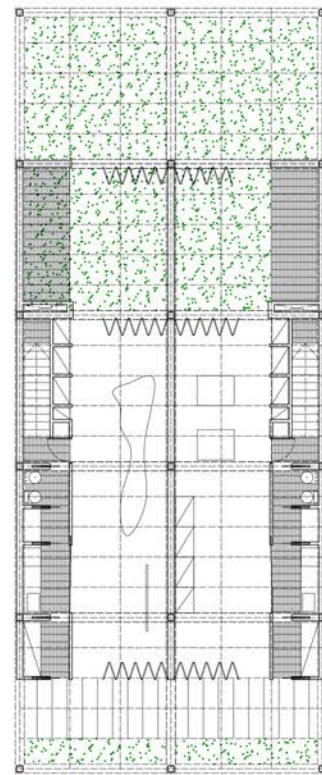
1.

monoambiente
51 mts2 cubiertos
40 mts2 descubiertos



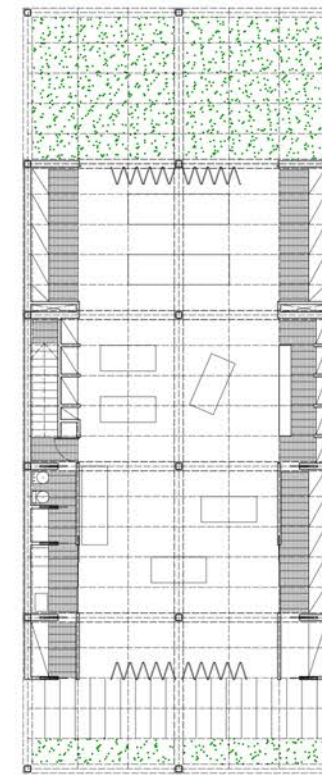
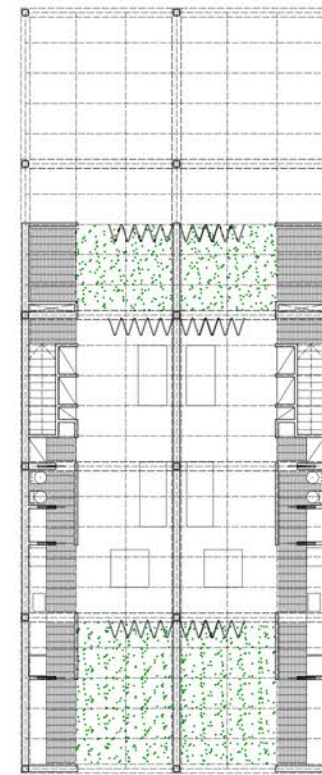
2.

2 habitaciones + aum
102 mts2 cubiertos
55 mts2 descubiertos



3.

monoambiente + ateliers
111 mts2 cubiertos
65 mts2 descubiertos

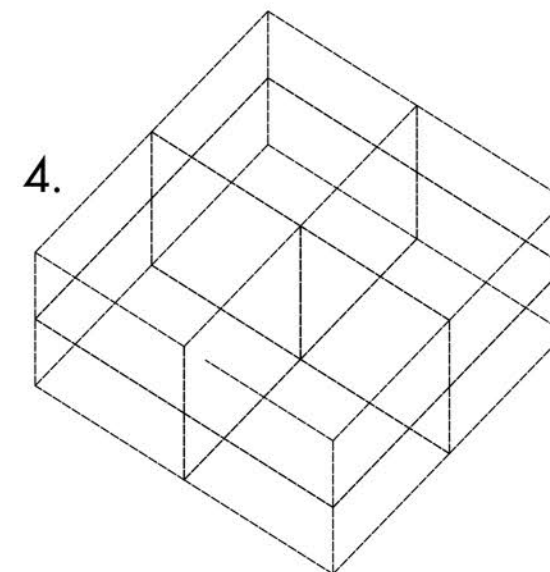
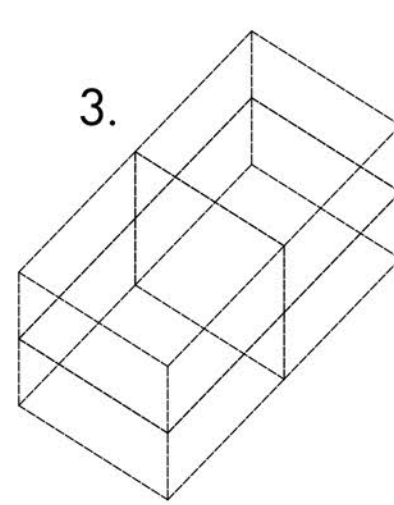
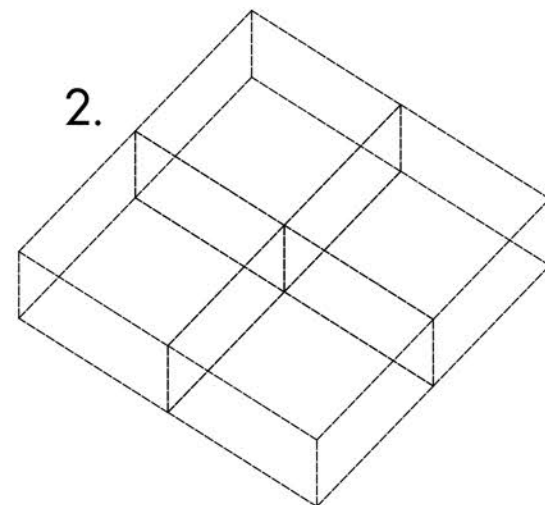
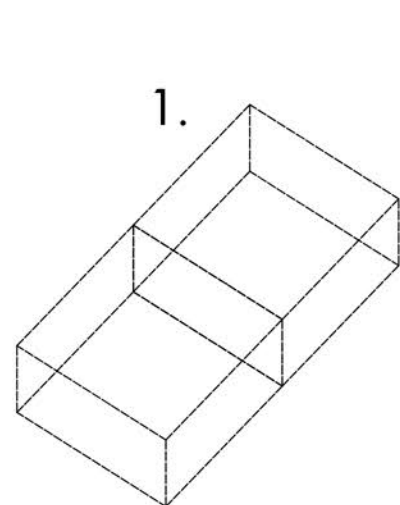


4.

2 habitaciones +
ateliers + aum
245 mts2 cubiertos
55 mts2 descubiertos



Todas las viviendas cuentan con un patio de entrada y un balcón de amplias dimensiones. La idea principal es que estos espacios puedan ser sujetos a cambios y, en un eventual caso, quedar cubiertos.



La célula del proyecto es flexible gracias a su patrón ordenado y su capacidad para responder siempre a un mismo módulo, incluso si la vivienda cambia. Nos proporciona la posibilidad de organizar diferentes viviendas dentro de sus directrices. La idea que subyace en esta estructura es la posibilidad de cambiar su uso agrupando módulos adyacentes. Por ejemplo, una persona que necesite convivir con más individuos debido a circunstancias de la vida podría anexar el módulo contiguo o el que se encuentra arriba o abajo.

La integración del trabajo en los entornos habitacionales es una tarea que aborda este proyecto de manera integral. En los niveles más bajos, se establece una correlación directa con las viviendas, dando origen a **talleres y espacios de microfabricación**. En el bloque de trabajo siguiente, y en conexión con el anterior, se presenta un amplio espacio de doble altura, diseñado para actividades de carácter más **público y multitudinario**.

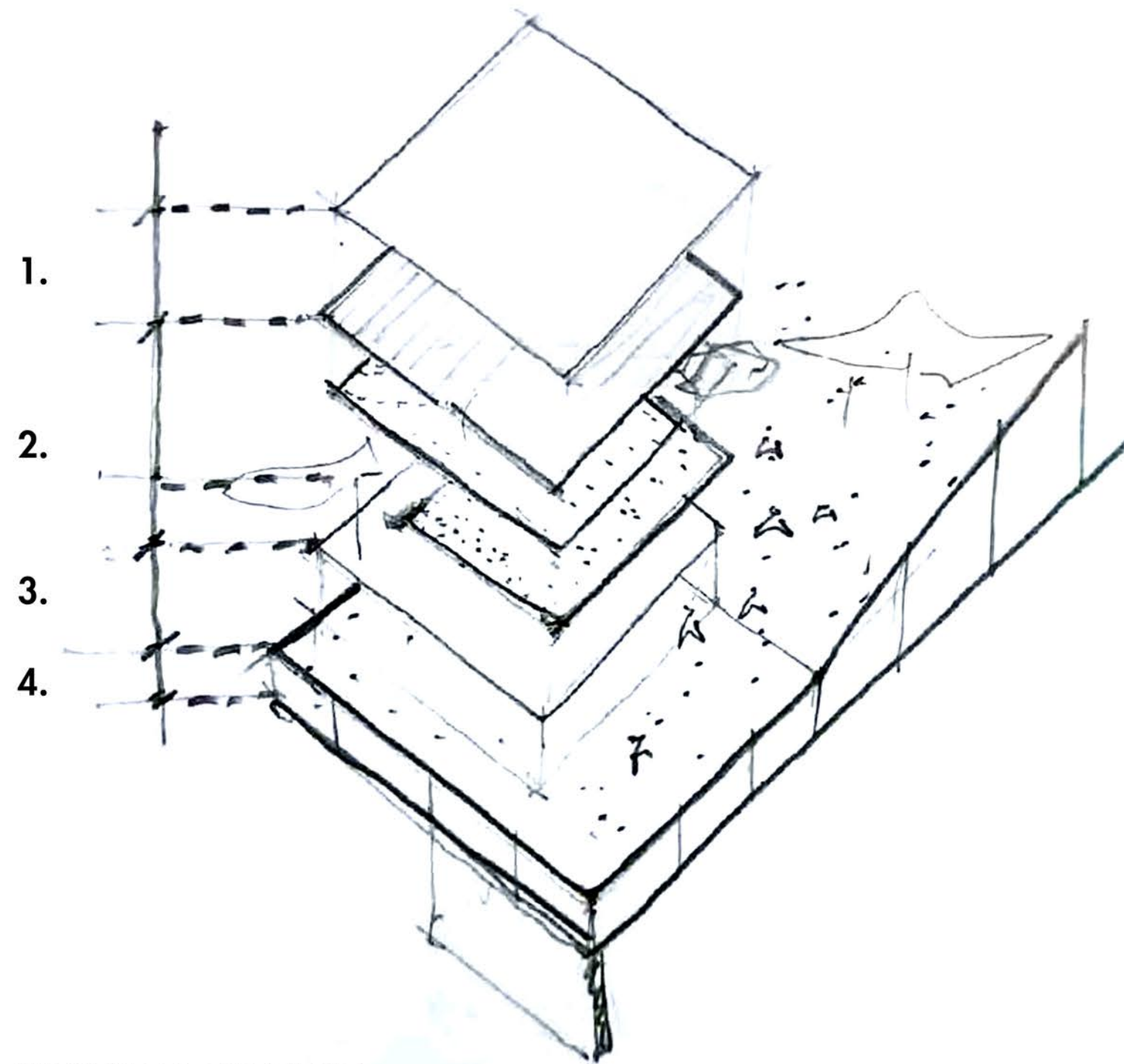
Por otro lado, el bloque subsiguiente se dedica a resolver tareas de índole más **"de oficina"**, proporcionando, no obstante, una planta flexible y espaciosa distribuida en sus tres niveles. Finalmente, culminando con este paquete programático, nos encontramos con un espacio de doble altura considerable, pero más cerrado en comparación con el segundo bloque. A diferencia de este último, se asocia con actividades multitudinarias de carácter más privado.

1. El espacio de coworking está diseñado para llevar a cabo actividades multitudinarias de carácter privado.

2. El espacio de coworking está especialmente diseñado para albergar actividades relacionadas con trabajos de oficina, destacando por su

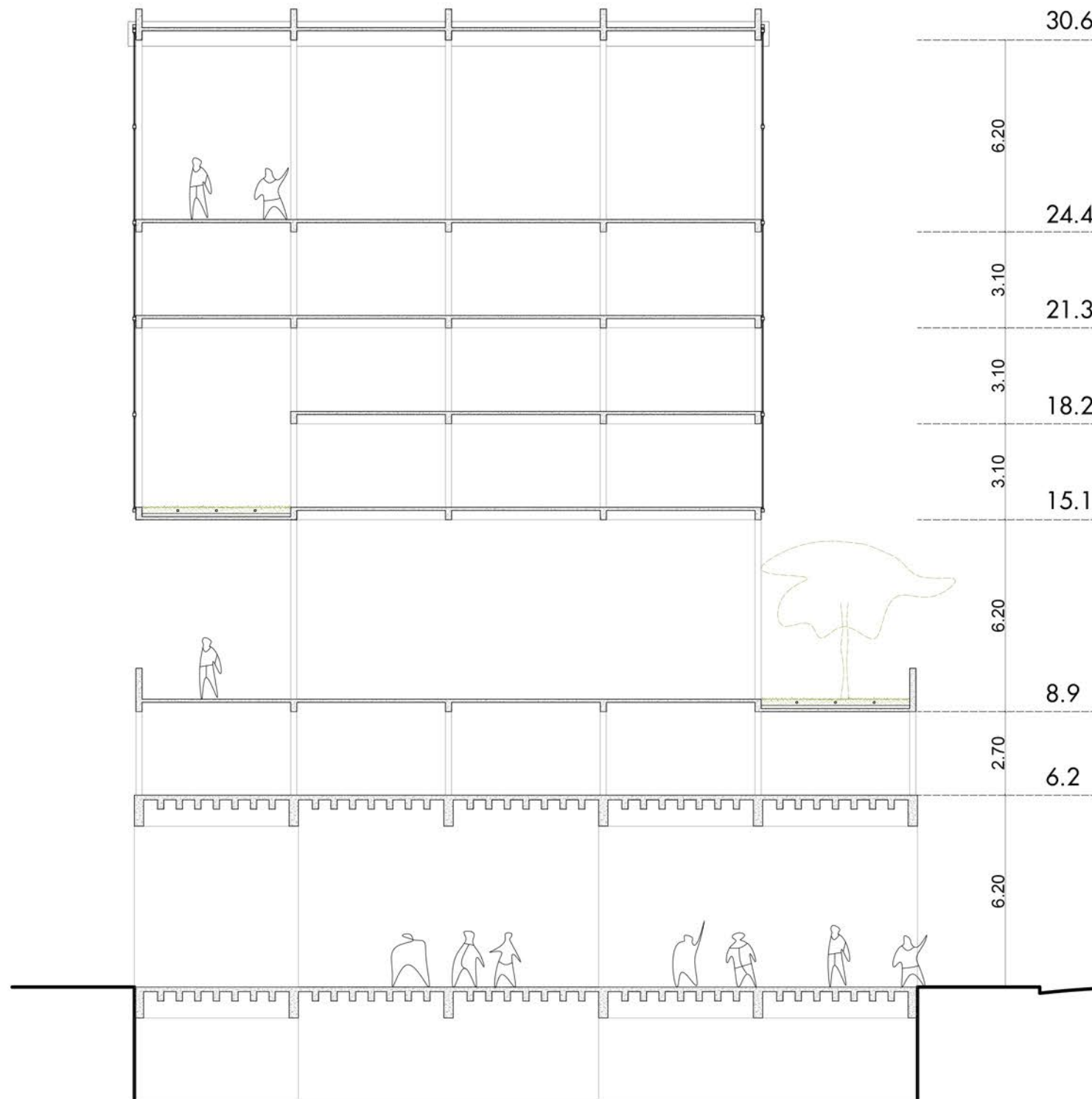
3. El espacio de coworking está concebido para albergar actividades multitudinarias de carácter público.

4. El espacio de coworking está orientado para llevar a cabo actividades tipo talleres o comercios.

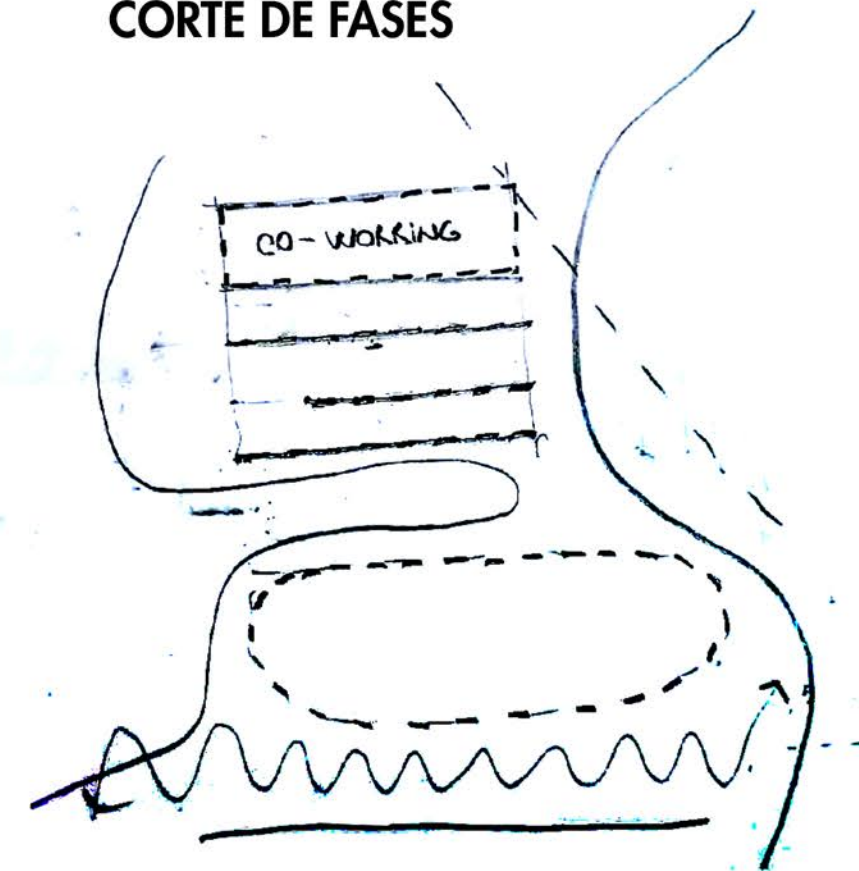


HABITAR EL TRABAJAR

corte c - c



CORTE DE FASES

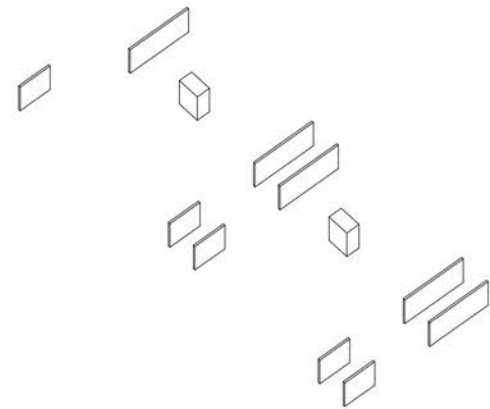


El corte C-C revela las **tres fases** del espacio de coworking. En primer lugar, el basamento configura el área de coworking orientada hacia actividades tipo taller. A continuación, se encuentra un amplio espacio conectado destinado a trabajos de carácter comunitario. Por último, se presenta el desarrollo de la torre, donde la versatilidad en la disposición de la planta posibilita llevar a cabo actividades que van desde trabajos de oficina hasta proyectos artísticos.

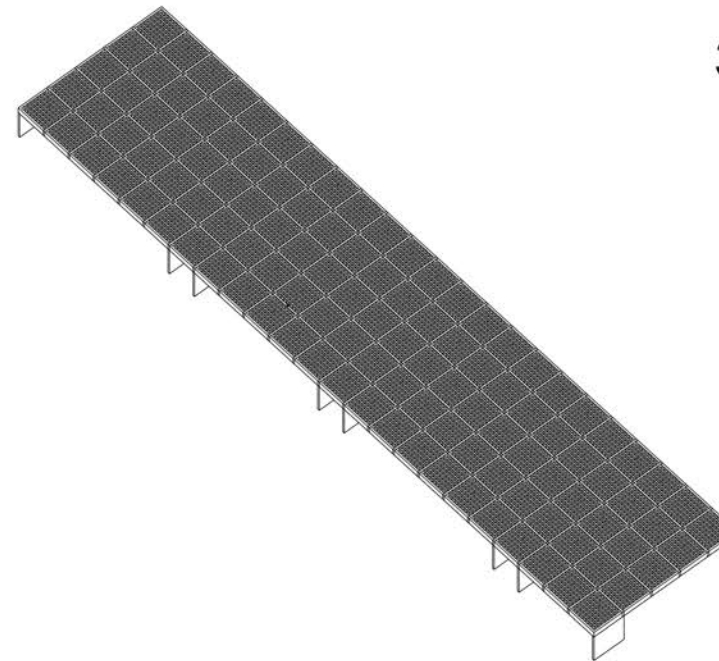
ESTRUCTURA

5.

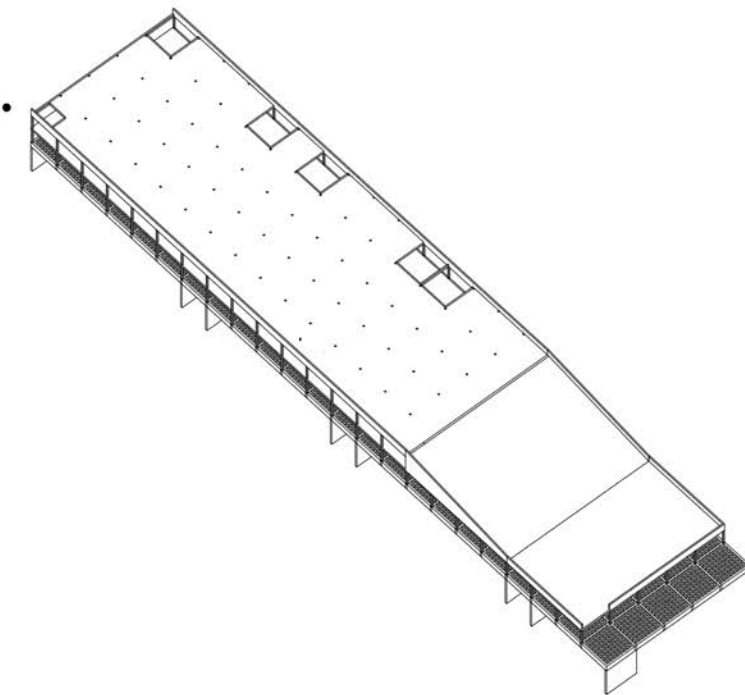
1.



2.



3.



ESQUEMAS ESTRUCTURALES

1. En este primer esquema se muestran los tabiques sobre los cuales se posa todo el peso de la estructura superior, se colocan de esta forma para dar paso a los usos dispuestos en la planta +0

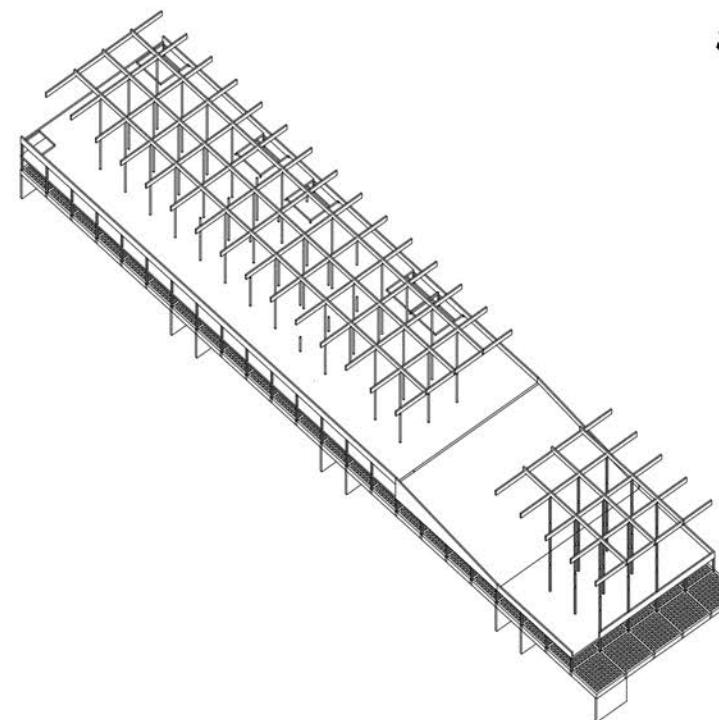
2. El segundo esquema muestra la grilla (cacetonado) que reparte las fuerzas que llegan de la estructura superior hacia los tabiques que debajo de dicha grilla envía al suelo.

3. En este tercer esquema se muestran las losas que ocupan similares dimensiones que la grilla, las cuales están compuestas por losas de H° A° (in situ), y están apoyadas sobre la grilla con columnas de sección 30 x 30 de forma monótona en bloques de 5 x 5

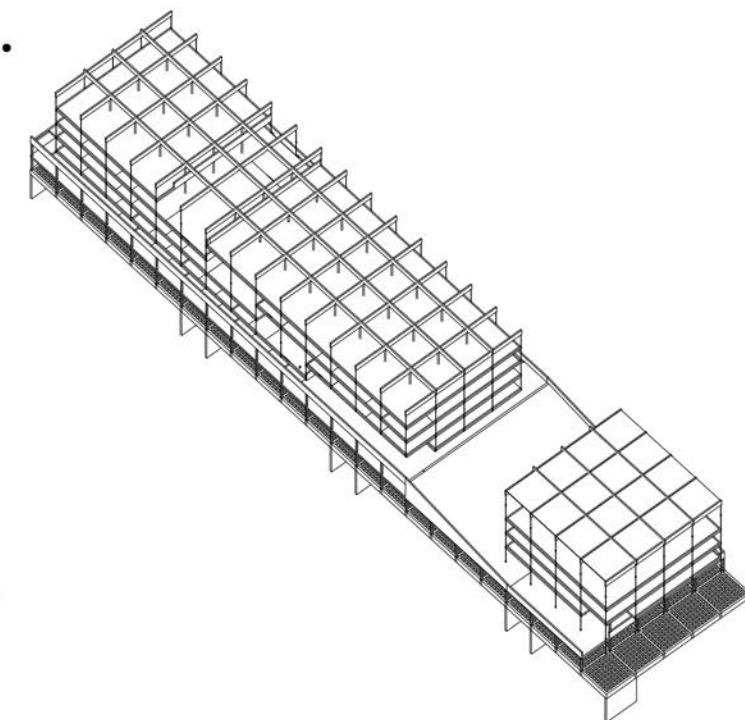
4. En dicho esquema se muestra la forma en la que la elevación de columnas durante los diferentes niveles, sostiene una grilla de vigas de H° A° en el último nivel

5. Por último se muestra como el resto de las losas intermedias son tomadas por las columnas interiores, y tensores de acero ADN 500 en el contorno de las mismas.

4.

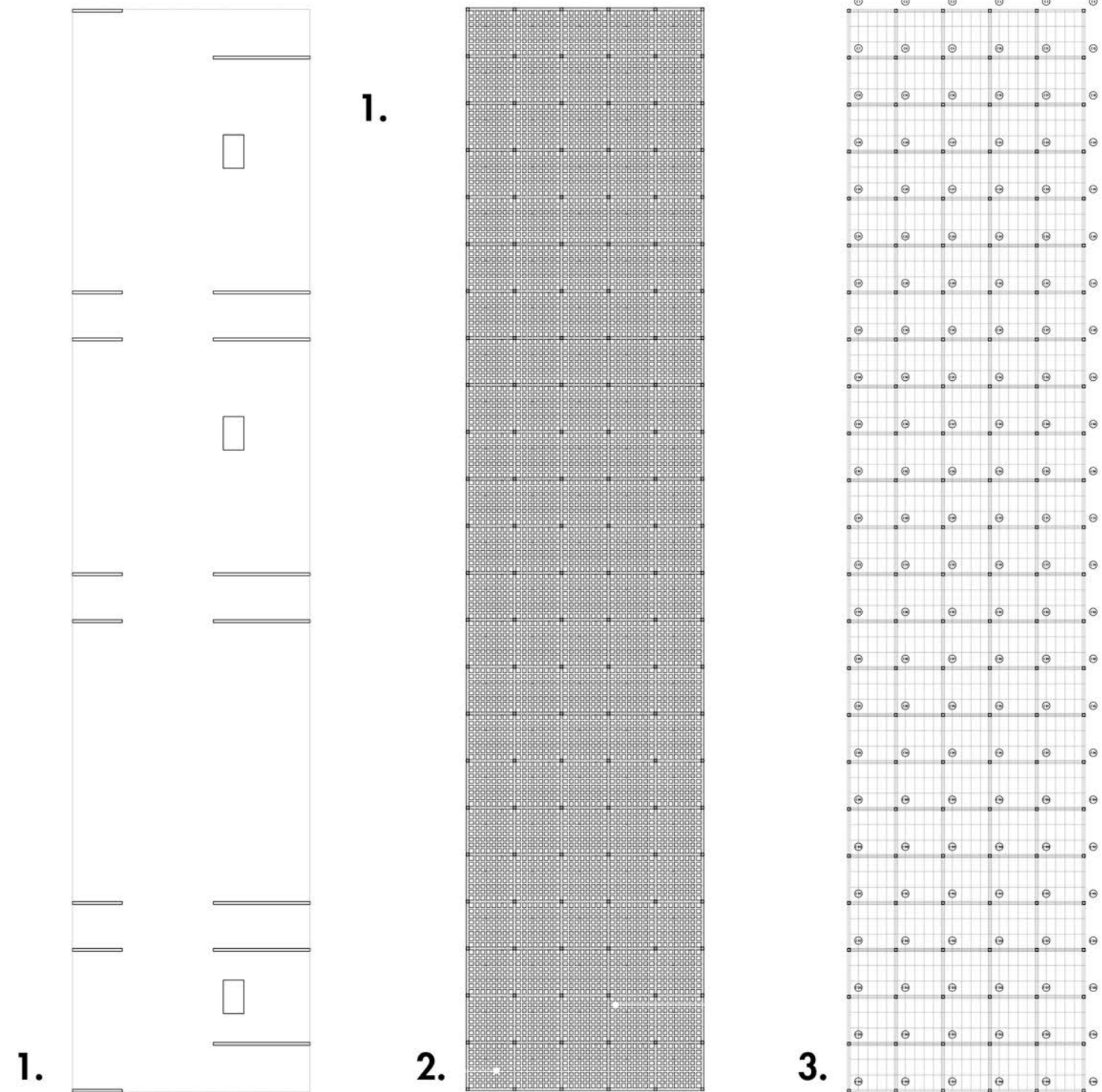
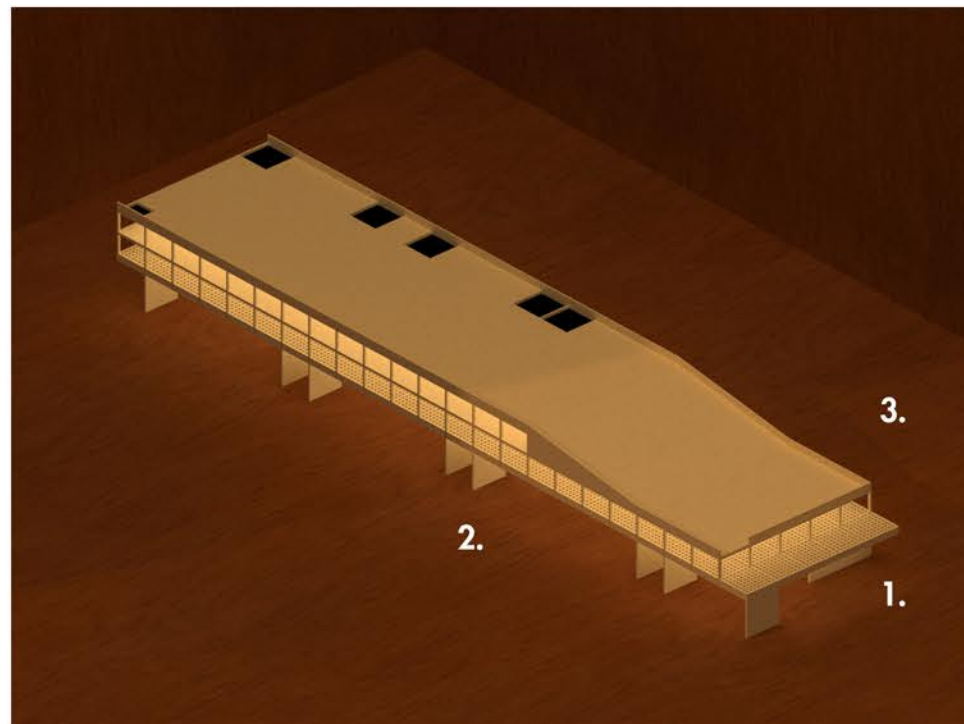


5.



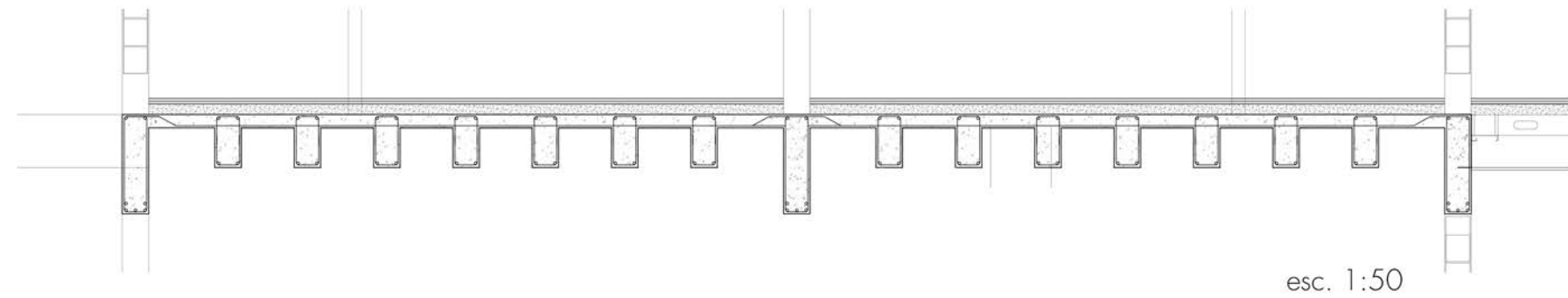
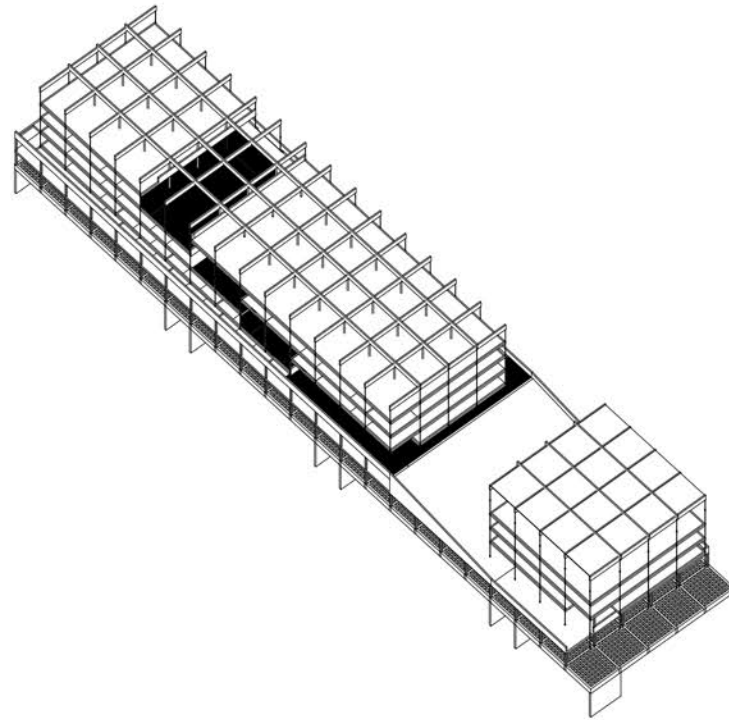
CONCEPTO ESTRUCTURAL

Los tres niveles iniciales reflejan la intención estructural; el primero de ellos se apoya en **patas dispersas** (tabiques de H° A°) sobre el nivel cero para permitir amplias vistas urbanas y fomentar el paseo entre los diversos usos del programa. En el segundo nivel representado, se muestra el **cacetonado** estructural que funge como filtro, distribuyendo el peso hacia las robustas patas mencionadas anteriormente. Finalmente, se incorporarán figuras similares al tercer diseño estructural, que presenta una **rejilla monotona** de 5x5. Esta rejilla se modificará gradualmente, desde ausencia hasta mínima alteración, según lo requiera el desarrollo del programa.

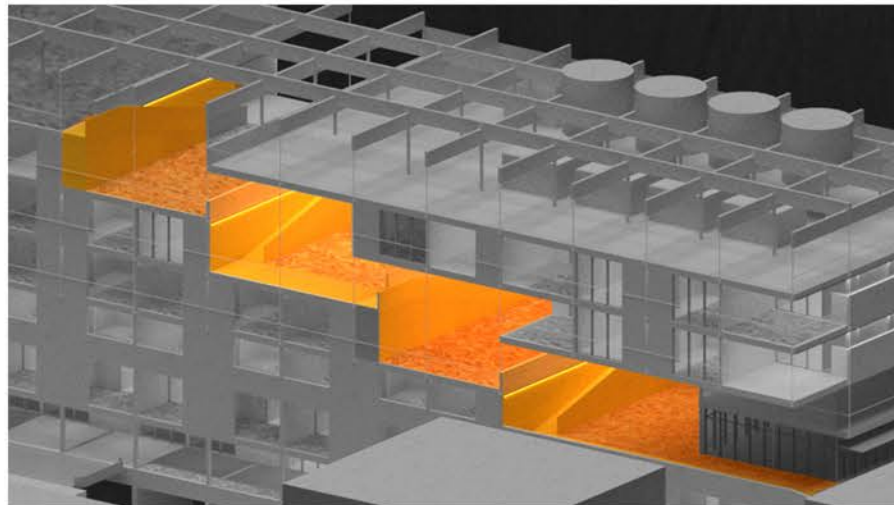




Las losas indicadas con negro en la axonométrica, son lugares del proyecto que por cuestiones del mismo era necesario **sacar las columnas** que irían posicionadas en el medio de dichos módulos, Por este motivo se decidió tratar esos módulos con una amplitud de sección de sus vigas pre establecidas y la colocación de un **cacetonado de H° A°**, para de esta manera trasladar los esfuerzos que debe sostener a los módulos aledaños.

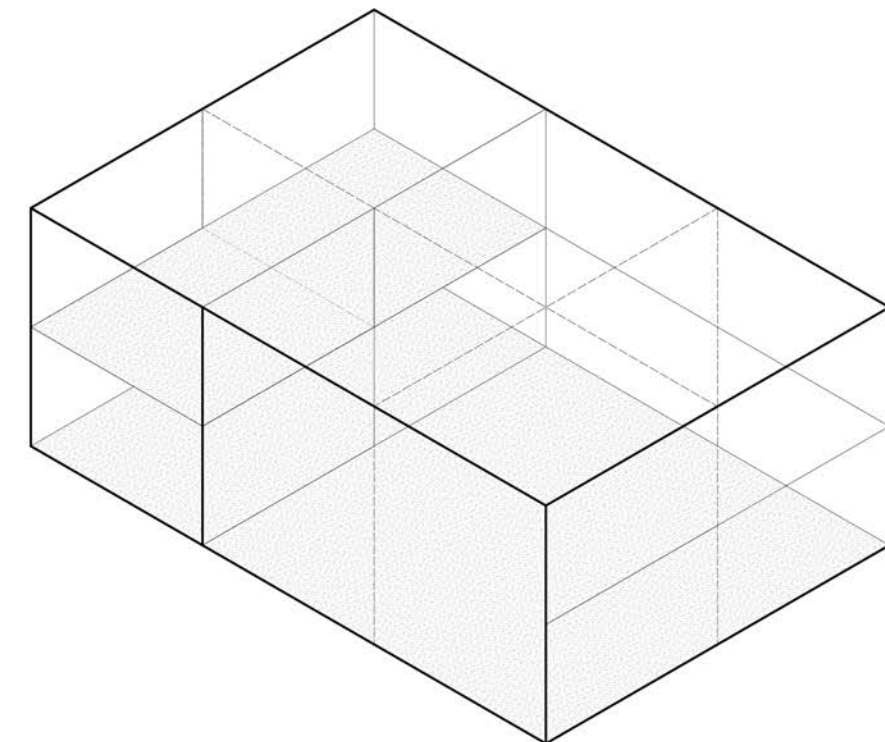


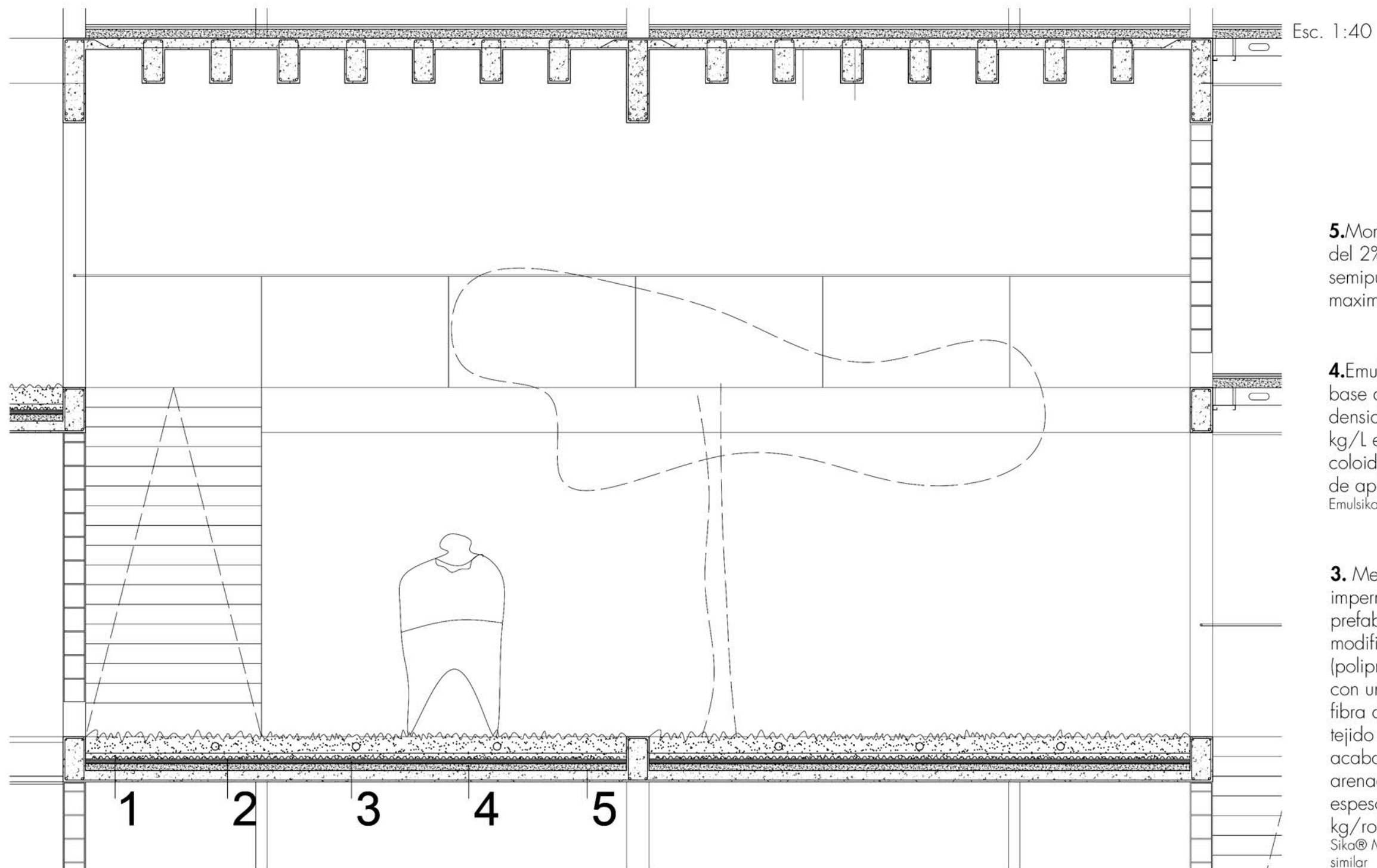
vaciado visto en proyecto



La **eliminación de la grilla en altura** se produce una vez por nivel (en el bloque izquierdo), y esta modificación implica la necesidad de expandir el espacio entre columnas, duplicándolo. Esta adaptación se torna esencial en aquellos lugares del proyecto que han sido designados para albergar áreas exteriores. La ampliación del espacio entre columnas no solo responde a una cuestión estética, sino que también busca potenciar la **flexibilidad** y la versatilidad de uso de estos espacios abiertos, otorgándoles una mayor capacidad funcional. La estrategia consiste en ofrecer ambientes más amplios y abiertos, propiciando así la integración de diferentes actividades y usos, en consonancia con el enfoque de maximizar la versatilidad y adaptabilidad de los espacios en cuestión.

vaciado de grilla





5. Mortero con pendiente del 2%, con acabado semipulido y humedad máxima del 4%

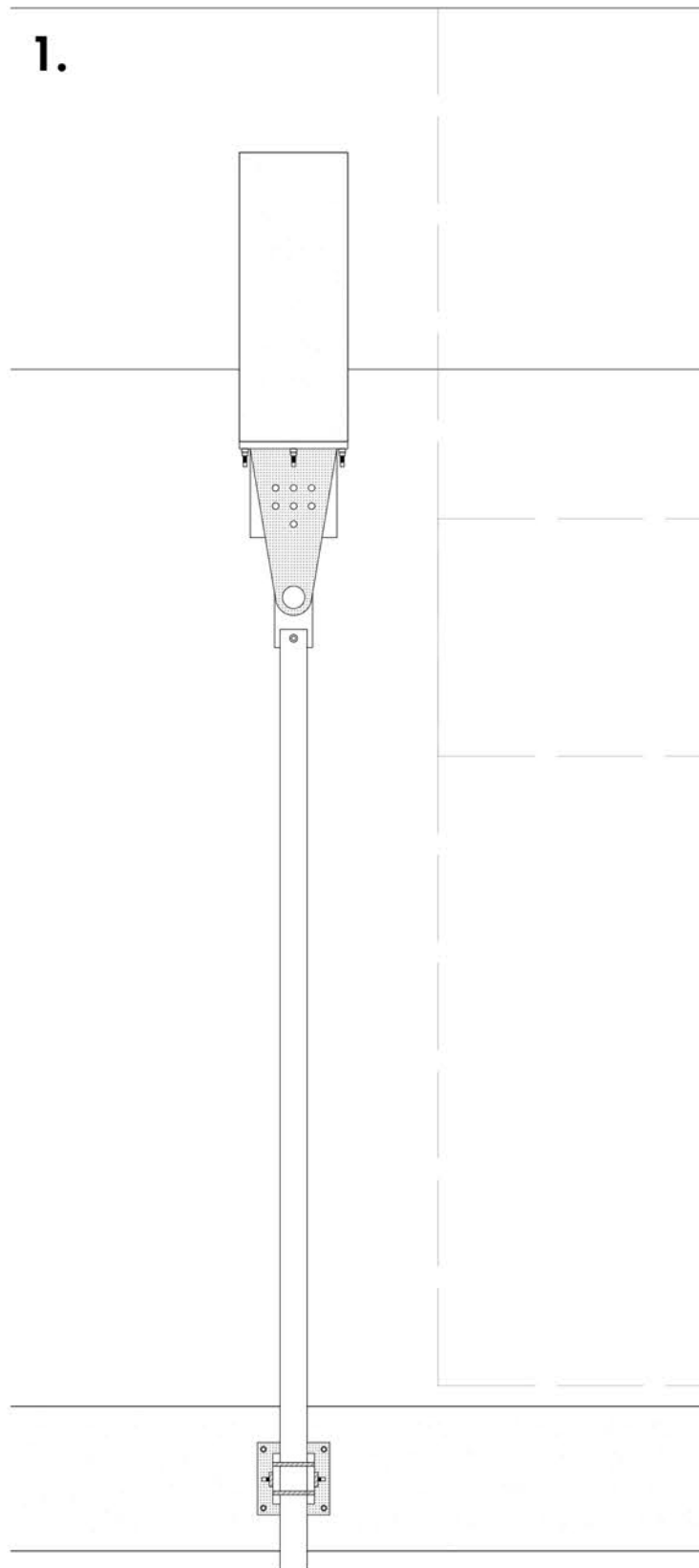
4. Emulsión bituminosa base agua de baja densidad, 1.02 +/- 0.02 kg/L en suspensión coloidal, libre de cargas y de aplicación en frío. Emulsika Primer o similar.

3. Membrana impermeable prefabricada de asfalto modificado APP (polipropileno Atáctico) con un refuerzo central de fibra de poliéster no tejido de 180 gr/m², acabado superior liso arenado, de 3mm de espesor y un peso de 39 kg/rollo. Sika® Manto PRO 3.0 SP o similar

EL VACIO

1. Drenaje de espuma de polietileno de célula cerrada reticulada con un filtro superior de paño grueso laminado de fibra poliéster de 145 g/m² y una permeabilidad del agua de 0.017 m/s, una punción estática de 1700 N Sika® GR Aquadrain [Drainage Layer 25] (o similar)

2. Membrana impermeable prefabricada de asfalto modificado APP (polipropileno Atáctico) de alto desempeño y aditivo antirraíz, con un refuerzo central de fibra de poliéster no tejido de 180 gr/m², acabado superior de gravilla, de 4mm de espesor

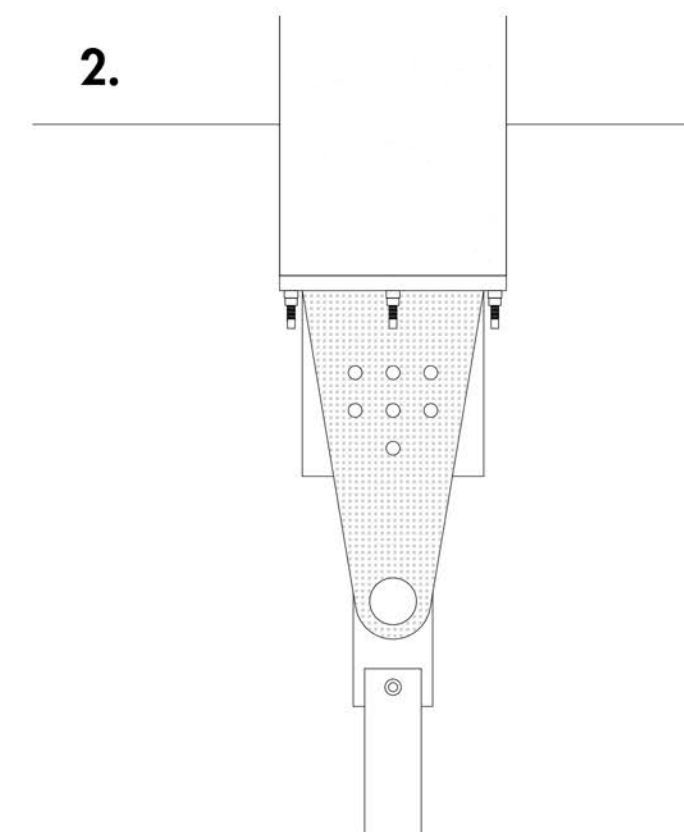


1. En esta figura, se presenta el ensamblaje completo del tensor, desde la viga de salida hasta la primera losa.

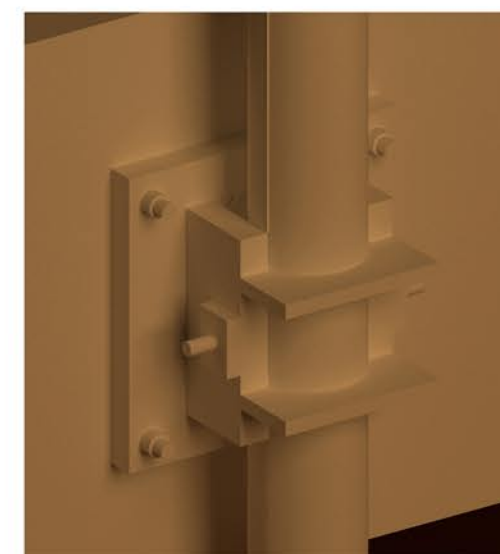
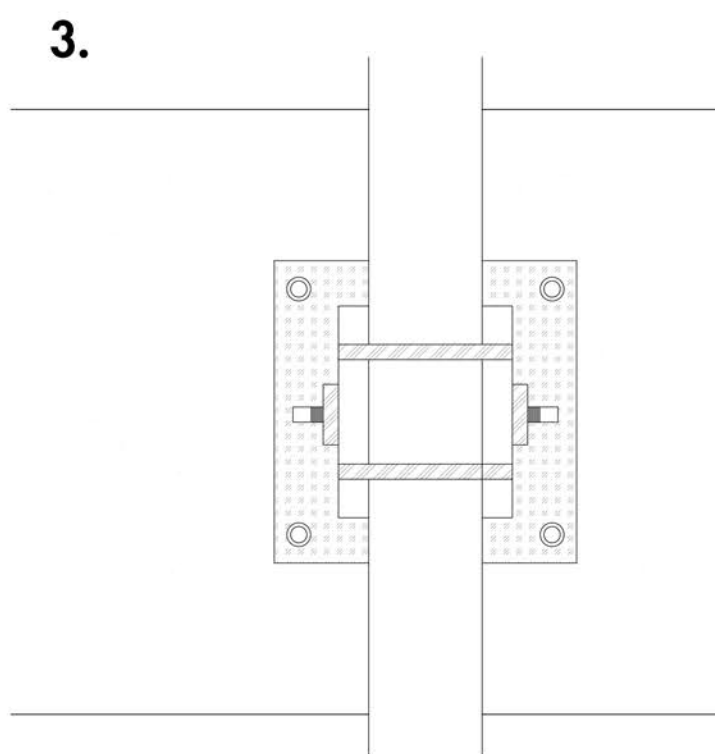
2. En este detalle se presenta la conexión del extremo del tensor con el anclaje de la viga de salida.

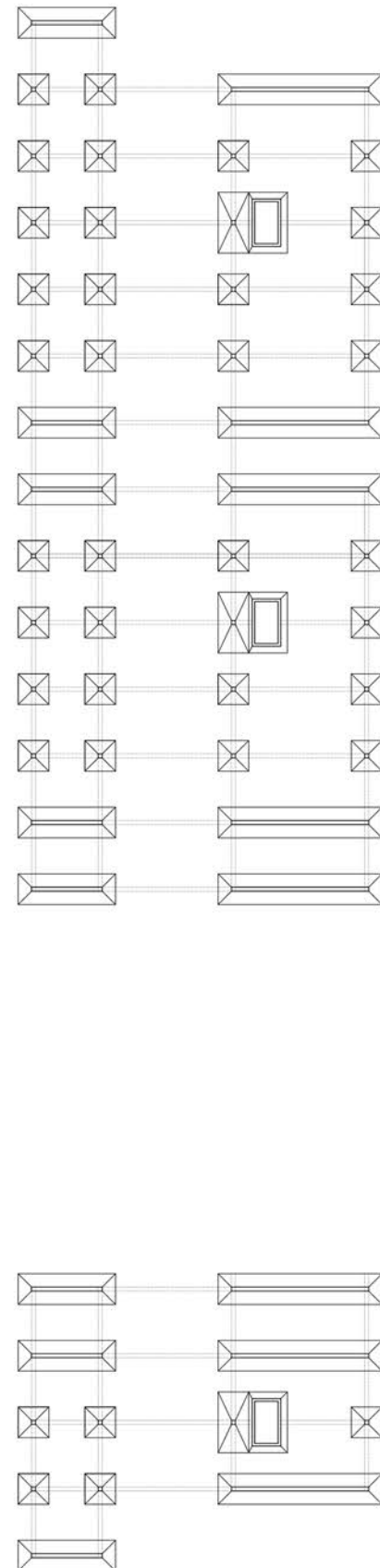
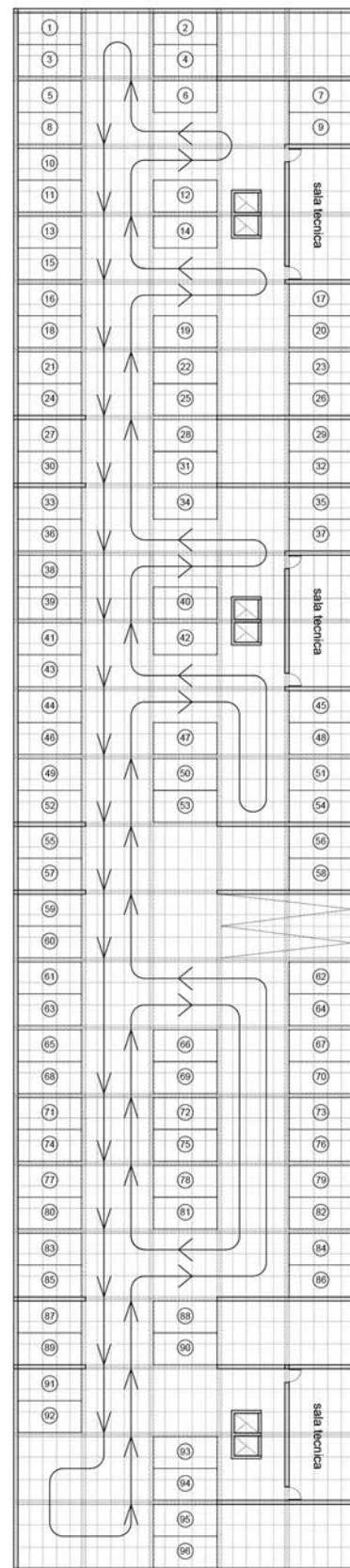
3. Finalmente, se exhibe el anclaje genérico que se empleará en la intersección de cada losa, enroscando el tensor subsiguiente que continuará su trayectoria hasta la próxima intersección.

El sistema de **tirantes** que sostiene el tramo final de las losas está conformado por **tubos estructurales** de tres pulgadas, los cuales están sujetos a las vigas y las losas. Todas las intersecciones son piezas fabricadas en taller.



detalles de tensores



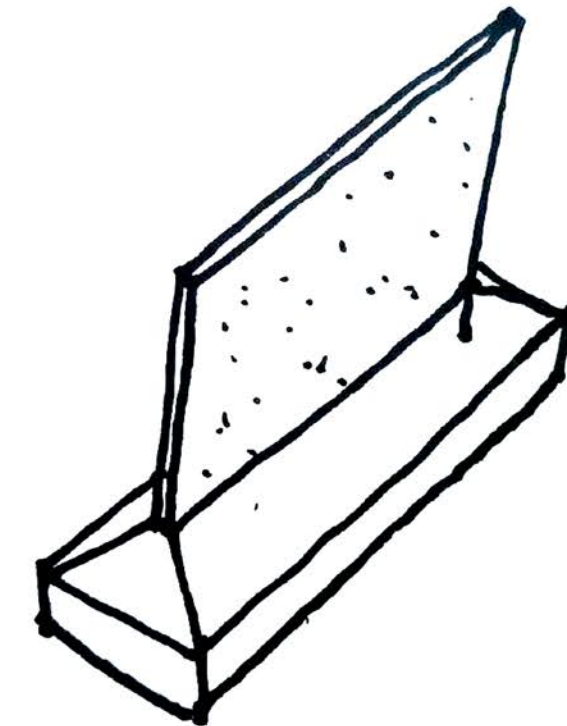


SUBSUELO

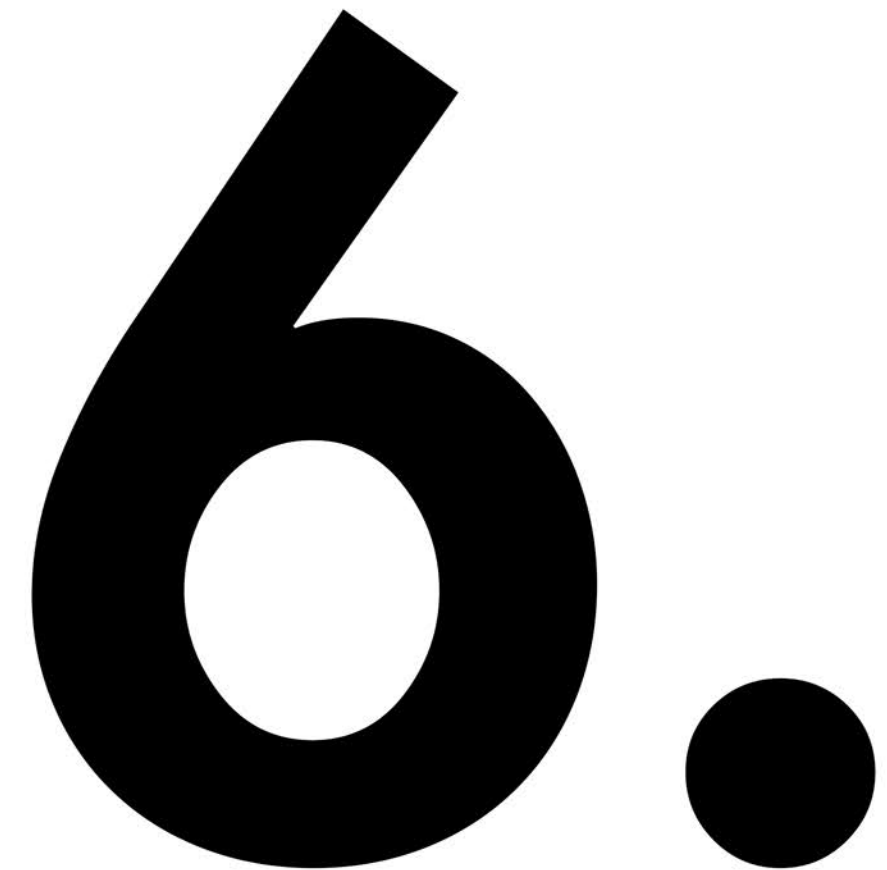
El subsuelo alberga un considerable número de cocheras (96). En esta etapa, solo se ha abordado el subsuelo de la sección definida, pero a medida que se desarrollen los demás edificios propuestos en la manzana, sería beneficioso integrarlos en términos de forma y función. Actualmente, funcionan como un bloque de estacionamientos, pero es importante tener en cuenta que, conforme la ciudad avance en línea con la visión del proyecto como una semilla, la demanda de plazas de estacionamiento podría disminuir. Es necesario considerar esta perspectiva en el diseño futuro de estos espacios subterráneos.

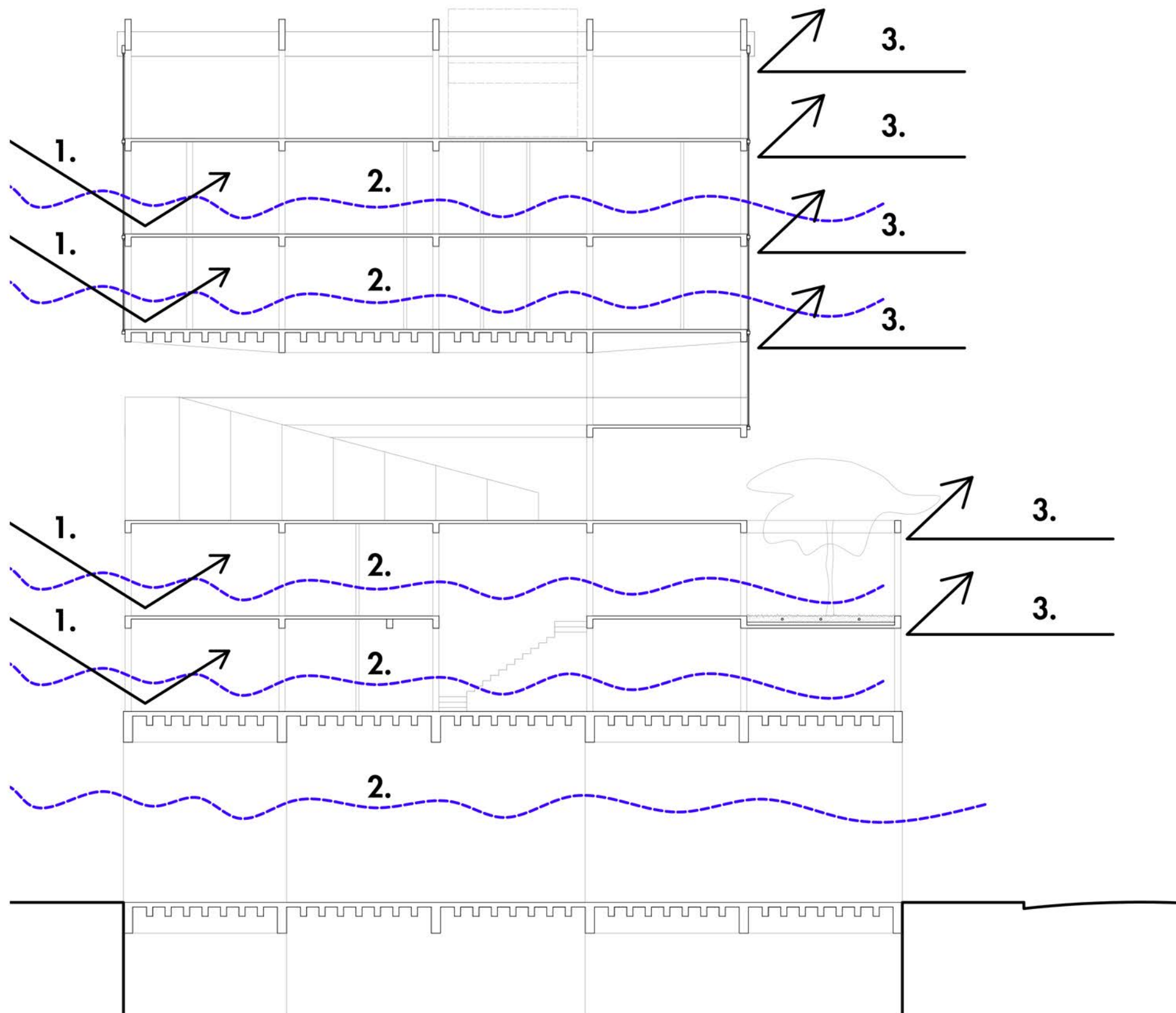
FUNDACIONES

En cuanto a las fundaciones, se han adaptado al tipo de suelo característico de la zona. Por esta razón, se optó por cimentar los grandes tabiques de hormigón armado con bases corridas correspondientes en estos casos, y bases aisladas en aquellas áreas donde descienden pilares que proporcionan rigidez a la estructura.



INSTALACIONES





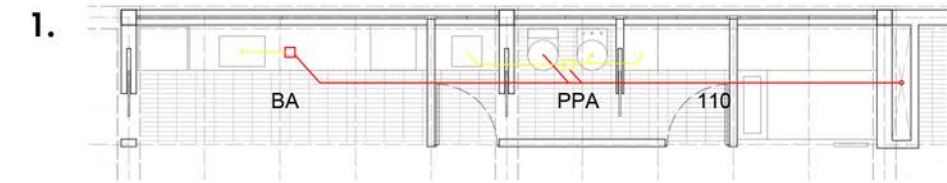
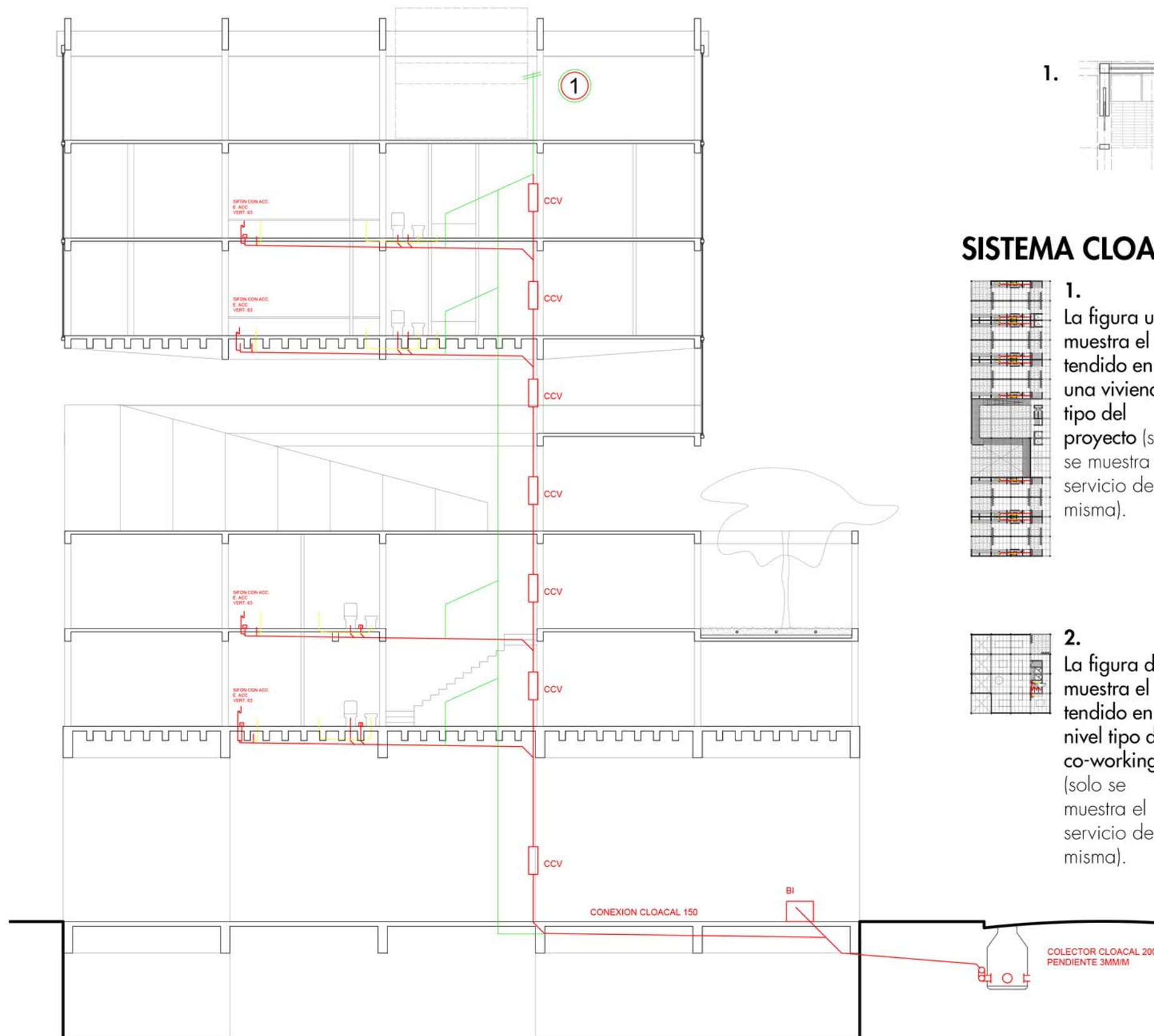
EFICIENCIA ENERGETICA

Más allá de las especificaciones técnicas y los sistemas empleados para mejorar la habitabilidad del edificio, es fundamental destacar la importancia de los sistemas análogos de proyectos para lograr una mayor eficiencia en el mismo.

1. La figura uno ilustra cómo, durante las épocas cálidas, los rayos solares penetrantes no inciden directamente en el interior de la vivienda. Este fenómeno posibilita reducir la necesidad de utilizar sistemas mecánicos de acondicionamiento en verano.

2. La figura dos indica que el diseño del proyecto sigue una lógica norte-sur, generando espacios longitudinales que abarcan ambas fachadas. Esta disposición favorece la ventilación cruzada, reduciendo la necesidad de utilizar sistemas de acondicionamiento y, consecuentemente, disminuyendo el consumo de energía.

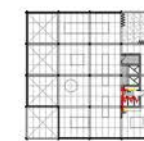
3. Por último, en la figura tres se muestra como la barrera verde que se coloca en la cara sur evita los choques de vientos más fríos en invierno, lo cual nos permite ahorrar en energía de acondicionamiento.



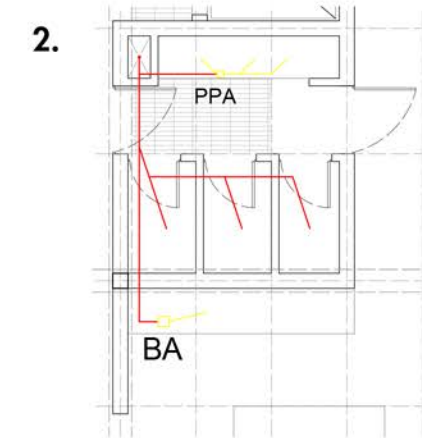
SISTEMA CLOACAL



1. La figura uno muestra el tendido en una vivienda tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).

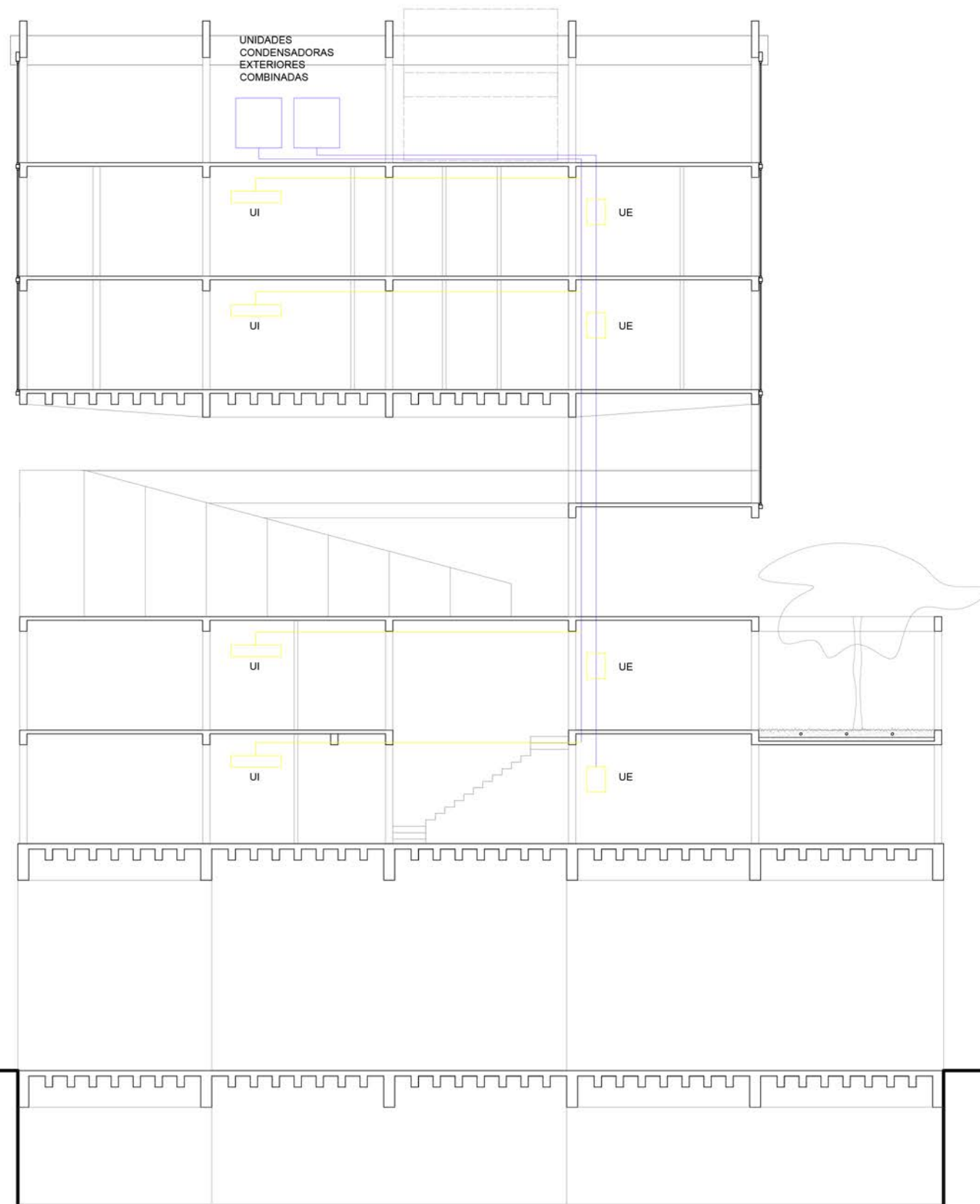


2. La figura dos muestra el tendido en un nivel tipo del co-working (solo se muestra el servicio de la misma).



El sistema de desagüe sanitario se conecta a la red, encargándose de recolectar los **desechos de todos los niveles** y atravesando las cámaras de inspección necesarias antes de llegar al colector cloacal. En las unidades funcionales, está compuesto por la cañería principal, los ramales y los conductos de descarga. Los artefactos se clasifican en dos categorías: primarios (inodoros y lavatorios de la cocina) y secundarios (lavatorios de baño, bidet, ducha y lavarropas).

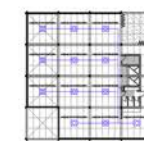
En el espacio de estacionamiento, se ha incorporado un interceptor de nafta, un dispositivo diseñado para retener eficazmente los restos de hidrocarburos.



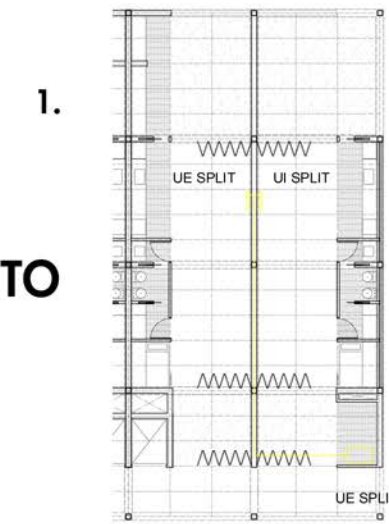
SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO (VERANO)

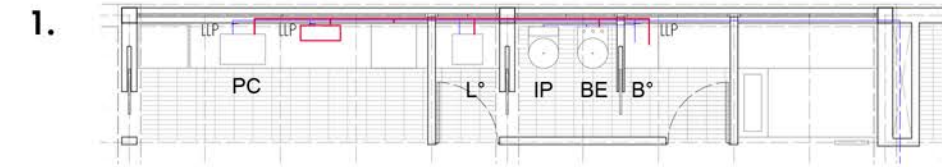
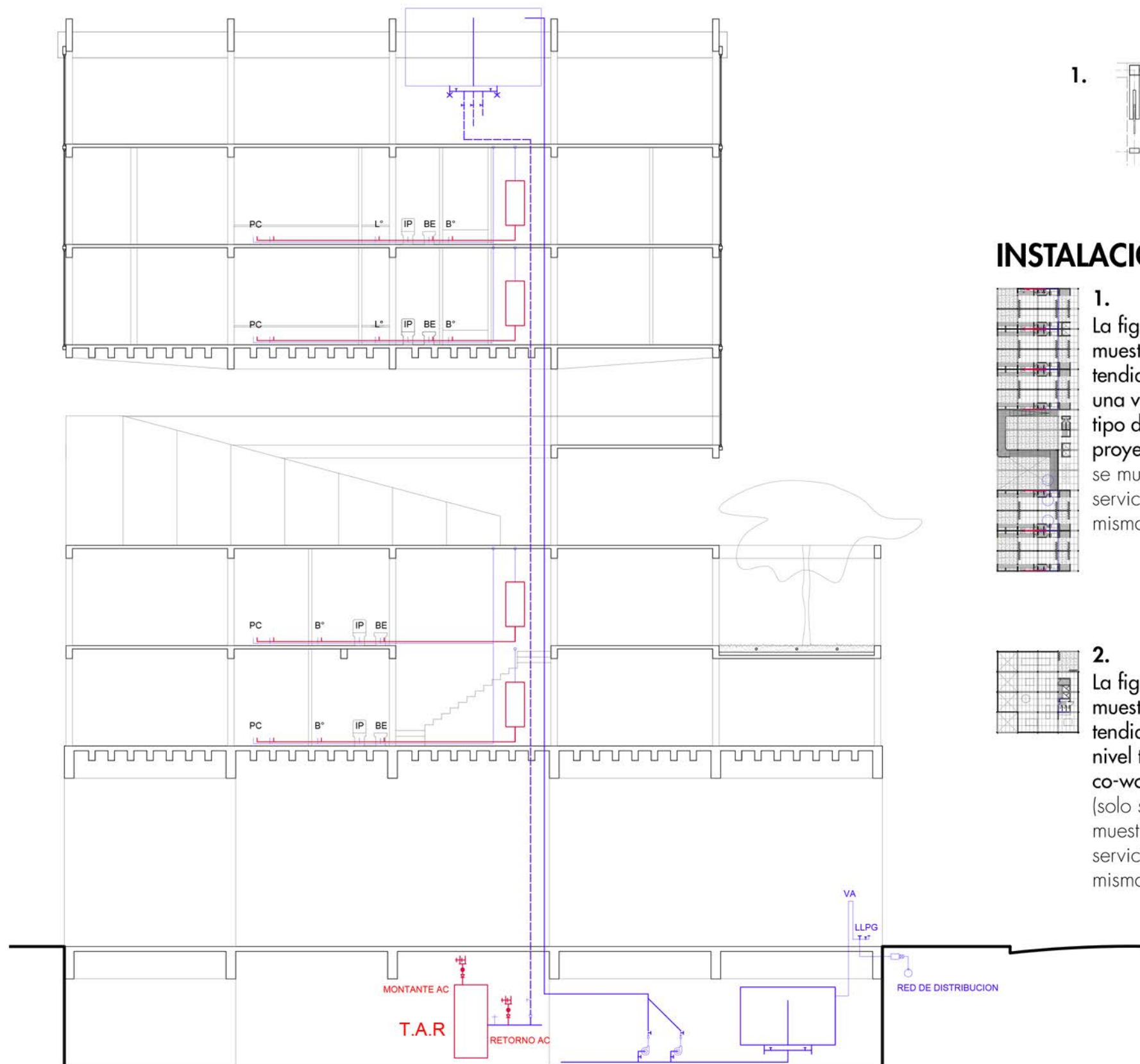


1. La figura uno muestra el tendido en una vivienda tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).



2. La figura uno muestra el tendido en un nivel tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).





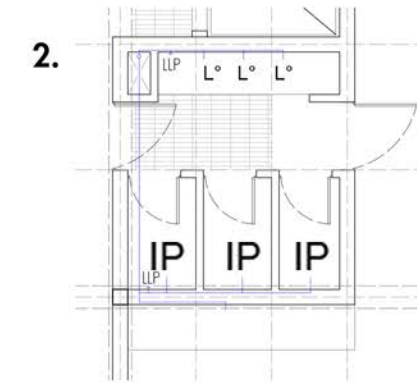
INSTALACION SANITARIA



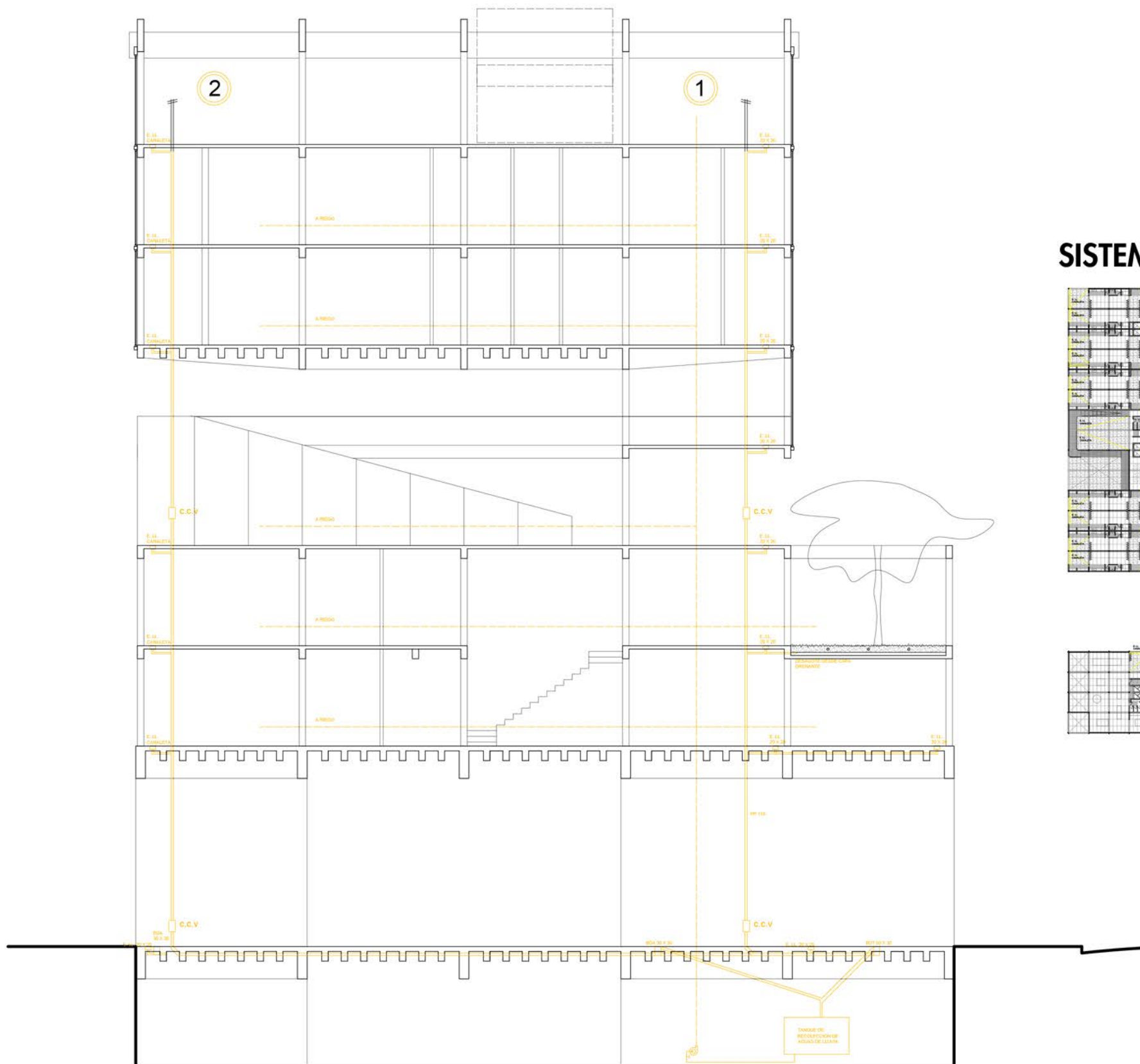
1. La figura uno muestra el tendido en una vivienda tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).



2. La figura dos muestra el tendido en un nivel tipo del co-working (solo se muestra el servicio de la misma).



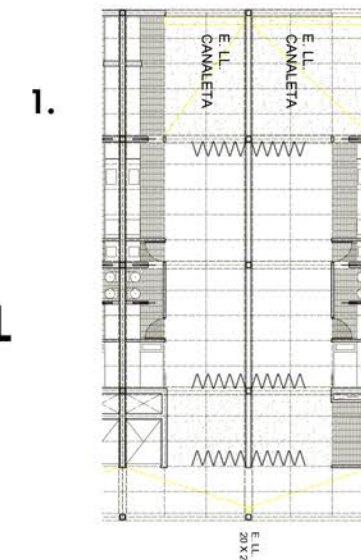
La suministro de agua para este edificio se ejecutará a través de la conexión a la red de distribución. La reserva de agua quedará almacenada en los tanques ubicados en la última planta del edificio, siendo transportada hasta allí por medio del **tanque de bombeo** situado en el subsuelo. Ambos elementos estarán interconectados mediante un colector. La distribución se extenderá a todas las unidades habitacionales en cada nivel, así como a los equipos de la planta baja, a través de ramales de sección variable.



SISTEMA PLUVIAL

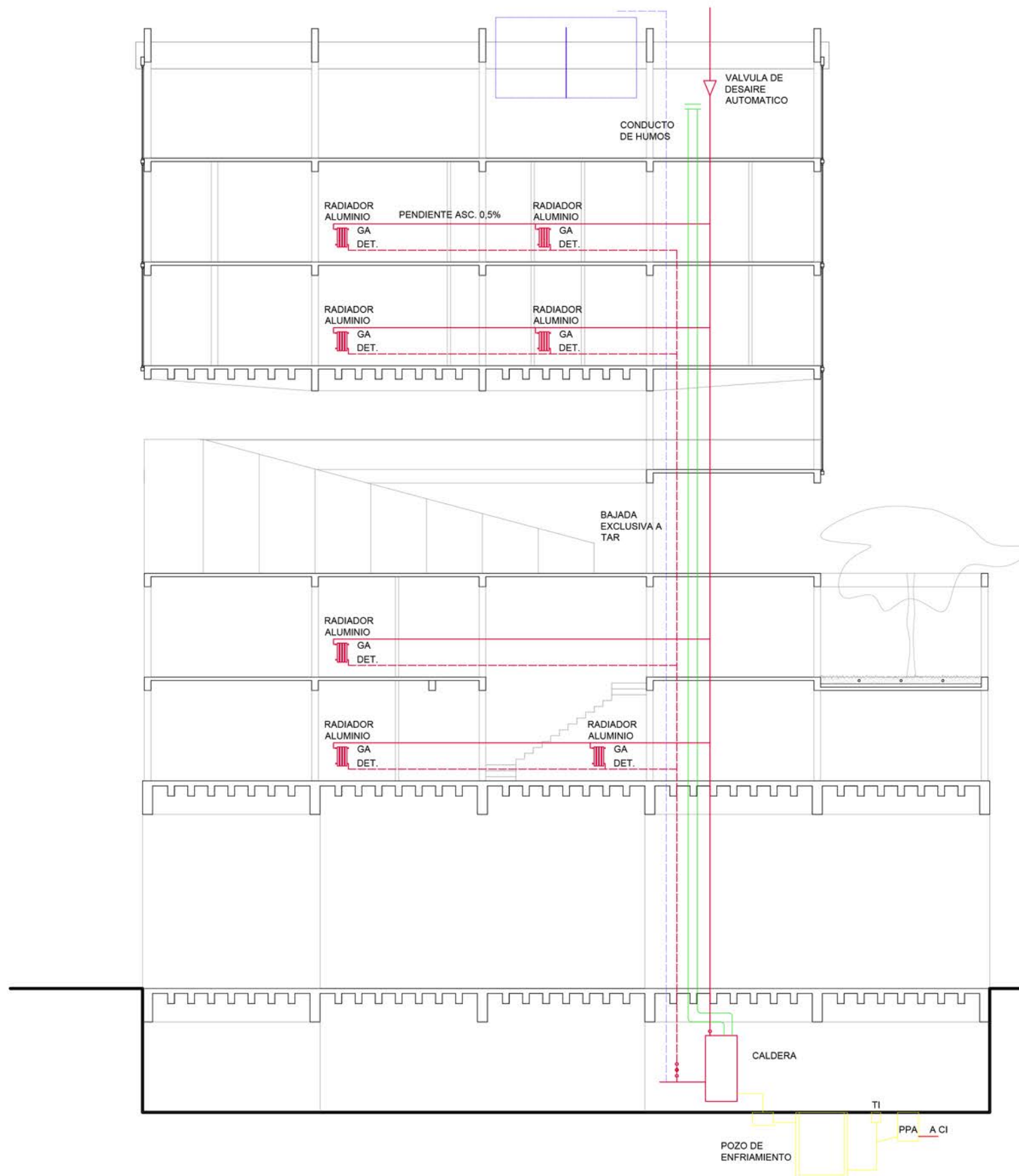


1. La figura uno muestra el tendido en una vivienda tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).



El sistema de recolección de agua pluvial inicia su trayectoria desde la cubierta mediante **embudos**, canalizándose a través de tubos de polipropileno de 100 mm en los plenos, estos últimos asegurados a las columnas mediante abrazaderas. Gracias a la generosa área de captación, el agua tiene dos posibles destinos: el desagüe directo en el cordón de la vereda o su almacenamiento en un tanque, permitiendo su reutilización en canillas de servicio y para el riego de la variada vegetación que embellece el entorno.

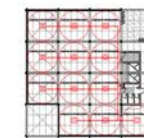
El tanque de almacenamiento, dotado de bombas jockey para la impulsión, cuenta con un respaldo seguro en forma de generadores eléctricos ante posibles cortes en el suministro eléctrico. Adicionalmente, el sistema incorpora pozos de bombeo pluvial destinados a impulsar el agua recolectada en áreas situadas por debajo del nivel cero. Este enfoque integral asegura una **gestión eficiente y sostenible** del recurso hídrico en el marco del proyecto.



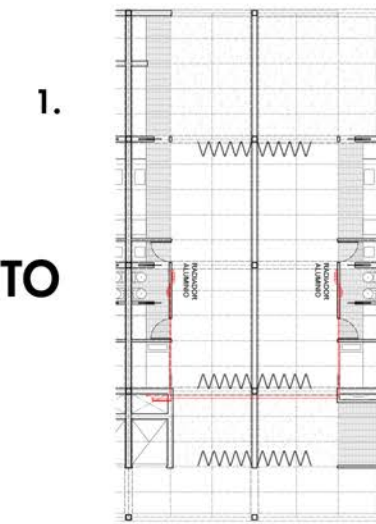
SISTEMA DE ACONDICIONAMIENTO (INVIERNO)



1. La figura uno muestra el tendido en una vivienda tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).



2. La figura uno muestra el tendido en un nivel tipo del proyecto (solo se muestra el servicio de la misma).



CONCLUSIONES

Esta investigación se adentra en el complejo panorama de la construcción de hábitats concretos, destacando las limitaciones intrínsecas de la estrategia para abordar el déficit habitacional al erigir viviendas en ubicaciones periféricas a los **centros urbanos**. Esta práctica, caracterizada por la lejanía de actividades cotidianas y, en ocasiones, la carencia de servicios básicos, plantea interrogantes cruciales sobre la **efectividad y sostenibilidad de estas soluciones**.

El propósito fundamental de este trabajo no solo radica en señalar estas deficiencias, sino también en promover una comprensión más profunda y holística del concepto de **habitar**. Habitar no se limita meramente al acto de dormir o permanecer en un lugar; es una experiencia intrínsecamente vinculada al tejido mismo de la vida. Incluye la interacción con el trabajo, el disfrute del ocio, la participación en actividades deportivas y diversas prácticas que contribuyen de manera integral a una calidad de vida enriquecedora.

La reflexión que aquí se propone busca resaltar la importancia de diseñar entornos habitacionales que no solo cumplan con la función primordial de proporcionar refugio, sino que también fomenten y faciliten un **desarrollo pleno y armonioso de la vida diaria**. Abogo por la creación de comunidades que no solo satisfagan las necesidades básicas, sino que también nutran la diversidad de actividades humanas, contribuyendo así a un hábitat más equitativo y sostenible.

