

CONJUNTO DE VIVIENDAS Y USOS MIXTOS

Hacia nuevos modelos de intervencion estatal

Luna Weber, Nicolás Ezequiel

Taller Colectivo Sur - Etulain - Goenaga

2024

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



Autor: Nicolás Ezequiel LUNA WEBER

N° 39141/3

Titulo: “Conjunto de viviendas y usos mixtos. Hacia nuevos modelos de intervencion estatal”

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura ETULAIN - GOENAGA

Docentes: Regina GRANDI - Hernan QUIROGA - Nestor ROUX

Asesoramiento: Ing. Roberto Scasso

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 10.10.2024

Licencia Creative Commons



RESUMEN



RESUMEN

“La vivienda es el componente cualitativamente más importante en la composición del espacio construido de nuestras ciudades, y como tal, uno de los máximos parámetros de bienestar del individuo y la sociedad”¹

Contexto

El modelo de crecimiento de las ciudades Latinoamericanas fue (y sigue siendo) desordenado, experimentando un proceso de crecimiento no planificado asociado a una “ciudad dispersa”. Este modelo urbano puede incrementar los costos en infraestructura y servicios en un 300%, debido a que no solo conforma barrios escasamente poblados y con poca diversidad de usos, sino que también incentiva el uso de automóvil y la poca conformación de espacios públicos.

En el caso de la capital de la provincia de Buenos Aires, resulta alarmante que estas problemáticas se encuentran enfatizadas, de manera tal que en los últimos 20 años, el partido de La Plata aumentó un 21% su población, pero su superficie urbana creció un 127%, más de 6 veces más.²

Objetivos

A través de un modelo de ciudad tentativo, donde se deberá hacer foco tanto en el mejoramiento de la calidad de vida de aquellos sectores que se vieron expulsados de la ciudad, como también evitar el aumento de la expansión de la mancha urbana sobre la periferia.

Tomando como sector testigo un área subutilizada en el casco de la plata, que actualmente cuenta con funciones incompatibles, se buscará ejemplificar el modelo de crecimiento de la ciudad y como desde el estado se debe abordar la problemática habitacional y de especulación inmobiliaria existentes hoy en la ciudad.

Bajo las premisas del derecho de acceso a las ciudades, se abordará la problemática de manera multiescalar, desde la escala regional y la función de la ciudad en el conjunto metropolitano (AMBA) hasta las técnicas constructivas adecuadas para este tipo de políticas donde se buscará no solo generar vivienda

y puestos de trabajo (de igual manera que lo proponen los planes ProCreAr de hoy en día), sino hacer un uso eficiente y ecológico de los recursos, evitando así también la segregación espacial producida por el conflicto de intereses y especulación de precios que produce un deficiente Código de Ordenamiento Urbano y la falta de control sobre el mismo.

Propuesta

El proyecto propone una nueva propuesta de gestión de las operaciones de vivienda por parte del estado (definiendo su rol y limitando), garantizando el derecho de acceso a ciudad a sectores sociales que no cuentan con el poder adquisitivo necesario y hoy se ven expulsados. Generando espacios para la vida en comunidad y definiendo los estándares mínimos y las características que debería tener una vivienda de esta índole, junto con un modelo de gestión que permita la ejecución, mantenimiento y replicabilidad de estos modelos.

1 - Emilio Sessa. en “el riesgo de un urbanismo sin urbanización”. 2 - Cortizo, D. (2017). Tierra vacante y proceso de expansión urbana en las periferias del Partido de La Plata. *Geograficando*, 13(2), e025.

I – TEMA

- 07 Prologo.
- 09 Politicas de vivienda Argentina.
- 10 La Plata : Historia y desarrollo urbano.
- 16 Sintesis.

II – PROYECTO URBANO

- 18 Region Gran La Plata.
- 20 Urbanismo Ecosistémico.
- 22 Analisis sector a intervenir.
- 25 Diagnostico.
- 28 Valoración.
- 30 Lineamientos.
- 32 Modelo Deseado.
- 40 Diseño Urbano.

III – ANTEPROYECTO

- 46 Propuesta morfologica.
- 49 Modos de vida.
- 52 Marco teorico.
- 55 Gestión.
- 57 Referentes.
- 58 Gestión y Morfologia.
- 59 Modulación.
- 60 Estructura.
- 61 Estrategias Proyectuales.
- 65 Variaciones de la Celula.
- 68 Cortes 1:400.
- 71 Planta Baja 1:400.
- 73 Planta de Techos 1:400.
- 74 Plantas 1:125.

IV – PROYECTO

- 89 Instalaciones.
- 95 Corte Critico 1:50.
- 98 Detalles Constructivos 1:10.

TEMA

Problemáticas y caso de estudio.

Luna Weber, Nicolás Ezequiel

Taller Colectivo Sur - Etulain - Goenaga

2024

PROLOGO

La problemática de las urbanizaciones expansivas.

El modelo de crecimiento de las ciudades Latinoamericanas fue (y sigue siendo) desordenado, experimentando un proceso de crecimiento urbano no planificado asociado a características de una “ciudad dispersa”, relacionado a las políticas extractivistas de la zona, lo que ha llevado a la expansión horizontal de las ciudades, incluso hacia zonas periféricas. Una gran cantidad de suelo urbano y rural se ha utilizado para estos fines, que no han dado resultados eficientes por los altos costos que genera mantenerla.

Este modelo urbano puede incrementar los costos en infraestructura y servicios hasta en un 300%, debido a que no solo conforma barrios escasamente poblados y con poca diversidad de usos (residenciales, comerciales, industriales, etc), sino que también incentiva el uso de automóvil y la poca conformación de espacios públicos.

Siendo Argentina un referente indiscutible en cuanto al fenómeno global de la concentración de gente en las ciudades (9 de cada 10 personas), resulta indispensable cuestionarse cómo se deben densificar las ciudades del país.

En el caso de la capital de la provincia de Buenos Aires, resulta alarmante que estas problemáticas se encuentran enfatizadas, de manera tal que en los últimos veinte años, el partido de La Plata aumentó un 21 % su población, pero su superficie urbana creció un 127 %, es decir, cinco veces más². Esto se debe a

varios factores, (1) como los reiterados cambios en el Código de Ordenamiento Urbano (COU), que generan grandes desequilibrios de densidad entre el centro y la periferia, el cambio de uso de suelos en terreno rural y/o zonas anegables, enfatizando no solo que se tome la vivienda como un bien de valor, a espera de la especulación, debido a que las grandes densidades que promueve el COU, imposibilita el desarrollo por parte de pequeños y medianos inversores en el casco de la ciudad, rigiendo el desarrollo del mismo a través de la especulación inmobiliaria, sin una idea clara de ciudad, por lo que el espacio urbano se degrada cada vez más, perdiendo para algunos el atractivo de vivir en la ciudad.

Esto conlleva que parte de la población busque en las periferias mejores condiciones de vida a un menor costo, y otro sector, se ve desplazado debido a los altos costos de vivir en la ciudad; (2) situación a la que el estado resulta “cómplice” al promover con distintos planes a través de la historia de nuestro país, como pueden ser: FoNaVi (fondo nacional de la vivienda, en los años ´70), el Plan Federal de Construcción de Viviendas (año 2005), y actualmente el plan ProCreAr (Programa de Crédito Argentino para la vivienda propia), y sus distintos programas que buscan garantizar el acceso a la vivienda (no por ello, el acceso a la ciudad).

Esto genera indudablemente dependencia de los sistemas de transporte, ya que la periferia no tiene

autonomía, al tratarse en su mayoría de asentamientos monofuncionales (residenciales). Esto, sumado al mal funcionamiento del transporte público, termina en dependencia del transporte privado, siendo esto una barrera para aquellos sectores de bajos recursos que no pueden acceder a un automóvil propio.

Los problemas de esto son evidentes a la hora de recorrer la ciudad, congestión del tránsito, contaminación sonora y ambiental y dificultad para estacionar, siendo esta última enfatizada debido a un parcelamiento con medidas insuficientes para hacerse cargo de los automóviles de los desarrollos inmobiliarios que se proyectan en ellos.



PROLOGO

La problemática de las urbanizaciones expansivas.

Este modelo de urbanización, requiere de enfocar los esfuerzos en la mitigación de los efectos que genera, tanto los previamente planteados como la acentuación de los efectos del cambio climático (aunque en este punto de la historia sería más correcto hablar de “emergencia climática”) como las precipitaciones más intensas en periodos más cortos, acompañadas de fuertes vientos y aumentos del nivel del mar.

Por eso hay que pensar medidas de “mitigación” conteniendo la mancha urbana, ocupando el suelo de manera racional evitando seguir extendiendo la mancha urbana (deficiente en espacios públicos), siendo de vital importancia no ocupar los humedales debido su importante rol ecológico.

Pero los problemas no se hacen presentes sólo en la periferia, ya que en el “casco urbano” son evidentes a la hora de recorrer la ciudad, congestión del tránsito, contaminación sonora y ambiental y dificultad para estacionar, siendo esta última enfatizada debido a un parcelamiento con medidas insuficientes para contener los automóviles de los desarrollos inmobiliarios que se proyectan en ellos.

Ocupación de zonas inundables ³



2013



2017



2021

³ - CIUT en pulsonoticias “La Plata ¿por qué seguimos siendo una ciudad inundable?” - calles 155 a 157 y 515 a 518.

POLITICAS DE VIVIENDA

El rol del estado en las políticas de vivienda Argentina.

A lo largo de la historia argentina, se han tomado distintos enfoques con los que se debe afrontar la problemática del hábitat en el país teniendo en un principio un enfoque de esta problemática netamente **financiero** que se aborda de manera individual, para luego (a partir de los '70) abordarlo a partir de grandes conjuntos^(fig01).

Con la crisis del 2001, se cortaron los fondos destinados a obra pública y políticas de viviendas, para una vez terminada, con la descentralización del estado, se retomaron las obras, sumandole las problemáticas **socio-urbanas**, tomando estos planes como fuente de empleo de una sociedad en crisis, alcanzando valores históricos.

Los más perjudicados con estos planes fueron los sectores menos aventajados, con serias evidencias de agravamiento, debido a una falta de política de suelos y planificación urbana, generando escasez de suelo de propiedad pública disponible para la construcción de viviendas, la especulación inmobiliaria y la segregación urbana.

Hoy en día, es de vital importancia sumar a estas dos variantes, una tercera de vital importancia, la **sustentabilidad**, debido a la crisis climática, así también como sumar al sector privado en este tipo de operaciones de viviendas.

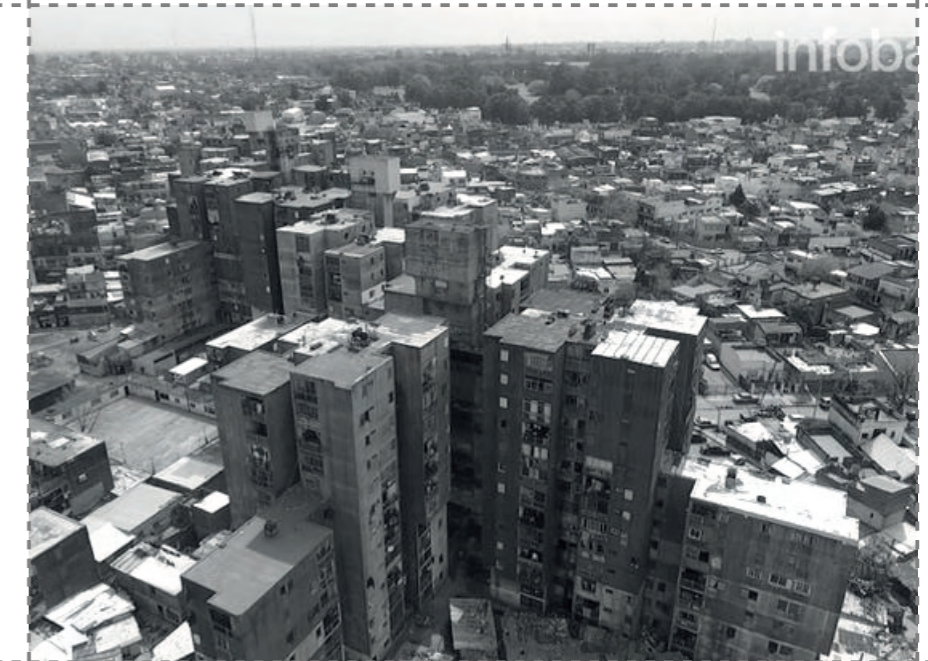
Figura 01 - Conjuntos de vivienda a cargo del Fondo Nacional de la Vivienda



FoNaVi Grandoli - Rosario, Santa Fe, Argentina - 1983



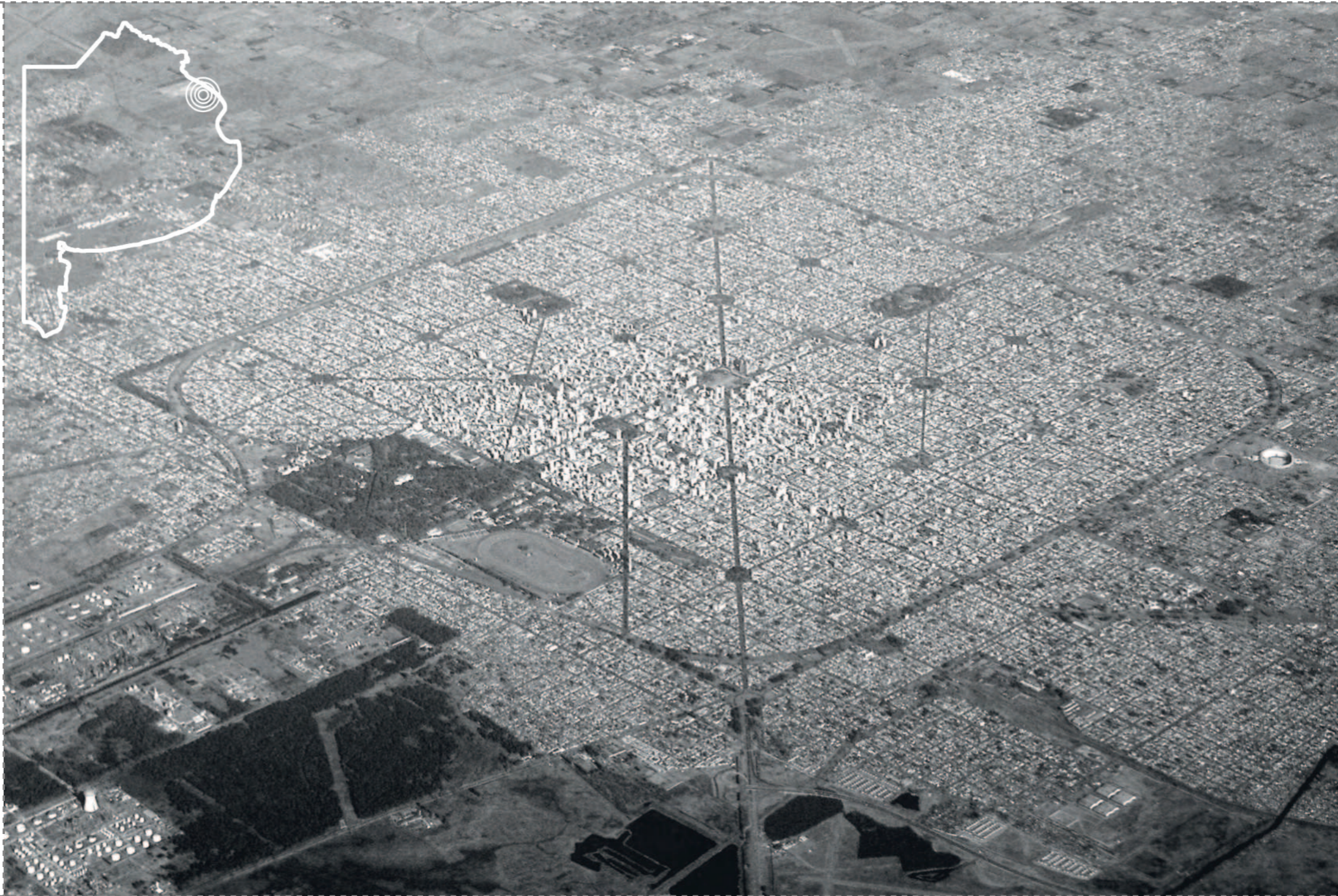
FoNaVi Centenario - Santa Fe, Santa Fe, Argentina - 1982



FoNaVi Ejercito los Andes - Ciudadela, Buenos Aires, Arg. - 1970

UBICACION

La Plata, Buenos Aires, Argentina.



Tambien conocida como "la ciudad de las diagonales", capital de la provincia de Buenos Aires.

Historia de la fundación

La ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, Argentina, fue fundada en el año 1882 por el Dr. Dardo Rocha, representante de los federales, que luchaba por la descentralización de los poderes políticos y económicos de la Capital Federal, quien sostenía que “la nueva ciudad debía disputarle a Buenos Aires su hegemonía cultural” siendo por ello que incentivó la creación de teatros, bibliotecas, la universidad, el observatorio, museos, lagos y bosques artificiales.

La ciudad fue planificada en base a los principios higienistas y se encuentra ubicada a 80km de la capital federal y a 10 km de Ensenada, en cercanía al puerto, razón principal de su ubicación.

A raíz de la crisis económica de 1890, a pocos años de su fundación, en 1905, la ciudad pierde su puerto, año en que a su vez la universidad homónima de la ciudad, se nacionaliza, buscando una identidad apoyada en los estudios superiores y la cultura general, tomando de ejemplos ciudades universitarias de la época como Oxford, en Inglaterra y Harvard, en E.E.U.U

A día de hoy, la universidad cuenta con 17 unidades académicas, en su mayoría se encuentran en el campus universitario que se ubica en el bosque de la ciudad, que distingue y caracteriza esta ciudad como “ciudad universitaria”.

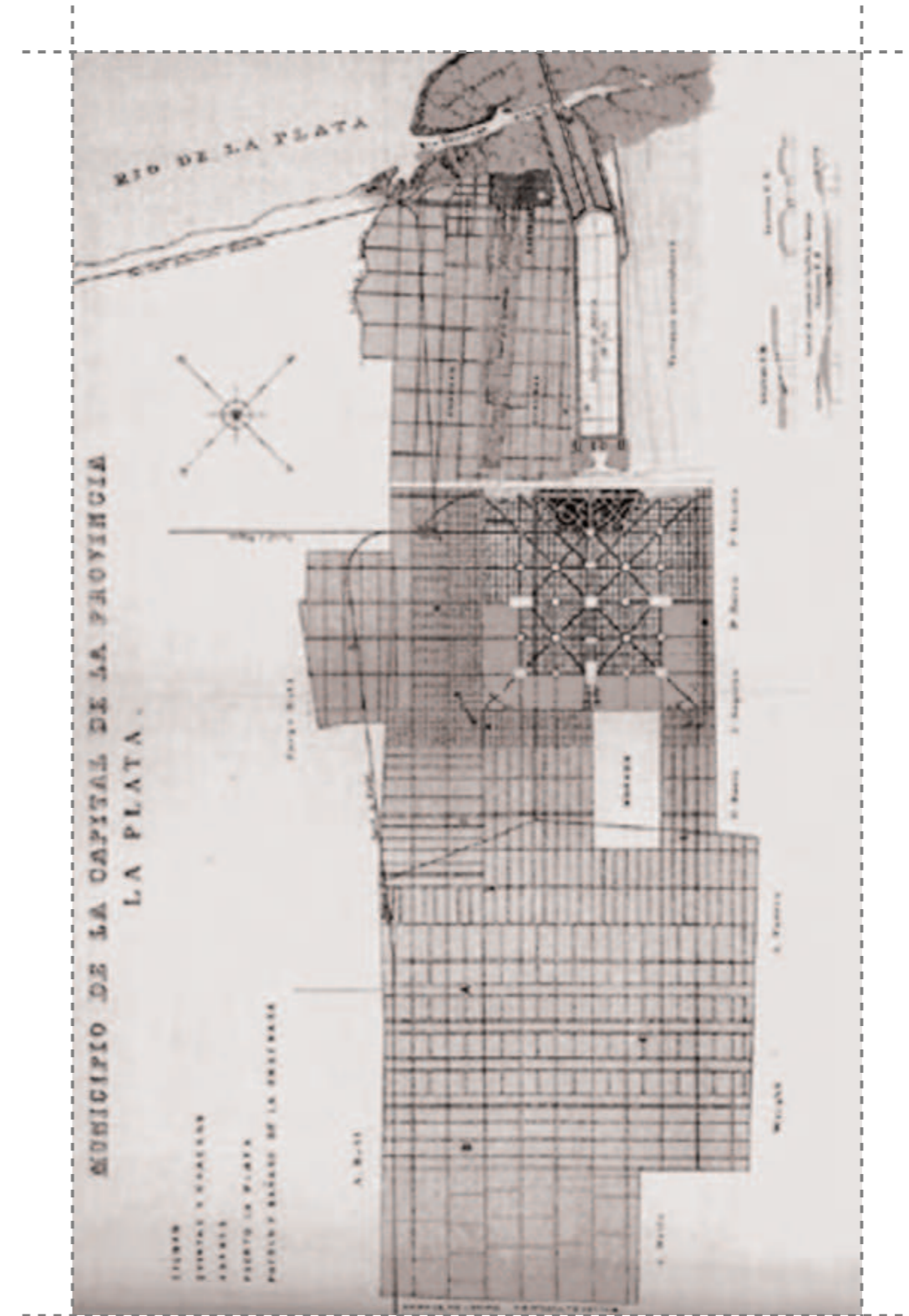


Fig02 - Plano del trazado fundacional de la ciudad de La Plata

LA PLATA

Historia y desarrollo urbano

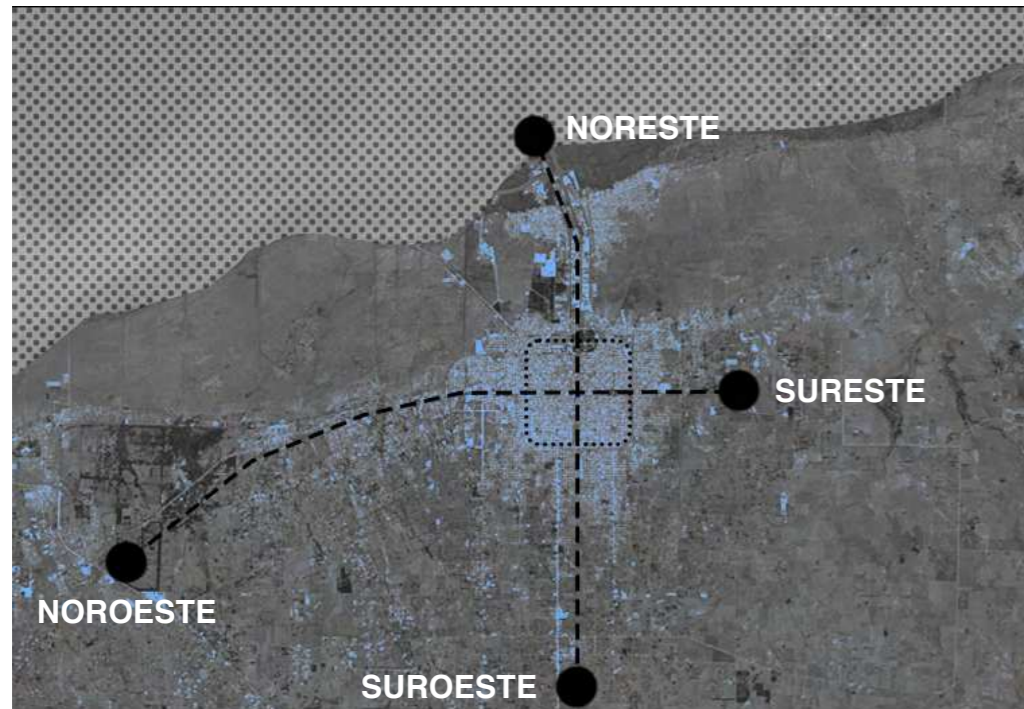


Fig03 - Mancha urbana en los años 1990

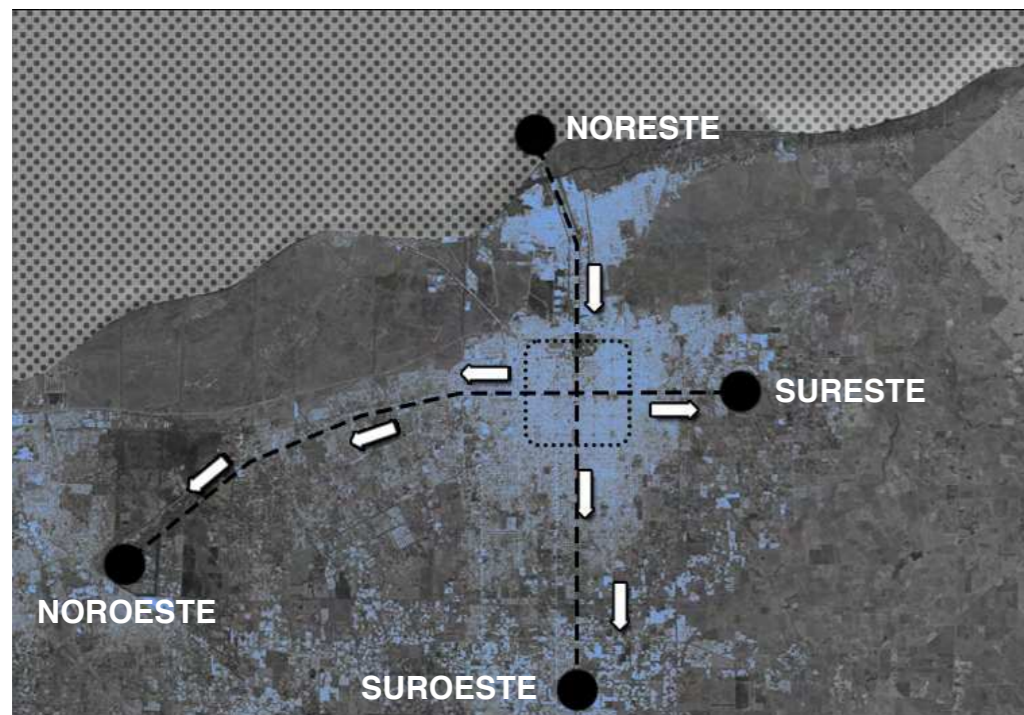


Fig04 - Mancha urbana en los años 2020

Expansión de la mancha urbana

El patrón de urbanización actual, está generando problemas como el avance de la mancha urbana sobre tierras productivas o ambientalmente frágiles^(fig02), la exposición a amenazas y la posibilidad de ocurrencia de desastres, un alto costo de urbanización, que se traduce en deseconomías urbanas como mayores costos logísticos y tiempos de traslado, congestión, ineficiencia en la infraestructura por obsolescencia y escasez por lo contrario, subutilizada y ociosa, favoreciendo la segregación socio espacial.

Eje de crecimiento Sureste: Surgió como desborde paulatino del casco fundacional, no responde a un esquema de crecimiento radial, configurando una mancha urbanizada bastante compacta hasta Av.90, con mayores concentraciones de ocupación y densidad extendida a lo largo de las principales vías de comunicación.

Si bien cuenta con infraestructuras de servicios aceptable, dado su trazado heterogéneo, su densidad de ocupación relativamente elevada y la existencia de barreras urbanas (cursos de agua, cavas y grandes predios vacantes), ha resultado difícil la organización de un sistema de espacios verdes, así como la estructuración de una red vial jerarquizada.

Presenta un tejido morfológico y social heterogéneo que incluye capas medias hasta sectores sin recursos, verificando en algunos puntos importantes niveles de marginalidad socioeconómica.

Eje de crecimiento Sudoeste: Aparece como desborde del casco fundacional extendida a lo largo de las vías de comunicación de enlace regional tales como Av.44 (con ruta prov. 215) y Av.66 (con ruta prov. 10). El tejido urbano es semicompacto y el uso residencial se complementa con el industrial.

Eje de crecimiento Noroeste: Se estructura a partir de los caminos Gral. Belgrano (ruta Nacional 1) y Centenario (ruta Prov. 14), que vinculan La Plata con Buenos Aires.

Si bien este eje comparte con el resto de la periferia platense la característica de la baja densidad, es el sector de residencia de grupos de nivel socioeconómico medio-alto que, por opción propia, eligen vivir alejados de las zonas centrales.

Especulación y lucha de intereses

La especulación inmobiliaria es de prolongada data en nuestras ciudades, gracias a un estado permisivo. Pero en las últimas dos décadas, con un estado más participativo a favor del mercado inmobiliario, dicha especulación se hizo más activa en el tiempo y en el espacio; es decir obtienen rentas en el menor tiempo y abarcando mayores espacios de la ciudad.

Desde el año 2000, con la sanción de la ordenanza 9231, se viene intensificando los indicadores constructivos. Con el COU (Codigo de Ordenamiento Urbano) se experimenta una contradicción: se densifica y expande la ciudad al mismo tiempo; es decir, se densifica nuevamente dicho casco y ciertas áreas centrales de la periferia y, a su vez, se crea nuevas áreas urbanas donde antes era rural. Eso generó que mayor cantidad de personas migren a la periferia.

¿A que se debe esta contradicción? Al explotar los indicadores de los terrenos que se encuentran en el casco de la ciudad, el precio siguió este crecimiento, generando que solo sea posible el desarrollo de proyectos de grandes inversores, expulsando al mediano y pequeño inversor hacia la periferia, así también, como quien busca una casa propia y resulta difícil la adquisición de una porción de la ciudad para realizar su vivienda.

Esto genera que la vivienda se haya terminado de consolidar como un bien de consumo.

El único camino no es arrasar patrimonio (o no patrimonio) para construir torres sobre reducidos terrenos y entre medianeras; en un gran centro muy denso y una periferia cada vez más extensa y de baja densidad. Este no es el insuperable modelo urbano.

Las problemáticas causadas por estas pujas de intereses y falta de coordinación o plan regulador, y regulación por parte del del Estado pueden ser:

1- Nuevas Áreas para la construcción de Clubes de Campo: En el Partido de La Plata, la agricultura intensiva es la principal de la provincia y tiene en promedio 5 Ha, mientras que los clubes de campo, según legislación, tienen un mínimo de 10Ha, así, se perderían al menos dos explotaciones frutihortícolas por cada uno de estos emprendimientos.

2- Ampliación de Zonas Urbanas: Cambios de indicadores de zonas rurales o anegables.

3- Aumento de Densidades en distintas modalidades: Aumento de la altura edificable, premios y compensaciones urbanísticas y derogando estándares mínimos y admisibles de la vivienda, generando hacinamiento.

4- Respecto al patrimonio: Se reducen las áreas de valor patrimonial y no se hace un estudio sobre el estado e importancia de cada edificio que se lo toma como tal.

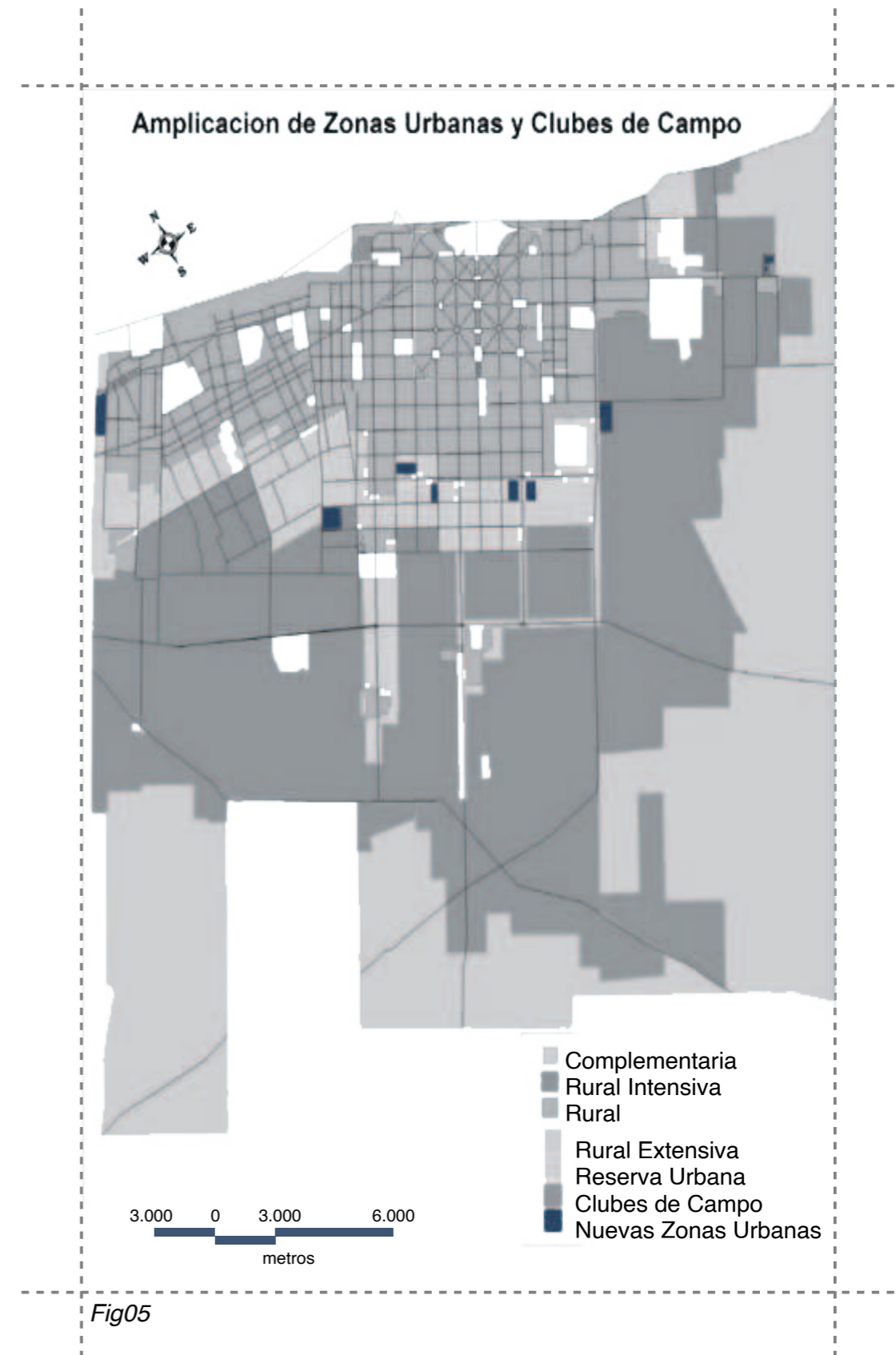


Fig05

Acceso a la vivienda en la ciudad de La Plata

La sobreproducción de vivienda en relación con la cantidad de población residente en el partido y la expansión en la localización de los nuevos parques habitacionales, son producto del efecto combinado del aumento del precio del suelo y la aplicación de programas nacionales de vivienda localizados en suelo sin servicio ni equipamiento, que configuran de esta forma áreas residenciales monofuncionales alejadas de las actividades urbanas y sus equipamientos.

En la actualidad reside en la periferia platense el 70% de la población del partido (según INDEC 2010); sin embargo, dicho sector presenta una distribución desigual de los equipamientos urbanos y está desprovisto de un servicio de transporte público de calidad. En este sentido se pone en evidencia la limitación en la aplicación de políticas urbanas en la ciudad de La Plata a la estructuración de algunos pocos indicadores de ocupación (a razón del beneficio propio y especulación), sin intervenir u orientar las diferentes lógicas de ocupación del territorio. La falta de una mirada integrada sobre la planificación lleva al despliegue de políticas de carácter fuertemente económico, que, a pesar de buscar garantizar un derecho básico social como la vivienda, no contemplan el mercado de suelo en el cual esta se desarrolla y, por tanto, fomentan la especulación sobre el valor del suelo. Al mismo tiempo, “pensar en vivienda como un elemento aislado del hábitat urbano lleva a la formulación de políticas que facilitan al bien material, pero no garantizan el acceso a la ciudad”. *Oszalk, 1991.*

Todo esto, sucede a la par, de un centro urbano como lo es el casco fundacional de La Plata, dotado de infraestructura, servicios y espacios públicos adecuados, con una densidad muy por debajo de los indicadores urbanísticos actuales.

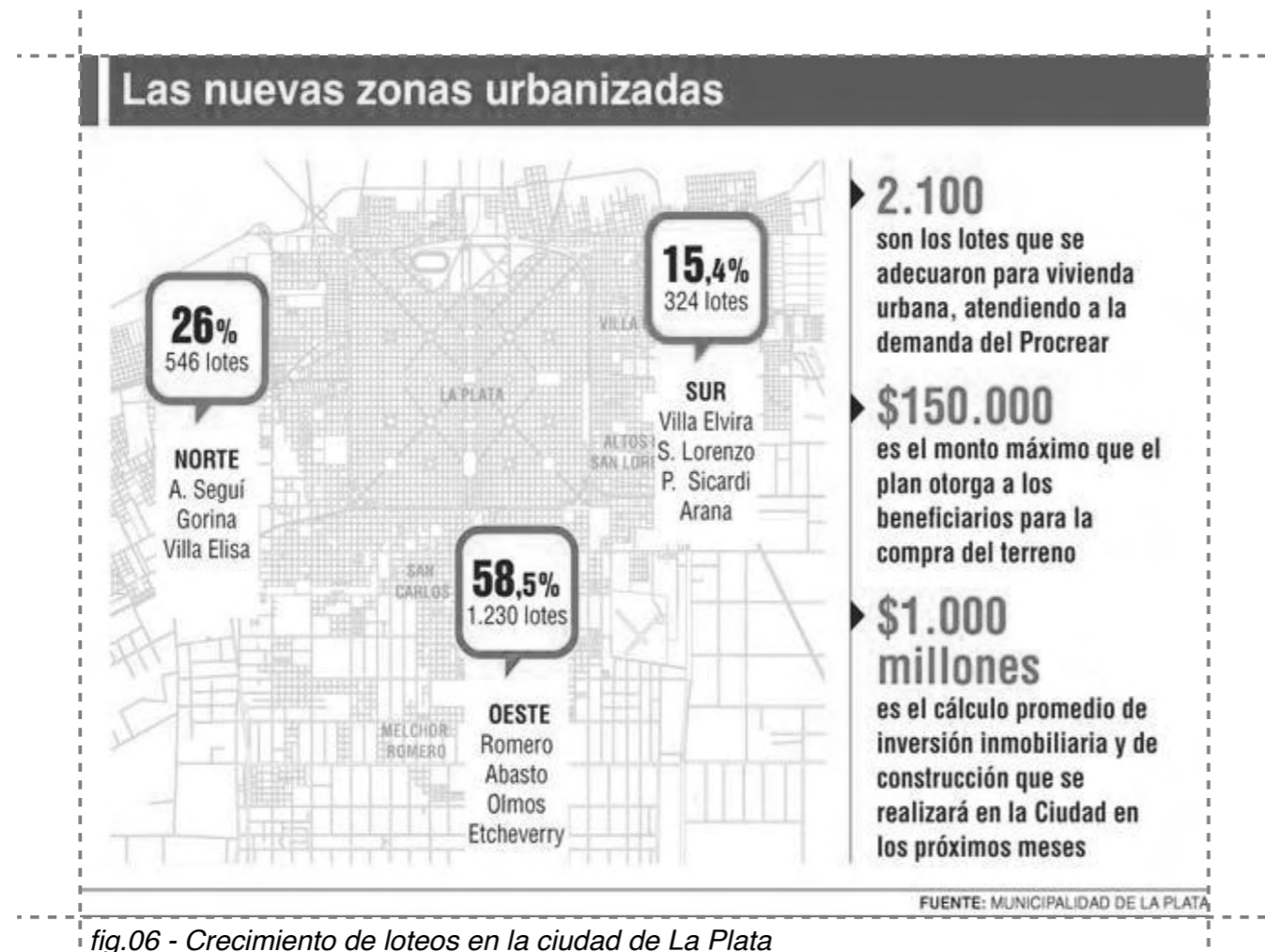


fig.06 - Crecimiento de loteos en la ciudad de La Plata

LA PLATA

Historia y desarrollo urbano

El aumento de los indicadores constructivos y las densidades de población en ciertos sectores del casco fundacional de manera desproporcionada (concentrándose en el eje de la ciudad y sobre la zona de facultades), así como la expansión de las áreas urbanas en la periferia, tienen su impronta en la economía de la ciudad.

Es de esperar un fuerte incremento en los valores de los inmuebles. Como se mencionó, este aumento de los indicadores constructivos que se proponen, trae una suba de los valores de las propiedades porque, en la práctica, los indicadores definen el “rendimiento” de los terrenos. Por lo tanto, los inversores buscan terrenos aptos, según la legislación, para la edificación de edificios en altura. Así, el precio del inmueble está determinado por lo que se puede construir en el lugar. Por lo cual, en el casco fundacional, es de esperar que el aumento de los indicadores constructivos que propone el nuevo COU influirá en los valores de los inmuebles; y, en la periferia tal aumento se debe al arrastre de los valores del casco y a la demanda de las familias que no pueden o no desean vivir en él, dado los altos precios y la baja calidad de vida del centro.

Por otra parte, hay una pérdida de actividades y oportunidades en el casco urbano con la demolición del patrimonio urbano. En efecto, se debe entender que preservar un edificio con una gestión combinada de protección y restauración, muy por el contrario de perder valor, genera oportunidades de desarrollo, ya

que cuando las edificaciones en altura disponen, los precios de los terrenos son tan elevados que sólo grandes empresas pueden entrar al mercado. Cuando es negocio reciclar casonas, edificar casas o departamentos de hasta tres pisos, son montos que caen en los ahorros de una mayor cantidad de población.

Desde lo urbanístico-ambiental, los cambios que introdujo la nueva ordenanza^(fig.07), en la ciudad “higienista” pelagra su hegemonía histórica y cultural, ya que se produce la construcción de edificios entre medianeras sin otro valor que la mera búsqueda de rentabilidad, propios de una arquitectura vulgar y escasa de belleza, en desmedro de paseos por calles y avenidas lucidas por los frentes, de importancia y alto significado patrimonial, para dar paso a grandes muros medianeros al descubierto.
(fig.08)

Esta excesiva densificación trae consigo la pérdida, de espacios verdes públicos, de espacios para los patrones, de paisaje, de asoleamiento, de superficies de suelo absorbente (libre) y de forestación.

En definitiva, la ciudad es víctima de las pujas de intereses políticos y económicos, perdiendo poco a poco su valor y potencial, perdiendo calidad no solo en las viviendas de aquellos edificios que solo buscan rentabilidad, sino en los peatones que circulan las calles de una ciudad cada vez menos pensada para ellos, como si lo fue en sus comienzos.

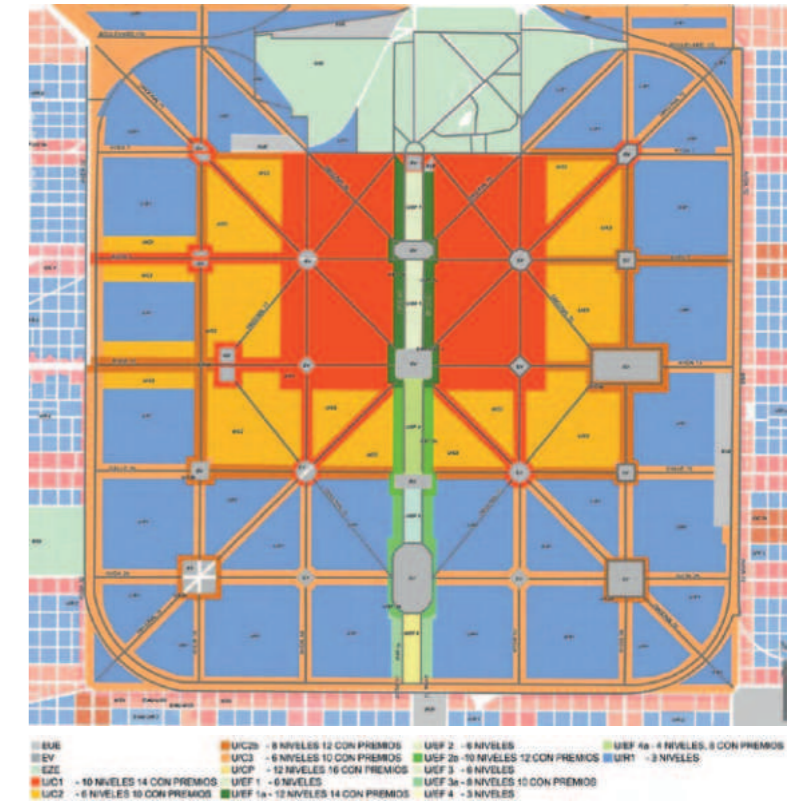


Fig.07 - Zonificación casco urbano - Ordenanza 10703 / 10



Fig.08 - Foto peatonal del área central del casco urbano

SINTESIS

Objetivos del trabajo

Objetivo general

Elaborar un conjunto de viviendas con usos mixtos en el marco de un nuevo modelo de intervención por parte del estado.

Objetivos particulares

- **Localización:** Brindar el derecho de acceso a la ciudad a sectores sociales con dificultad de acceso a la vivienda en áreas urbanas consolidadas.
- **Espacios colectivos:** Generar espacios abiertos y cerrados de calidad que permitan la interacción de los usuarios y su gradación de lo público a lo privado.
- **Vivienda:** Definir los estándares mínimos de calidad espacial para la vivienda pública que reconozca los diferentes usuarios potenciales en un contexto post-pandémico.
- **Gestion:** Proponer un modelo que defina una nueva forma de intervención estatal, a partir de la adopción de un rol de facilitador y posicionándolo como un actor protagónico del mercado inmobiliario y la generación de la ciudad.

PROYECTO URBANO

Propuesta de modelo de ciudad deseada.

Luna Weber, Nicolás Ezequiel

Taller Colectivo Sur - Etulain - Goenaga

2024

LINEAMIENTOS

Region gran La Plata

Se toma como base para la elaboración de lineamientos para el gran la plata el “Plan Estratégico La Plata 2030”, orientando según los criterios del “urbanismo sustentable” o ecológico a la que se decide incorporar diversas propuestas, tanto propias como antecedentes de diversos autores.

Los objetivos que se buscan alcanzar con estos lineamientos son:

-Resguardar y mantener suelos de alto valor, con producción orgánica.

-Generar una red de infraestructuras verde: Espacios verdes en tierras vacantes en zonas críticas, corredores verdes que unen la ciudad con la rivera, intervención de terrenos anegables (parques urbano/fluvial/transición), centros recreativos pertenecientes a redes ferroviarias en desuso, y refuncionalización de espacios verdes en desuso.

-Localización de nuevas urbanizaciones sobre suelos que no sean de alto valor ni anegables.

-Sistemas de movilidad alternativos que permitan prescindir del uso del automóvil dentro del casco, y que lo conecte con toda la región.

Antecedentes

-Prolongación Au. Balbin - Buenos Aires - La Plata. *Plan Vial Federal.*

-Proyecto Distribuidor Av. 520. *AUBASA.*

-Plan Maestro para la Integración de la ciudad y el transporte de La Plata y la región Capital. *La Plata 1996.*

Las siguientes ideas provienen del concurso “20 ideas para La Plata” en el marco del plan estratégico 2001-2010.

- Hacia una ciudad integrada. La plata y su region. *Licia Rios, Nevio Schez, Juan Manuel Ostinelli, Silvia Parisi, Tania Chereau, Cecilia Mazzuca.*

-Uso Productivo Ambiental. Cinturon verde. *Alicia Cabarrou, Patricia Sedan, Patricia Lascano.*

- Bicisendas urbanas. *Pedro Pesci.*

- Crecimiento urbano ordenado. Transito y transporte. *Daniel Pusso, Mariano Sanchez.*

-Paisaje Perimetral Urbano. Avenida circunvalación. *Daniel Pusso, Diego Inglese, Marco Rusconi.*

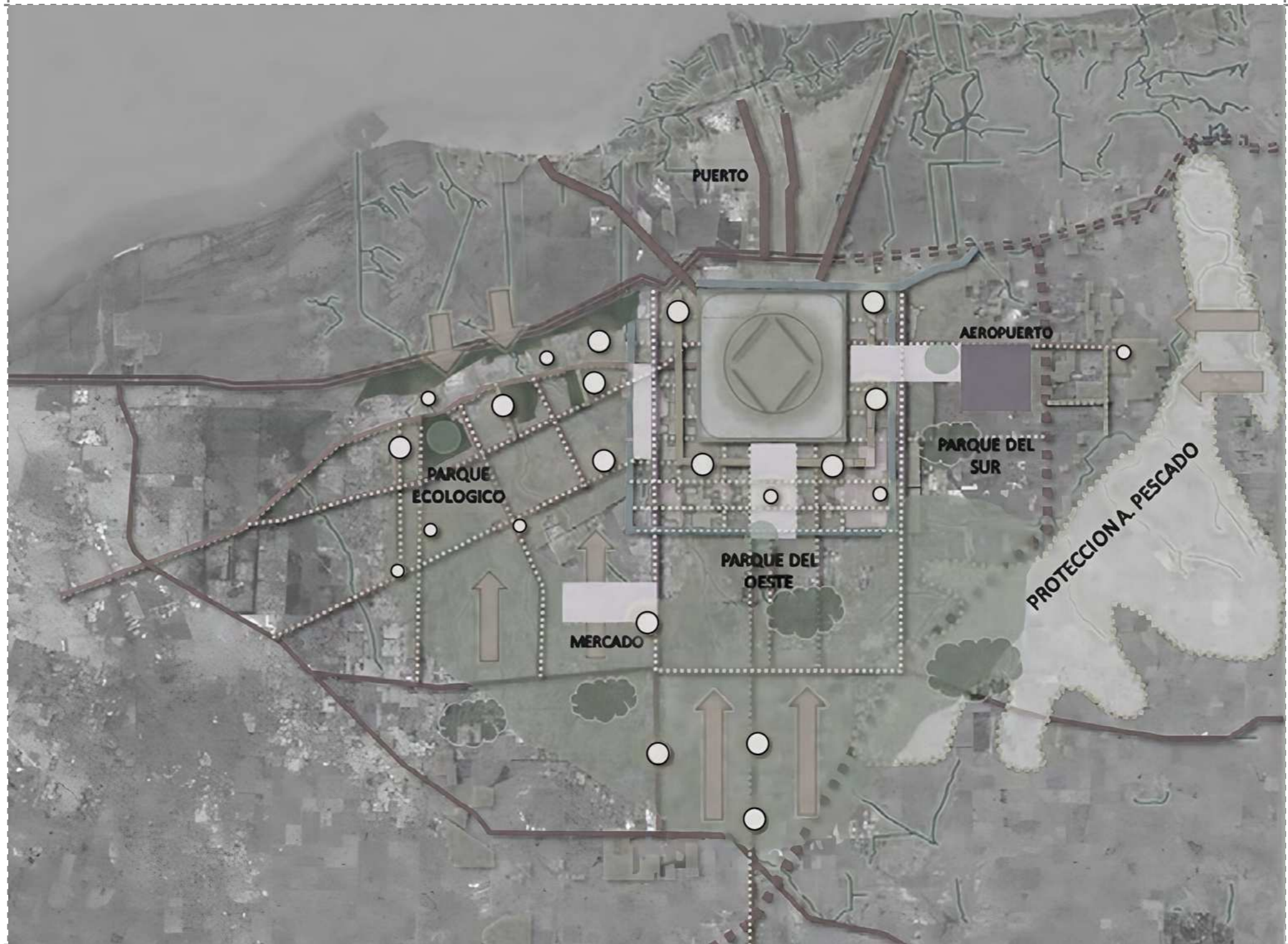
- Nuevas centralidades para el equilibrio de la extencion urbana. Multipolaridad, tierras del ferrocarril. *Nora Ponce, Emilio Sessa.*

- Parque Multifuncional Urbano. Meridiano V. *Pablo Murace, Pablo Codesio.*

LINEAMIENTOS

Región gran La Plata

- Centralidades
- Arroyos
- Anillo Productivo
- Anillo de renovación urbana y completamiento de vacíos
- Anillo de centralidades locales
- Vías secundarias
- Espacios verdes existentes
- Nuevos espacios verdes
- Parque sobre tierra vacante
- Nuevas urbanizaciones
- Área urbana consolidada
- Área urbana en consolidación
- ⊕ Área urbana en consolidación
- Ferrocarril
- Arroyo el pescado protegido



Mapa esquema síntesis propuestas para el "Gran La Plata" - Elaborado en base a producción del "PELP 2030"

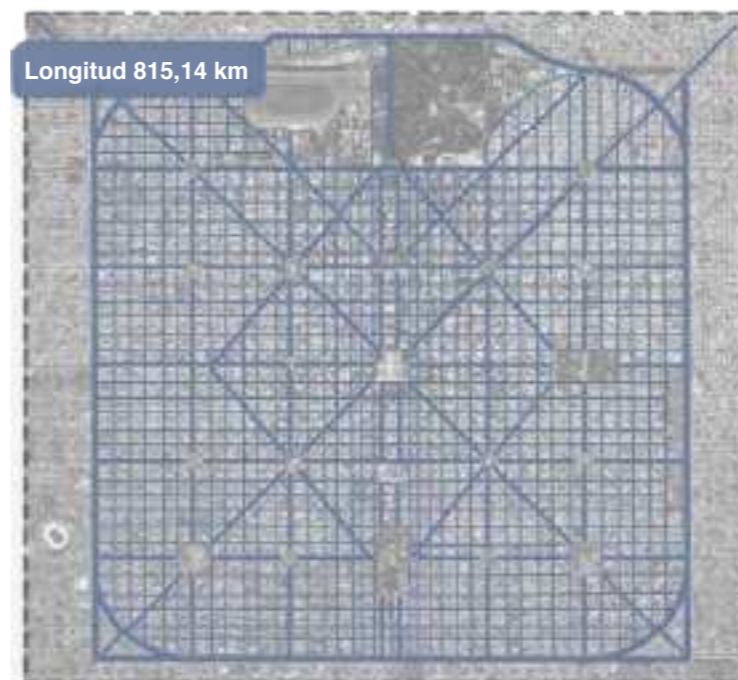
MARCO TEORICO

Urbanismo Ecosistémico

“La sostenibilidad urbana y el hecho de haber entrado en la nueva era de la información y el conocimiento son los principales desafíos a entrar en este comienzo de siglo”⁵.

El urbanismo ecosistémico se puede aplicar tanto en nuevos desarrollos urbanos como en tejidos existentes.

Las “Supermanzanas urbanísticas” (fig.09), son el principal instrumento del urbanismo ecosistémico. Cada superbloque se configura como una pequeña “ciudad”, esto permite reducir drásticamente la cantidad de espacio público que se debe dedicar a la circulación vehicular, permitiendo que el peatón sea el principal actor de la ciudad.




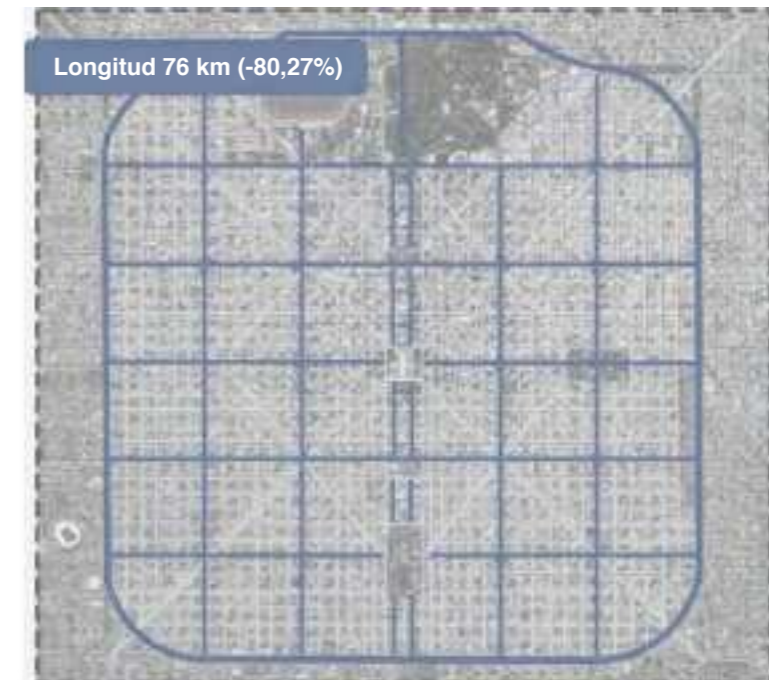

Espacio Publico (en azul) dedicado a movilidad 
SITUACION ACTUAL DE LA PLATA

Fig.09 - Espacio publico dedicado a movilidad



Espacio Publico (en azul) dedicado a movilidad 
ESCENARIO FUTURO DE LA PLATA CON SUPERMANZANAS

LINEAMIENTOS

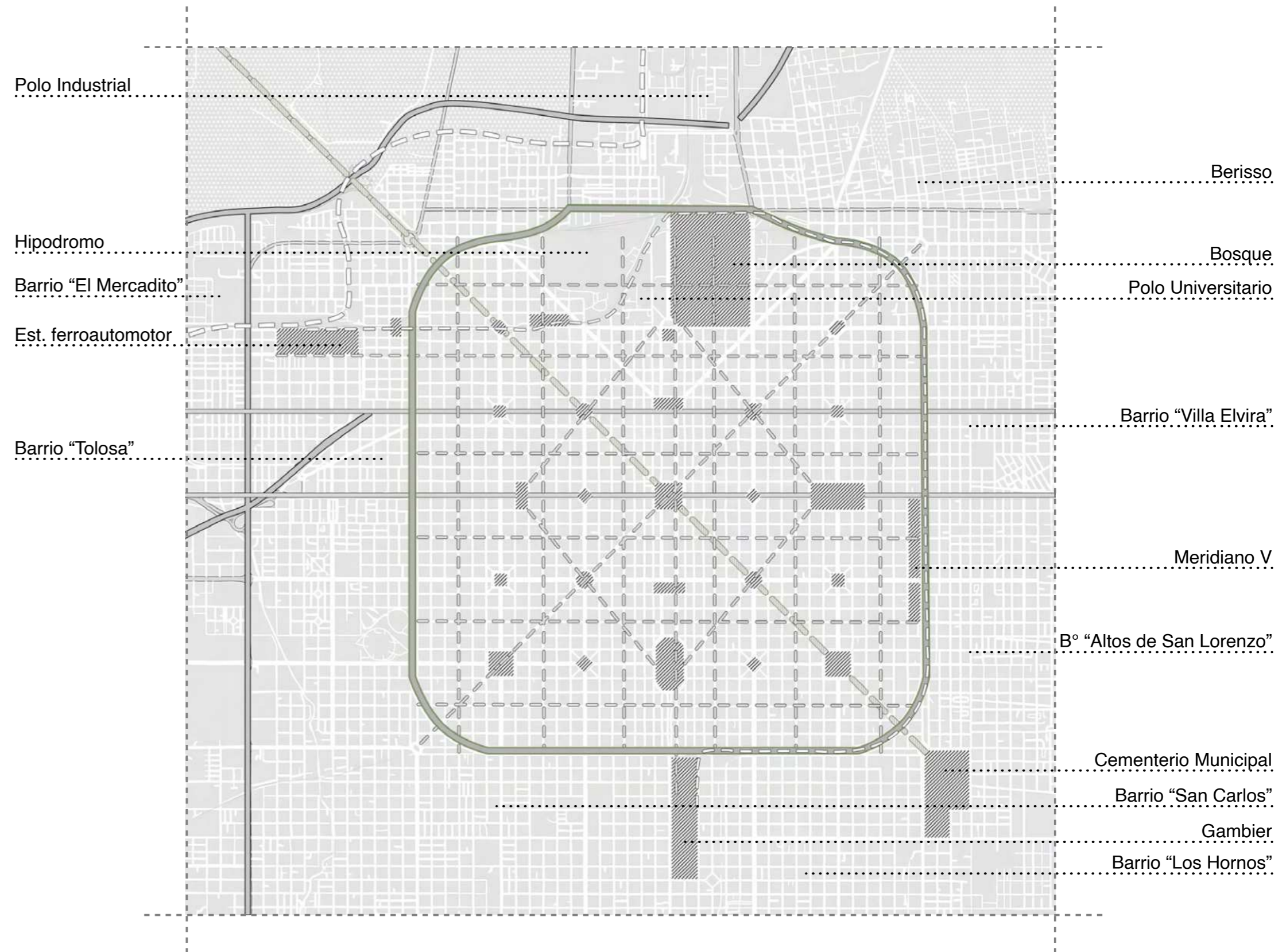
Casco urbano de La Plata

Haciendo énfasis en los sistemas de movimientos y espacios verdes, se plantea un modelo de ciudad donde el peatón toma el protagonismo de la misma.

Trasladando la terminal de trenes y ómnibus, ya que se las consideran usos incompatibles por degradar y retrasar el crecimiento de la zona donde están emplazadas actualmente, generando una estación ferroautomotor en la actual estación Tolosa, donde dará comienzo el recorrido del tren eléctrico, recorriendo toda la circunvalación.

Se plantean al igual que ésta, 3 estaciones de transbordo multimodal sobre el borde del casco, como puntos que buscan conectar los sistemas de transporte de la periferia (transporte público, y privado) con los sistemas de transporte internos (tren eléctrico, bicisendas, y transporte público) buscando resolver los problemas generados por la extrema dependencia del automóvil privado.

Dentro del casco se jerarquizaran las avenidas, buscando un "sistema" de macro manzanas, por el que circule el transporte público (generando cercanía a cualquier parada del casco a menos de 300m) y caracterizando las enclaves para la circulación peatonal, de bicicletas y estacionamiento de los automóviles privados.



— Vías Regionales — Vías principales — Bicisendas y Ciclovías — Corredor rivereño c/ biciesenda — Vías secundarias ■ Humedales □ Tren de carga □ Tren universitario ▨ Espacios verdes

Fuente: Elaboración propia



SECTORES DE OPORTUNIDAD

Parcelas sub ocupadas o con usos incompatibles



Estación Ferrocarril Roca



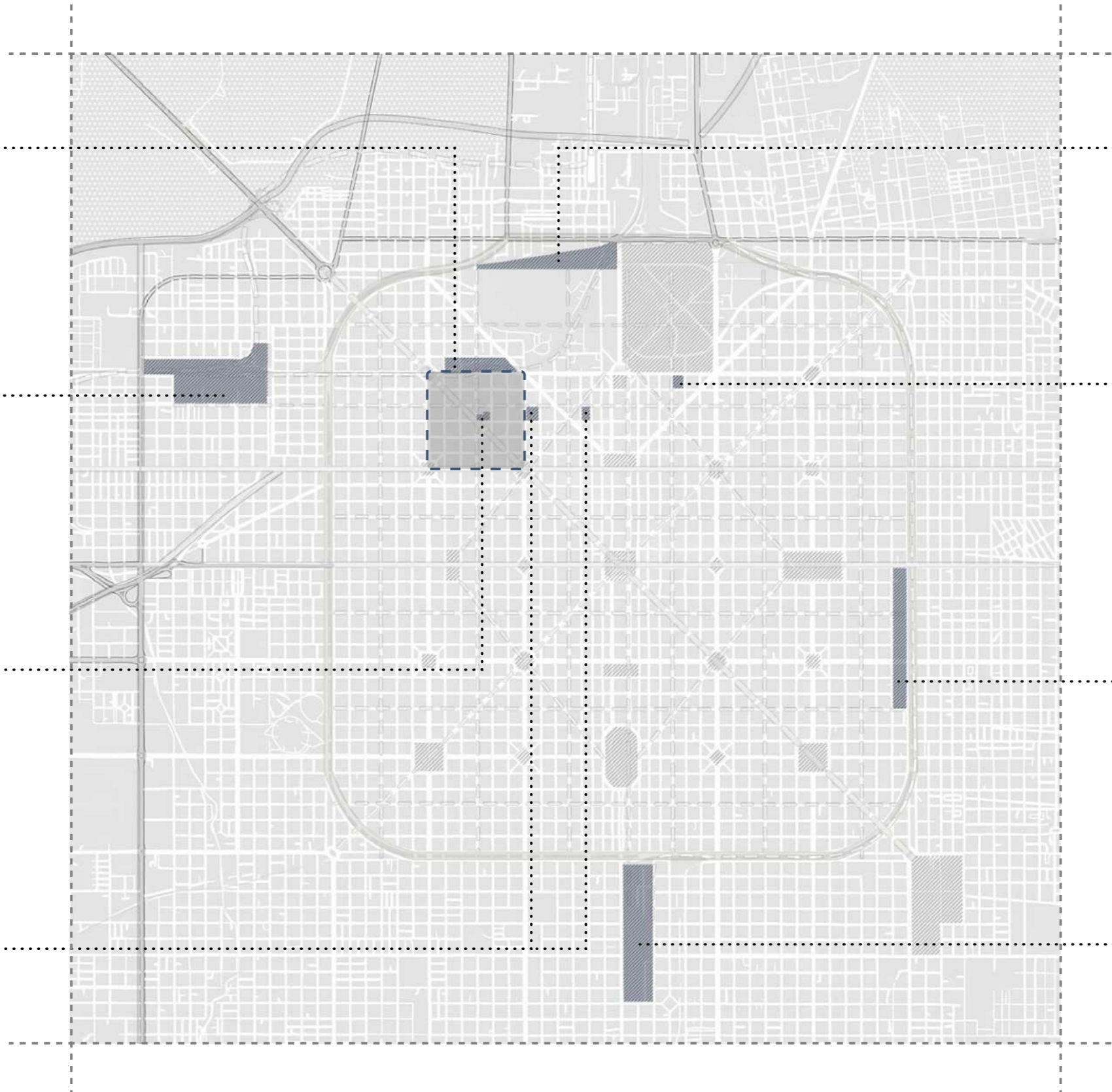
Estación Tolosa



Terminal de Omniubus



Edelap y estacionamiento



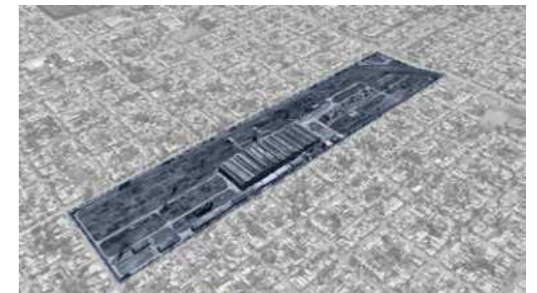
La Plata Cargas




Molino Campodónico



Meridiano V



Gambier

 Sector a intervenir



TERMINAL DE OMNIBUS

Análisis

Antecedentes

Debido a la incompatibilidad y degradación generada por esta función incompatible con la zona céntrica de la ciudad, desde hace años que se están evaluando proyectos de reubicación de la terminal.

Ninguno de estos proyectos se llegó a llevar a cabo, pero esto evidencia la clara necesidad de reubicar esta función.

Ya se han evaluado distintos proyectos para reubicarse en sectores periféricos de la ciudad como pueden ser La Plata Cargas, Estación Tolosa o Gambier.

Esto nos genera un sector de ciudad de oportunidad para rehabilitar este sector degradado de la ciudad generando un proyecto en la parcela que quedara vacante por el traslado.



ANUNCIOS

Garro sobre mudar la Terminal de Ómnibus: “estamos un paso más cerca” para llevarla a un lugar más operativo

El intendente de La Plata, Julio Garro, destacó la importancia de poder lograr el avance de las obras que permitan reubicar la estación de colectivos de la capital provincial. “Tras años de trabajar en este proyecto, hoy estamos más cerca de hacerlo realidad”, dijo.



Crédito: Municipalidad de La Plata

INTERCONEXIÓN

Megaproyecto de Transporte: ¿nueva terminal y aeropuerto para La Plata?

El funcionario nacional Alexis Guerra recorrió la estación de trenes de la capital bonaerense junto a su par bonaerense, Jorge D'Onofrio, y adelantó los primeros detalles del plan que buscará mejorar la conectividad.



TAGS: LA PLATA, MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACION, ALEXIS GUERRERA

SIGUE EN MARCHA EL PROYECTO

Garro confirmó que avanza la nueva Terminal para La Plata

El intendente platense confirmó el traslado de la Terminal de Ómnibus que hoy se ubica en 4 entre 41 y 42 a un sector más amplio.



TAGS: JULIO GARRO, ALEXIS GUERRERA, TERMINAL DE LA PLATA

Recortes periodísticos sobre proyectos de reubicación de estación ferroautomotor

TERMINAL DE OMNIBUS

Analisis

La llegada de Ómnibus de corta, media y larga distancia producen en todo momento congestión vehicular tanto en avenidas como calles enclaves ^(Fig.10). Además, la continuidad de la avenida 1 producto del ensanchamiento del predio ferroviario, conduce todo el caudal vehicular a calles secundarias que terminan por colapsar.

A esto se suma que la vía ferroviaria a nivel, obstaculiza la fluidez del espacio público, segmentado en dos partes la Plaza Alsina ^(Fig.11), quitándole la posibilidad al ciudadano de apropiarse de este tipo de espacios.

También se le reconoce al espacio público un abandono constante y progresivo, debido al desinterés por esta porción de ciudad, generado por los usos no compatibles con el casco urbano, degradando sus vías de circulación y sus veredas, más una vegetación insignificante o nula.

Por otra parte, el comercio en el área es difuso, con algunos agrupamientos sobre las avenidas y en torno a los dos predios pero sin ninguna caracterización clara. También se puede apreciar en algunos sectores como se implementa el comercio de tipo informal, con los manteros como protagonistas, obstruyendo la circulación fluida del peatón.

Por último, el área se caracteriza por ser un sector de baja altura, con edificios de uno, dos y tres niveles, con algún que otro volumen sobresaliendo en altura llegando a la Plaza Italia. Algunas parcelas abandonadas, malgastando espacio rico para albergar más familias que hoy no encuentran lugar para insertarse dentro del casco.

Estas deficiencias producen desmotivación en el mercado inmobiliario, el cual no encuentra beneficios para invertir en el área, sumado a las trabas que ponen los propietarios de las antiguas residencias y un código de ordenamiento urbano que no responde a las complejidades particulares.

Figura 10.



Figura 11.



Figura 10 - Vehículos de largas distancias en calles enclaves de la ciudad / Figura 11 - Vías de Ferrocarril como barrera urbana (Av. 1) Fuente: Google Street View.

DIAGNOSTICO

Macromanzana de la estación de omnibus

Usos



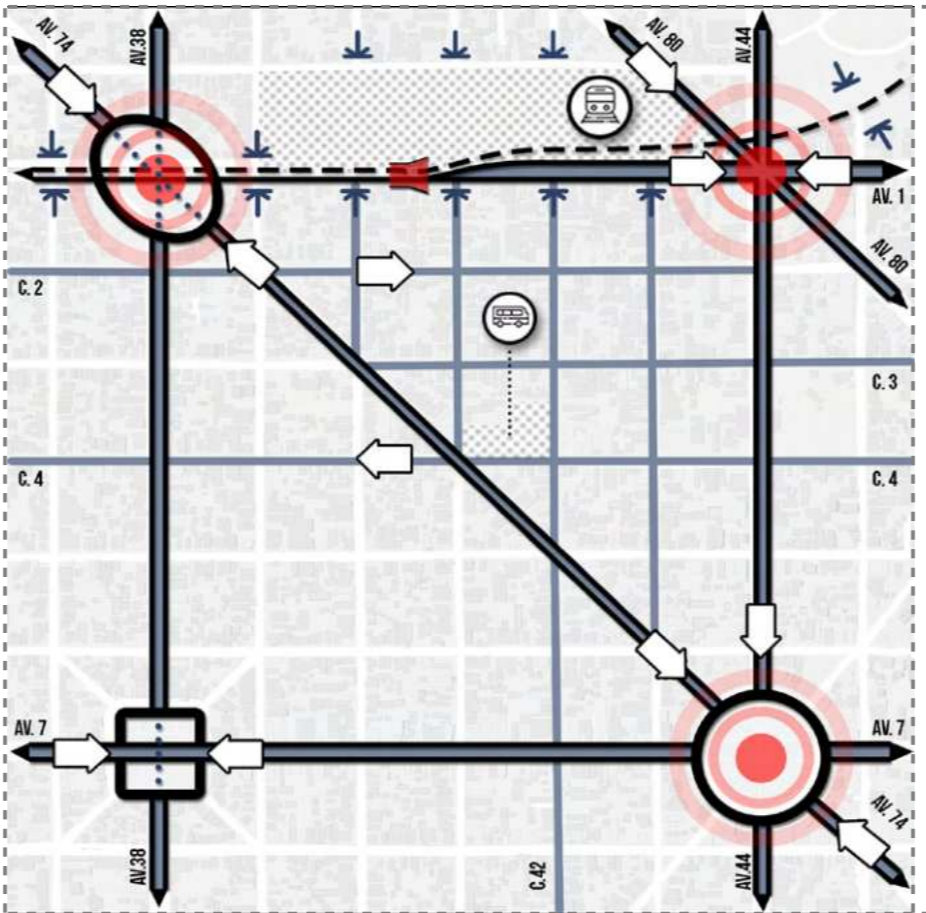
Usos incompatibles: Tanto la terminal ferrocarril como la terminal de ómnibus se las consideran usos incompatibles por las actividades y problemáticas que concentran, degradando el sector.

Comercios Informales: En los alrededores de las estaciones se encuentran no solo comercios degradados sino que hay gran cantidad de comerciantes informales.

Actividades Características: En las inmediaciones se encuentra el sector universitario y el sector cuenta con gran cantidad de equipamientos de carácter educativo y cultural.

- Corredor com. Consolidado
- Equipamentos
- Aislado
- Corredor com. Degradado
- Com. Informal
- Usos no comp.

Sistema de Movimiento



Vías regionales dentro de la plaza: Diagonal 74 y 80 reciben tránsito proveniente de la Au. Bs.As - La Plata. Todo el tránsito pesado proveniente de la terminal de ómnibus conecta hasta Ruta 2 por Av.44

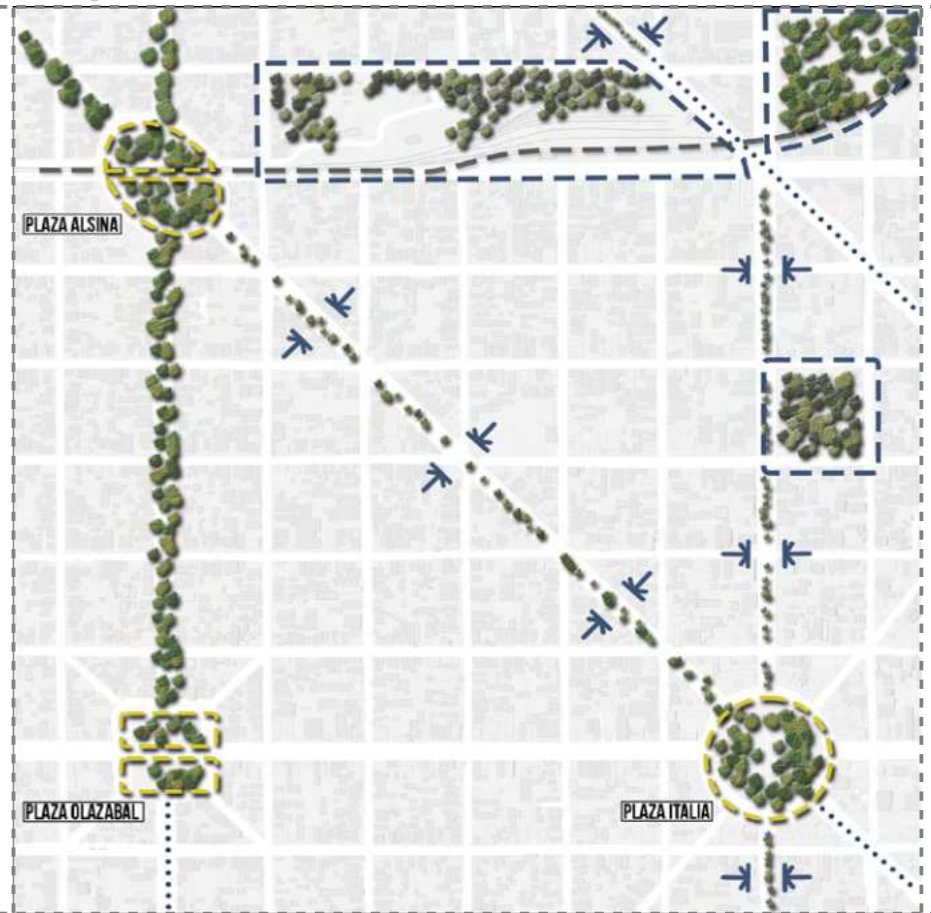
Conexión Constitución - La Plata - Tren Roca: Las vías que conectan la región al llegar hasta el casco urbano generan una ruptura en la trama del mismo.

Embotellamiento: Debido a la extensión horizontal y falta de transporte alternativo viable, el vehículo privado genera problemas de embotellamiento y el transporte pesado por las vías enclave empeora estas problemáticas.

- Recorrido Colectivo
- Avenidas Delimitantes
- Barrera Urbana
- Discontinuidad peat.
- Embotellamiento
- Flujo vehicular

Fuente: Elaboración Propia

Espacio Publico



Espacios verdes publicos degradados: Las plazas se encuentran en algún punto degradadas, tanto por falta de mantenimiento, usos que imposibilitan la apropiación de las mismas o cortes en la misma con la trama circulatoria.

Descontinuidad de ramblas: Las ramblas características platenses presentan una discontinuidad en el sector. El caso más importante es el de diagonal 74 la cual se va reduciendo hasta desaparecer en los tramos donde aumenta el tránsito, y otro caso es el de Av.38, que mantiene el espacio físico de la rambla, pero desaparece su carácter verde.

- Espacio Verde
- Espacio Verde Privado
- Plaza Pública
- Discontinuidad rambla
- Reduccion Rambla

DIAGNOSTICO

Macromanzana de la estación de omnibus

Morfología y Densidad

Definición de edificios patrimoniales:

Buscando una propuesta superadora a la del decreto^(Fig.12), se relevó a nivel particular para definir el estado de preservación y valor preservación, para definir cual es digno de preservar y en que instancia se podría llegar a intervenir.

Categoría **B**: Bienes patrimoniales de interés Histórico y/o Arquitectónico.

Categoría **C**: Bienes patrimoniales de interés Ambiental (aportan identidad y carácter al área).

Relevamiento de tejido renovable:^(Fig.13)

Mediante un relevamiento a escala de parcela, se define el potencial de renovación del sector (alto) destacando edificaciones en altura y buen estado de preservación, dejándonos una malla blanda que permite la renovación del sector.



Figura 12

Figura 12 - Elaborado a partir del Decreto Municipal 1579-06 - Edificios de preservación patrimonial. ■ - Categoría B ■ - Categoría C

DIAGNOSTICO

Macromanzana de la estación de ómnibus



Figura 13

Fuente: Elaboracion propia / Tejido Renovable Tejido No Renovable Patrimonio Historico




VALORACION

Porción de Ciudad a Intervenir



Referencias

-  Vía Regional
-  Vía Principal
-  Humedal
-  Terreno Ferroviario
-  Bajo Nivel
-  Via de tren




Problematicas

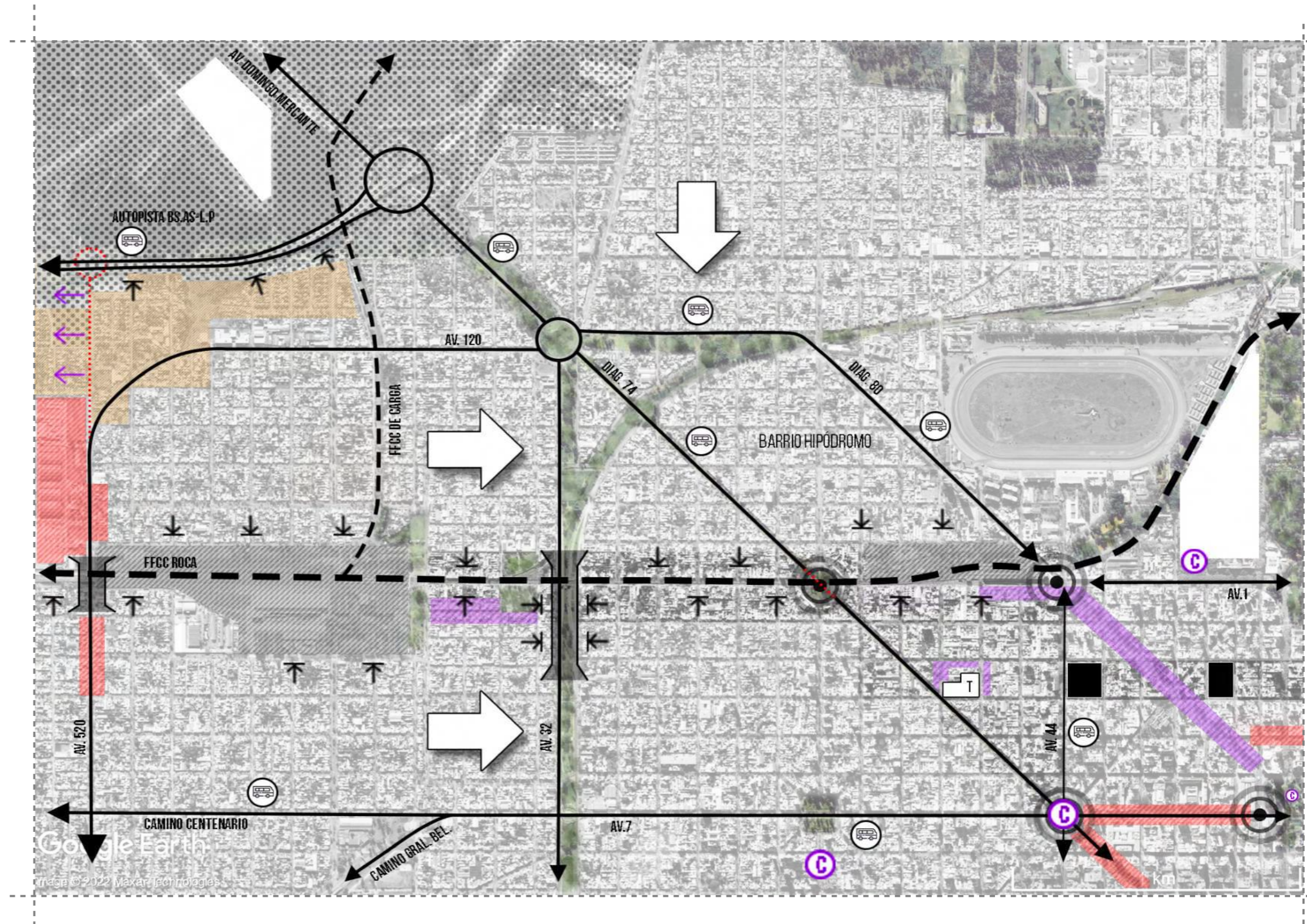
-  Mayor Degradacion
-  Comercios Informales
-  Corredor com. Degradado

Potencialidades

-  Predio Vacante
-  Corredor com. Consolidado

Tendencias

-  Expansión Urbana
-  Falta de conexión
-  Dependencia







Fuente: Elaboracion Propia






VALORACION

Macromanzana a intervenir




Problematicas

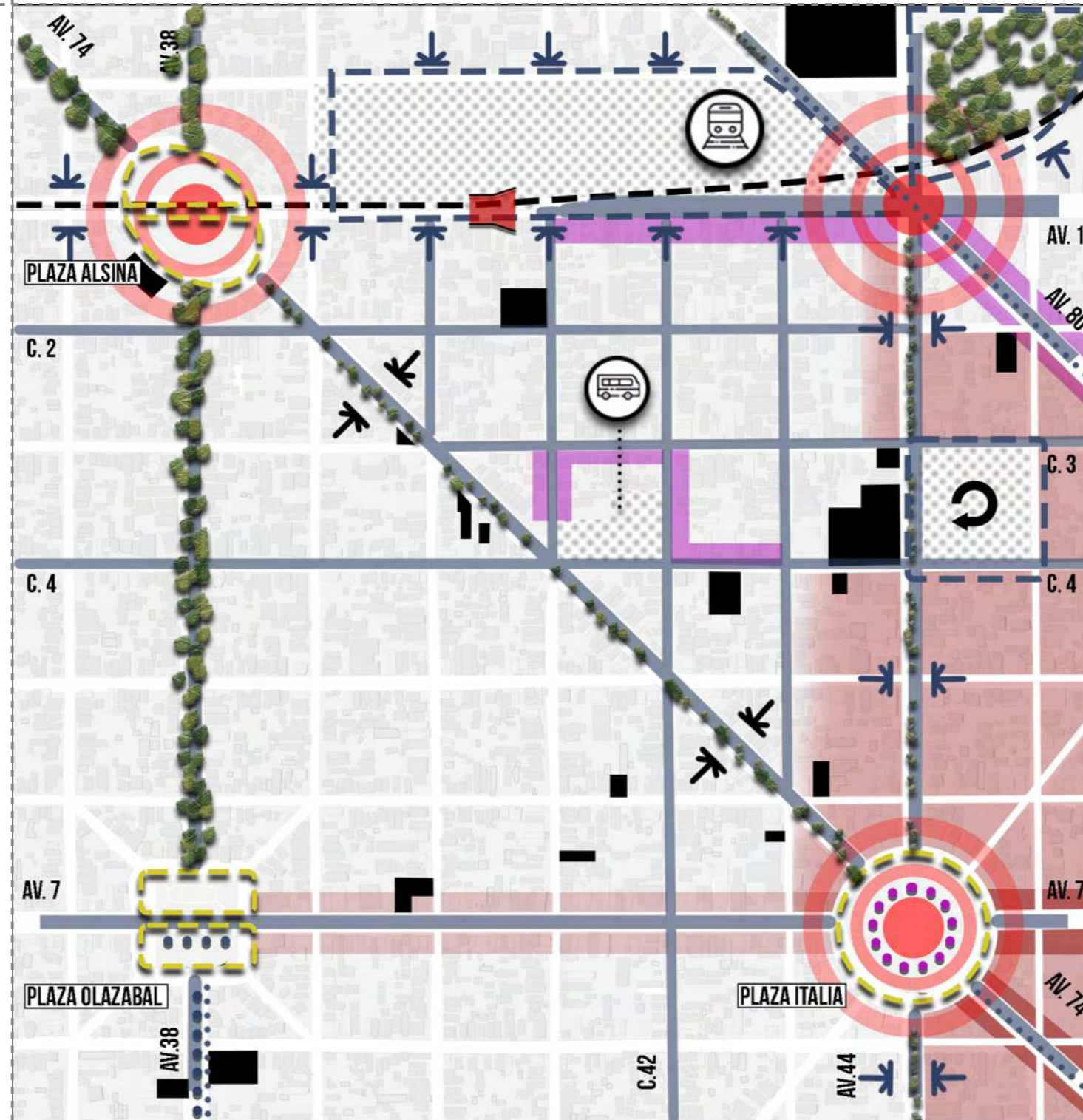
-  Usos no compatibles
-  Recorrido de colectivo
-  Embotellamiento
-  Barrera Urbana
-  Reducción de Avenida
-  Espacios Verdes Privados
-  Corredor com. Degradado
-  Comercios Informales
-  Uso Cerrado

Potencialidades

-  Corredor com. Consolidado
-  Equipamientos
-  Ramblas
-  Plazas Públicas
-  Grandes Predios

Tendencias

-  Mayor Densidad
-  Reducción de Rambla
-  Discontinuidad de Rambla



El sector presenta evidentemente más problemáticas que potencialidades.

Está claro que los principales actores degradantes son los usos no compatibles; la terminal de Ómnibus, la Ferroviaria y el predio de EDELAP inmerso en sí mismo.

En segundo lugar están los medios de transporte en relación a los sistemas de movimiento que no se vinculan con la idea de una ciudad peatonal.

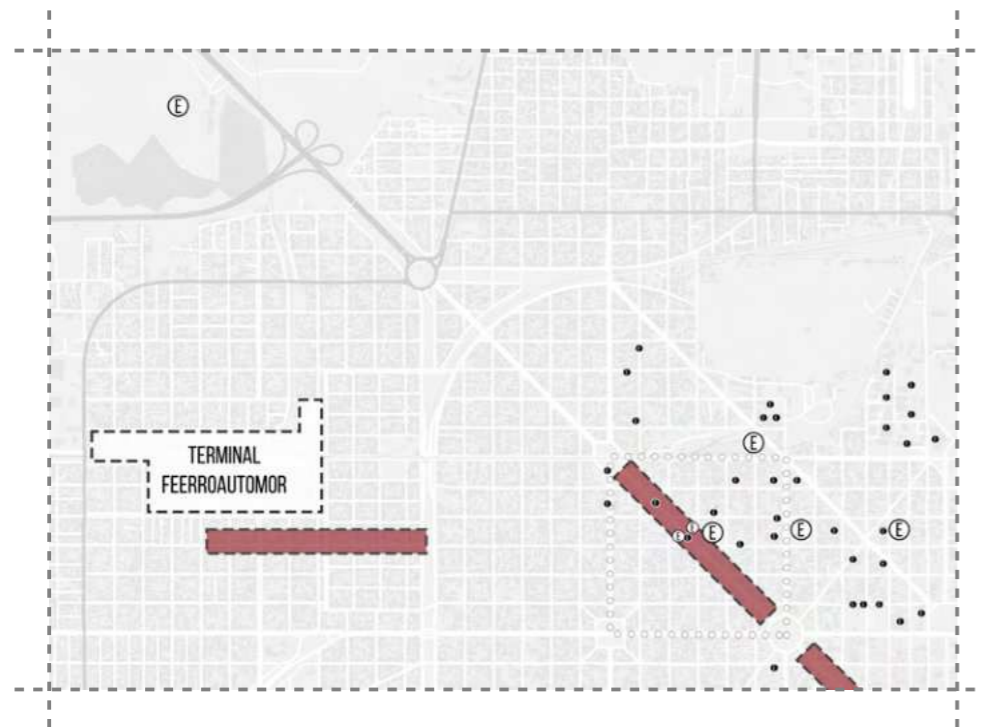
Esta suma de problemáticas se ven reflejadas directamente con el paisaje urbano y el espacio público concluyendo en la tendencia a un sector del que dependen en gran medida otros, pero no tiene valor urbano por sus propias virtudes.

Las virtudes que impulsan el interés por revitalizar este sector, se trata de la suma de equipamientos, la accesibilidad tanto local como regional y por último la infraestructura de espacio público como pueden ser las plazas y las diagonales como elemento peatonal por excelencia.

Fuente: Elaboración Propia

LINEAMIENTOS

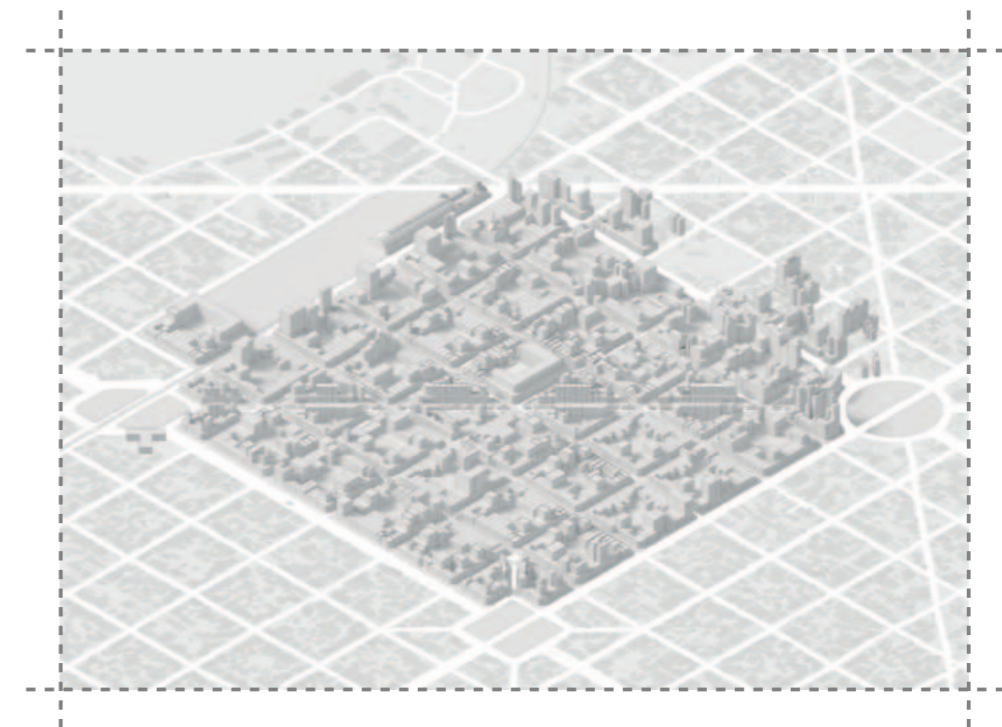
Usos y actividades / Morfología y densidad



Uso y Actividades

Descentralización del casco: Ante las problemáticas generadas por la incompatibilidad de usos en el sector, se retoma el plan de trasladar ambas estaciones a la periferia del casco en busca de generar nuevas centralidades.

Caracterización del sector: Se busca generar en el sector un carácter educativo-productivo-cultural atendiendo a los usos que se ven en el sector y a un usuario universitario en consecuencia de la cercanía al predio de la UNLP. Además, se prolonga la actividad comercial-recreativa sobre la avenida Diagonal 74.



Morfología y densidad

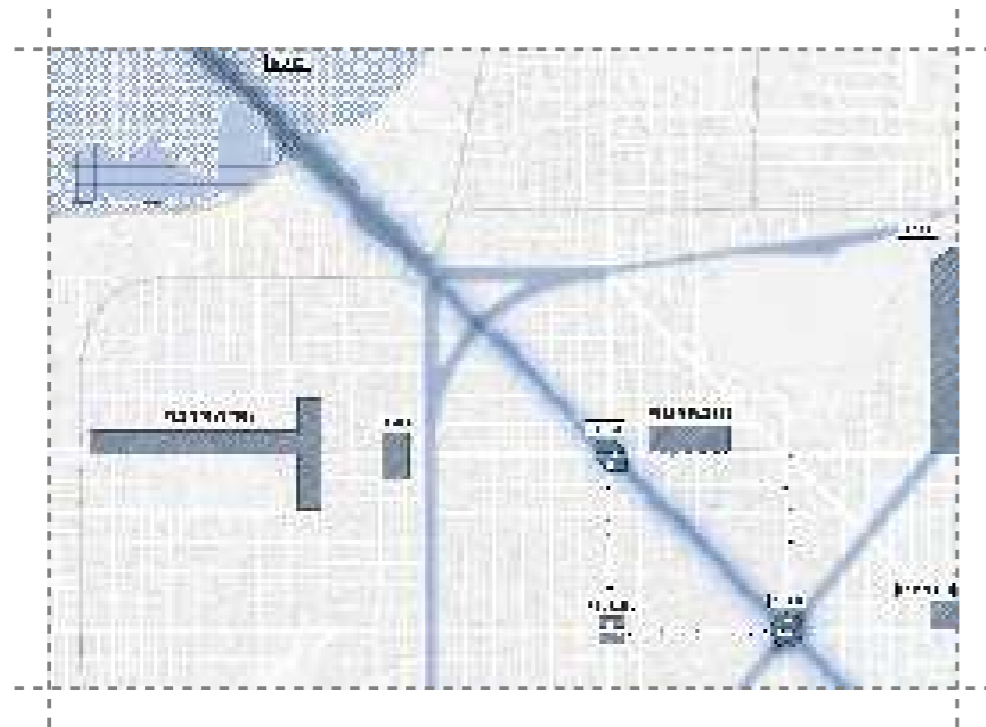
Nuevas densidades: Ante la indiscriminada diferencia de densidades que se encuentra en el casco, se piensa una densidad media, acorde con las infraestructuras y posibilidades de las parcelas, correspondiente con el tipo de usuario objetivo.

Reestructuración de Código de Ordenamiento Urbano: Ante la deficiencia del actual Código de ordenamiento urbano se incentiva mediante premios y normativas, la metodología por la cual se buscará densificar el área, sin degradar los edificios patrimoniales y ponerlos en valor.

Fuente: Elaboración Propia

LINEAMIENTOS

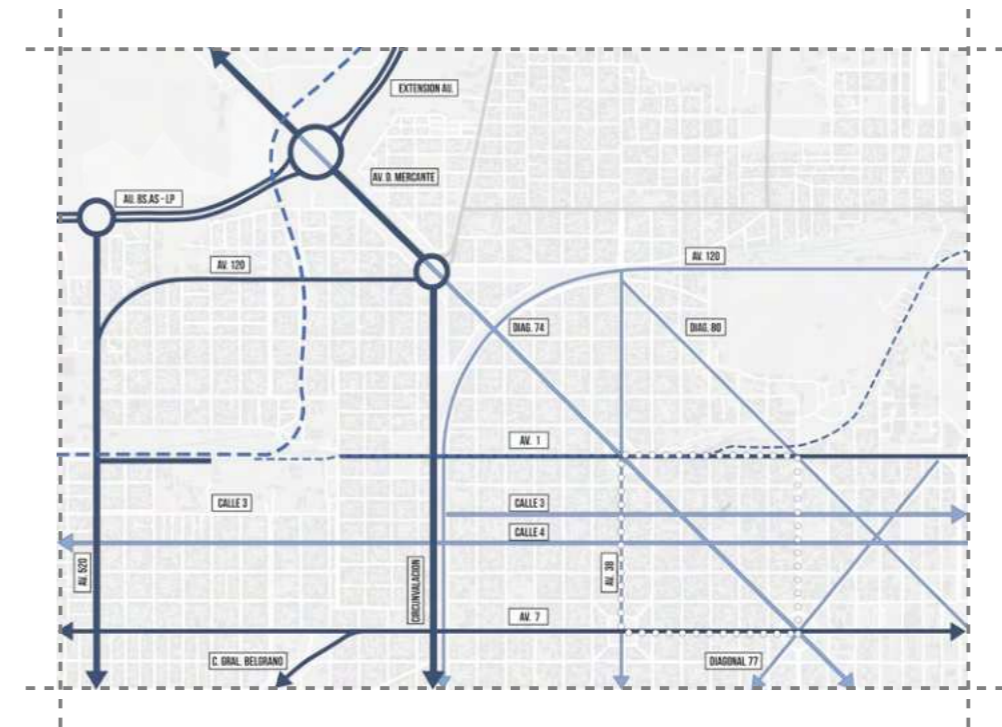
Espacios público y paisaje / Movilidad y transporte



Espacio público y paisaje

Rehabilitación de espacios verdes: Actualmente el sector cuenta con espacios degradados que se rehabilitan con el mejoramiento a partir del diseño urbano y pequeñas intervenciones (urbanismo táctico)

Corredor Verde: Frente a la clara desconexión de la ciudad con su cualidad ribereña, se plantea un corredor verde norte - sur que articule el paisaje natural con el paisaje urbano, a partir de la “prolongación” de la diagonal 74, que cose los dos primeros anillos verdes con los que se organizara el paisaje del casco urbano.



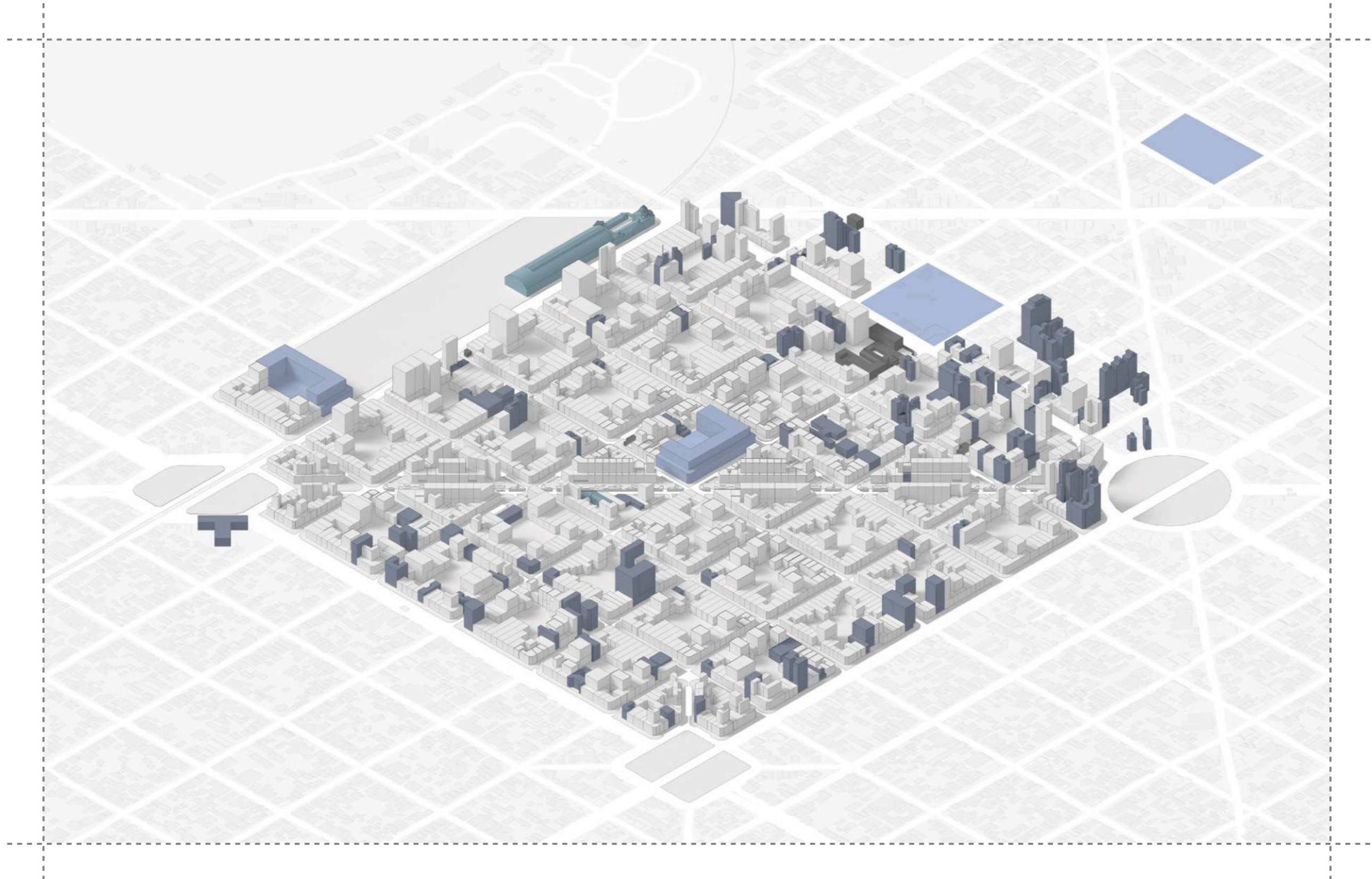
Movilidad y transporte

Reestructuración del sistema circulatorio: Se reestructuran las vías de tránsito pesado, evitando la congestión y rotura de la traza del casco urbano.

Sistemas circulatorios alternativos: En busca de contrarrestar el actual problema que genera el automóvil privado, se plantea la extensión del sistema del tren eléctrico conectando el casco en su periferia, y un sistema de circulación interno en base a la bicicleta, tomándola como principal protagonista del sistema de movimiento de corto y mediano alcance.

MODELO DESEADO

Densidad y morfología / Usos y actividades



■ Tejido urbano (en su mayoría vivienda) ■ Tejido No Renovable ■ Patrimonio Historico ■ Lotes de oportunidad ■ Equipamientos rehabilitadores

MODELO DESEADO

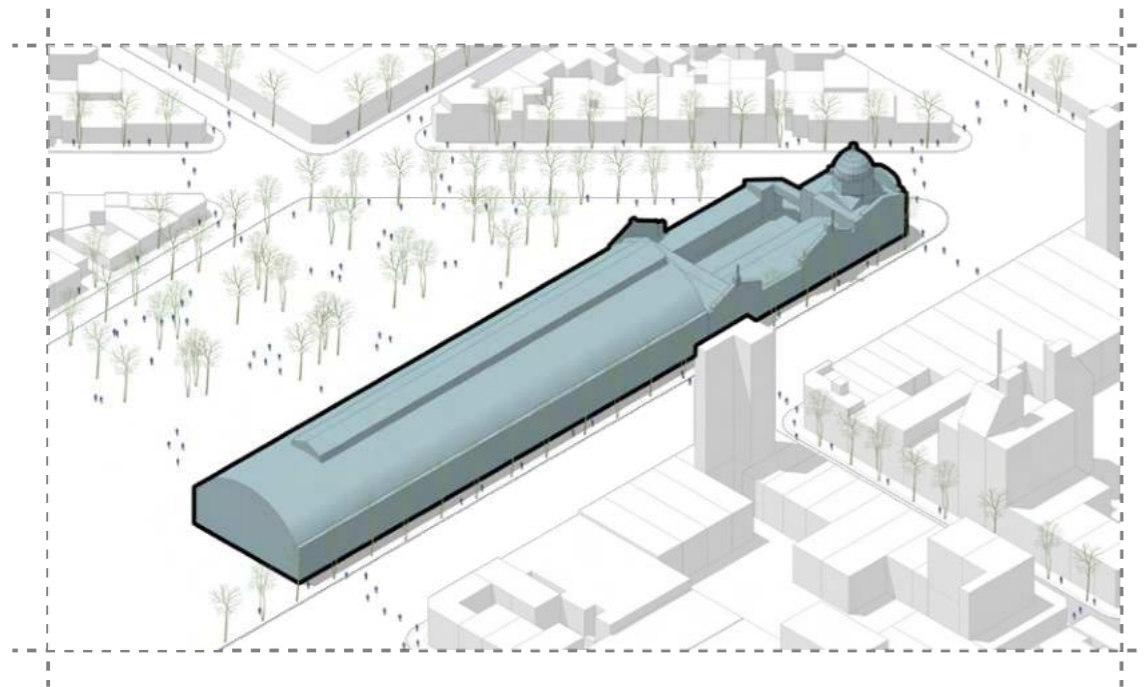
Densidad y morfología / Usos y actividades

Si decimos que la plata es una ciudad para el transeúnte, su habitar, su vivienda, tiene que ser acorde a ese estilo de vida. Por esto y por la evidencia morfológica de que el casco no está creciendo a pasos agigantados, proponemos una **densidad media** para el sector. Una densidad que pueda ser una opción de inversión no solo para grandes inversores (que tampoco es que estén consolidando grandes alturas de forma continua) y también pueda ajustarse a un loteo deficiente, con parcelas tan angostas que no permiten relacionar la densidad con el vehículo particular, permitiendo a los pequeños y medianos inversores formar parte del desarrollo de la ciudad.

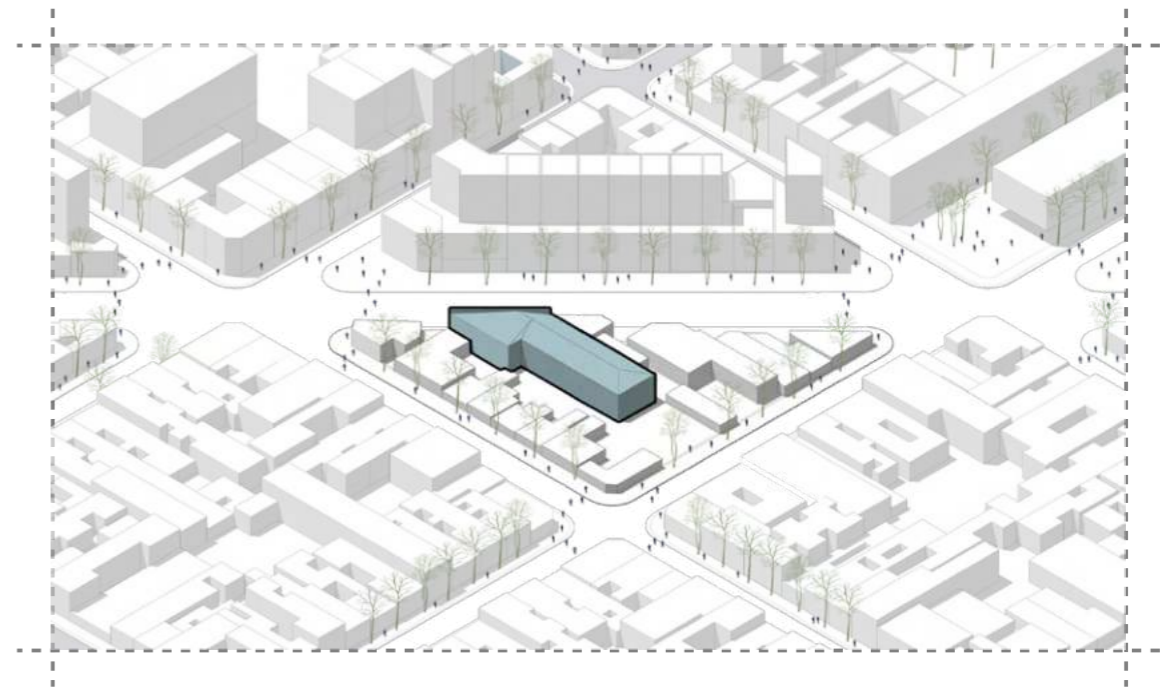
La ubicación en una zona pericentral, la cercanía con la facultad, la densidad y la característica peatonal propuesta, nos hacen pensar en un perfil de usuarios relacionados con la universidad, que hoy día no poseen un área definida, un usuario que puede movilizar, dar vida al sector y adaptarse al tipo de vida propuesto dentro de esta nueva media densidad planteada.

De todas formas, asumiendo que el sector se encuentra muy próximo al área central, se permitirá una densidad mayor en tanto y en cuanto las medidas del lote permitan resolver todos los problemas que pueden generar viviendas de estas características, buscando promover la unificación de parcelas.

“Los Arquitectos tenemos que mancumular lotes (...) ahí puede trabajar lo social, sino arma un aparato que termina en sí mismo”.⁶



Se utilizará el edificio de la actual estación ferroviaria, para revalorizar la historia del mismo y revitalizar el parque (ahora espacio público) que se encuentra contiguo.



Se rehabilitará el “teatro princesa” que hoy en día se encuentra deteriorado y en desuso, para poder alojar al actual “teatro estudio”, que hoy día se encuentra con instalaciones deficientes.

6 - Eduardo, Crivos en “algunas consideraciones sobre el carácter espacial de la ciudad de La Plata”




MODELO DESEADO

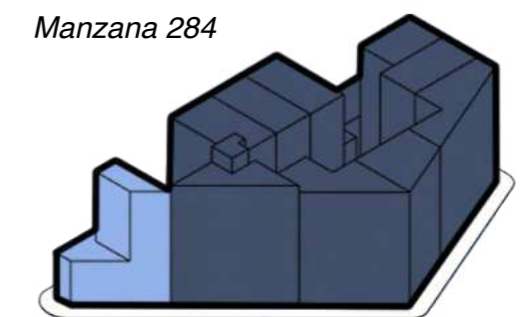
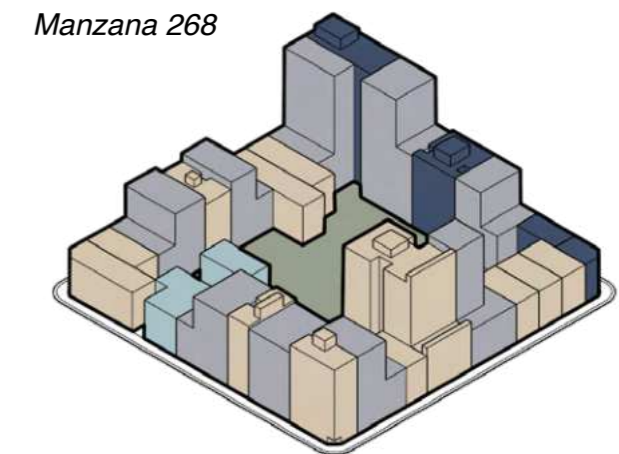
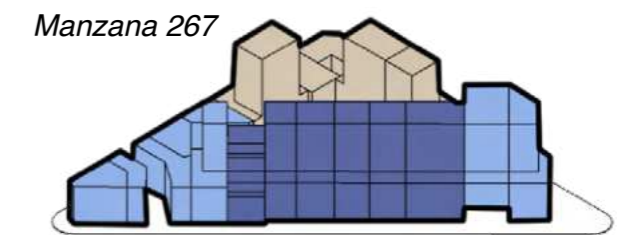
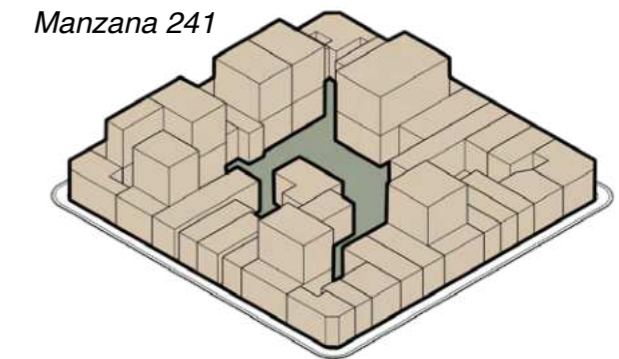
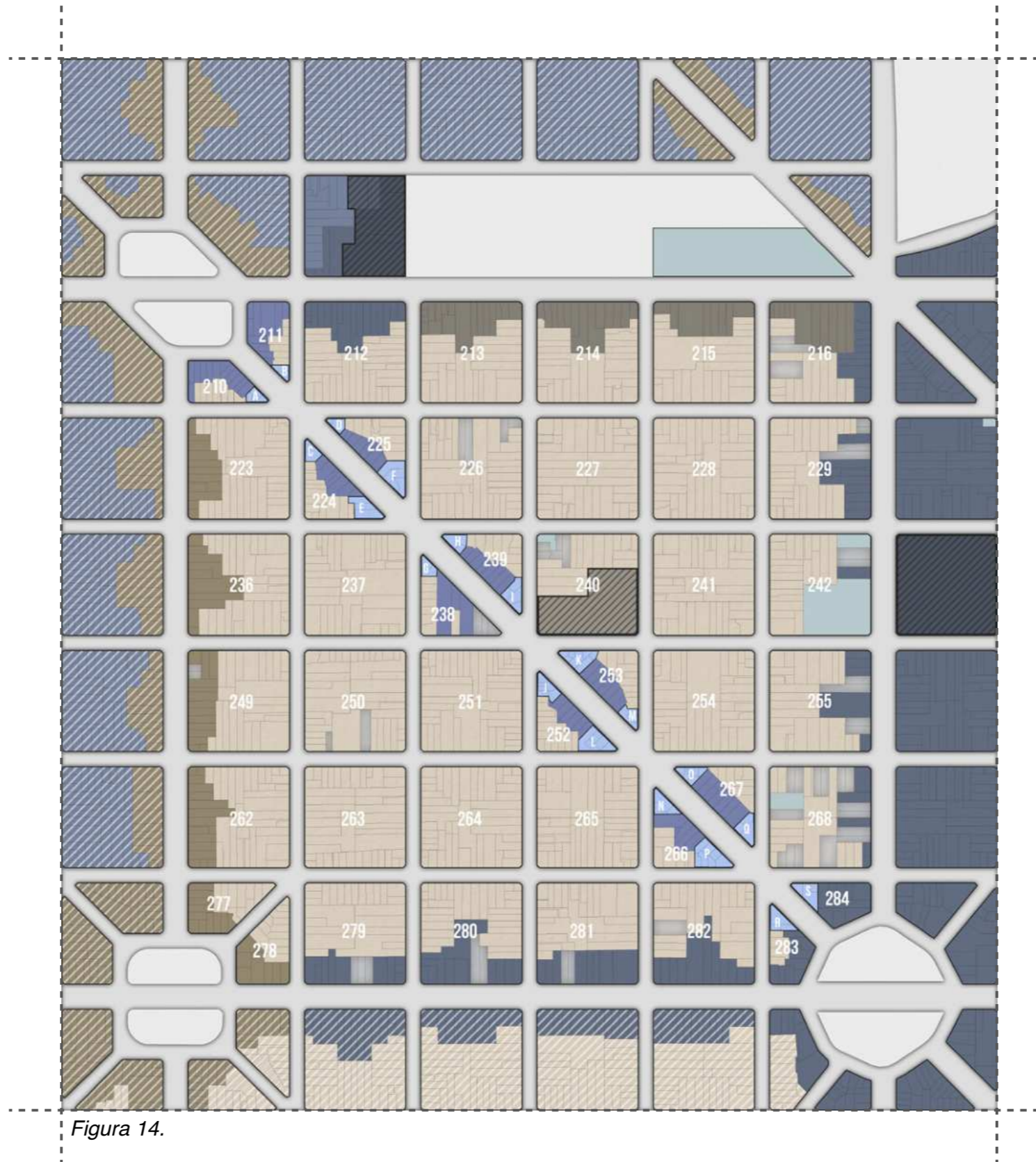
Nuevo código de ordenamiento urbano para el sector

Como instrumento operativo para regular el crecimiento, la densidad, la morfología y los usos en el sector, se propone una reelaboración del código de ordenamiento urbano^(Fig.14)

Este buscará un perfil continuo desde la vista peatonal respetando las ideas del modelo higienista y planteando variaciones que tengan en cuenta las particularidades. Intentara ser riguroso con los premios, promoviendo la unión de parcelas, teniendo como foco densificar sin congestionar.

Zonificación

-  UC1
-  UC2
-  UC3
-  CC2B
-  CC2D
-  PATRIMONIO
-  SITUACION PARTICULAR
-  POTENCIAL



Fuente: Elaboración Propia

MODELO DESEADO

Referencias de edificios de vivienda en escala y usuario deseado

Referentes

Conjuntos de vivienda dentro de la ciudad de La Plata, que representan y comprueban la búsqueda morfológica de la propuesta, reuniendo varios temas como el del englobe de parcelas, el de las alturas propuestas para calles enclave, y el de la búsqueda de espacios y sistemas de movimientos destinados al usuario de peatón.

Ubicado en la esquina de calle 5 y diag.77 (Fig.15), se encuentra un edificio de viviendas multifamiliar, proyectado por el Estudio Aguerrebehere - Lundin, el cual no cumple con las normativas del código de ordenamiento urbano actual, y pasó por un proceso de aprobación particular, considerando que estas “irregularidades” frente a la norma contaban con justificación necesaria .



fig.15



fig.16



fig.17



fig.18

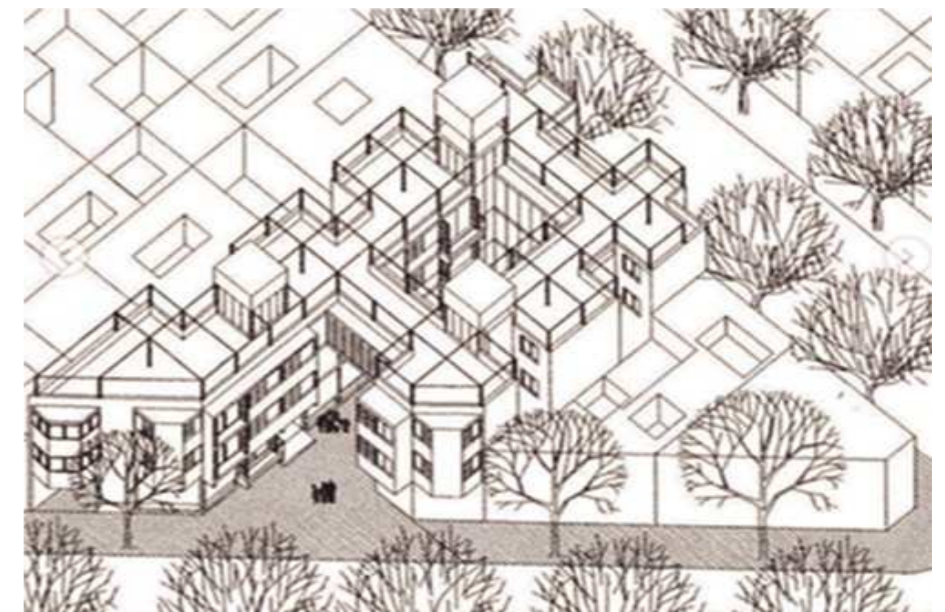
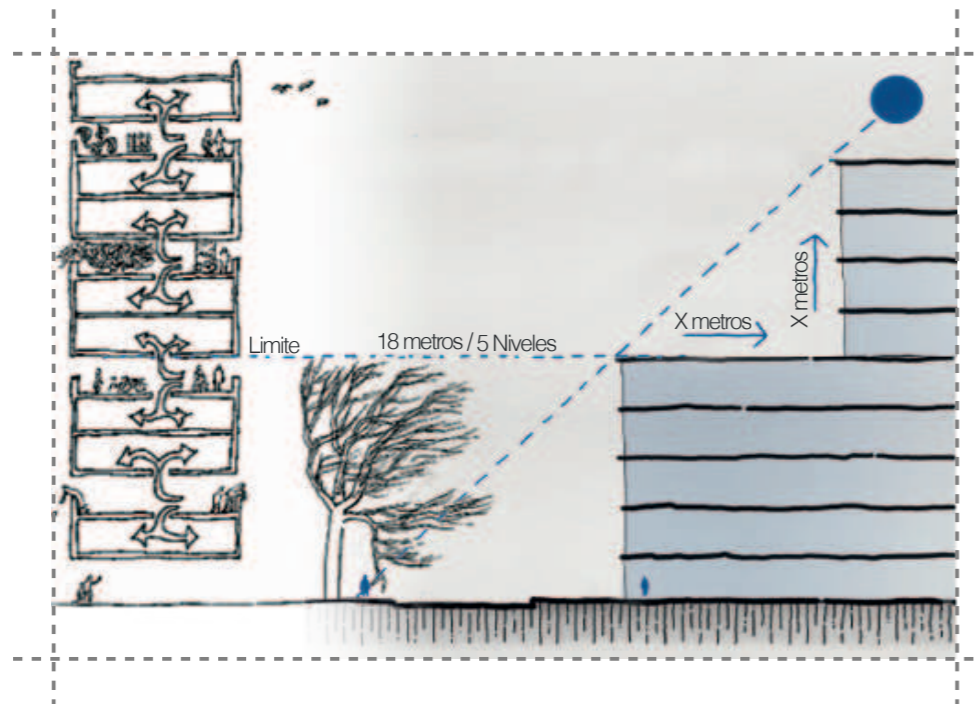


fig.19

MODELO DESEADO

Nuevo código de ordenamiento urbano para el sector



Sección peatonal

Tomando como base los anchos de la mayoría de las parcelas de la ciudad, se plantean dos límites de alturas, el primero de 5 Niveles como máximo, reconociendo el 6to nivel como el límite de conexión con el nivel peatonal⁷, en busca de un tipo de vivienda multifamiliar que responda a las limitantes que la sup. y frente representan; En caso de cumplir con el frente mínimo, se permite crecer hasta los 27 metros de altura, con un retiro de 9m desde los 5 niveles o 18 m, respetando el corte higienista con el que fue planificada la ciudad, evitando cortes bruscos y medianeras expuestas.

UC1 - Residencial Central (adaptada)					
CARACTER	Zona destinada predominante al uso residencial permanente, con una escala intermedia, cuenta con la mayor cobertura de servicios de la localidad.				
OBJETIVOS A LOGRAR	- Promover la consolidación de una imagen acorde a un sector de uso residencial multifamiliar. - Promover el englobamiento parcelario en busca de mejorar las posibilidades arquitectónicas y urbanísticas del sector.				
USOS	PREDOMINANTE: Vivienda multifamiliar de mediana escala. COMPLEMENTARIO: Comercio diario y periódico. Servicios y equipamientos acordes.				
		PREMIO DIRECTO		PREMIO ADICIONAL	
MORFOLOGIA	RETIROS				
	FRENTE:	Prohibido		7,5m a partir de 5 niveles	
	LATERAL:	Prohibido		Prohibido	
	FONDO:	Respetar corazón de manzana 40x40m		Respetar corazón de manzana 40x40m	
MORFOLOGIA	ALTURA DE EDIFICACIÓN				
	MAXIMA:	5 Niveles		12 niveles	
	MINIMA:	3 Niveles		3 Niveles	
INDICADORES	F.O.S	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	Sin cubierta verde	Con cubierta verde
	mayor a 300m3	0,6	0,6	0,6	0,6
	200 a 300	0,6	0,7	-	-
	150 a 200	0,6	0,8	-	-
	menor a 150	0,6	0,9	-	-
	F.O.T				
	Residencial	4,25		5,5	
	Comercial	5,1		6,6	
	DENSIDAD				
	Residencial	1700		2100	
Comercial	3400		4400		
PREMIO ADICIONAL	En parcelas con frente mayor a 12m y superficie mayor a 300m2, se podrá acceder al premio adicional si se cumple con la provisión de cocheras				
PROVISIÓN DE COCHERAS	En parcelas con frente menos a 12m, no se requerirá la provisión de las mismas y tampoco se premiará por ellas. En parcelas con frente mayor a 12m, será obligatorio cumplir mínimo con cocheras para el 60% de las unidades funcionales para obtener el premio en indicadores.				
DISPOSICIONES PARTICULARES	Los casos marcados como "particulares", aquellos que se encuentren linderos a una edificación patrimonial o no renovable, se desarrollarán en la lamina				

Se dará el premio adicional a partir de los 12 metros, tomando como referencia el artículo⁸, que cita:

“En zonas con densidad mayor a 150 habitantes por hectárea y en la construcción de edificios multifamiliares será obligatoria la provisión de espacios para estacionamiento o de cocheras, cuando la parcela tenga 12 metros o más de ancho”

7 - A.&P. Smithson reconocieron la desvinculación con el nivel 0 a partir del nivel 6 “Golden Lane” 1952 / 8 - Artículo N°49 del derecho-ley 8912/77 “ley de ordenamiento territorial y uso de suelo”

MODELO DESEADO

Nuevo código de ordenamiento urbano para el sector

UC2 - Residencial Pericentral (adaptada)						
CARACTER	Zona destinada predominante al uso residencial permanente, con una escala intermedia, cuenta con la mayor cobertura de servicios de la localidad.					
OBJETIVOS A LOGRAR	- Promover la consolidación de una imagen acorde a un sector de uso residencial multifamiliar. - Promover el englobamiento parcelario en busca de mejorar las posibilidades arquitectónicas y urbanísticas del sector.					
USOS	PREDOMINANTE: Vivienda multifamiliar de mediana escala. COMPLEMENTARIO: Comercio diario y periódico. Servicios y equipamientos acordes.					
		PREMIO MINIMO		PREMIO ADICIONAL		
MORFOLOGIA	RETIROS					
	FRENTE:	Prohibido		a partir de 5 niveles		
	LATERAL:	Prohibido		Prohibido		
	FONDO:	Respetar corazon de manzana 40x40m		Respetar corazon de manzana 40x40m		
	ALTURA DE EDIFICACIÓN					
	MAXIMA:	5 Niveles		12 niveles		
	MINIMA:	3 Niveles		3 Niveles		
INDICADORES	F.O.S	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	
	mayor a 300m3	0,6	0,6	0,6	0,6	
	200 a 300	0,6	0,7	-	-	
	150 a 200	0,6	0,8	-	-	
	menor a 150	0,6	0,9	-	-	
	F.O.T					
		Residencial	2,25		3,375	
		Comercial	2,7		4,05	
	DENSIDAD					
		Residencial	900		1350	
	Comercial	1800		2700		
PREMIO ADICIONAL	En parcelas con frente mayor a 12m y superficie mayor a 300m2, se podrá acceder al premio adicional si se cumple con la provisión de cocheras, que permite crecer los mismos metros que se retira de línea municipal como límite 12N.					
PROVISIÓN DE COCHERAS	En parcelas con frente menos a 12m, no es se requiera la provisión de las mismas y tampoco se premiara por ellas. En parcelas con frente mayor a 12m, sera obligatorio cumplir minimo con cocheras para el 60% de las unidades funcionales para obtener el premio en indicadores.					
DISPOCIONES PARTICULARES	Los casos marcados como "particulares", aquellos que se encuentren linderos a una edificación patrimonial o no renovable, se desarrollaran en la lamina					

UC3 - Residencial Pericentral frente a parque ferroviario (propuesta)						
CARACTER	Zona destinada predominante al uso residencial permanente, con una escala intermedia, cuenta con la mayor cobertura de servicios de la localidad.					
OBJETIVOS A LOGRAR	- Promover la consolidación de una imagen acorde a un sector de uso residencial multifamiliar. - Promover el englobamiento parcelario en busca de mejorar las posibilidades arquitectónicas y urbanísticas del sector.					
USOS	PREDOMINANTE: Vivienda multifamiliar de mediana escala. COMPLEMENTARIO: Comercio diario y periódico. Servicios y equipamientos acordes.					
		PREMIO DIRECTO		PREMIO ADICIONAL		
MORFOLOGIA	RETIROS					
	FRENTE:	Prohibido		7,5m a partir de 5 niveles		
	LATERAL:	Prohibido		Prohibido		
	FONDO:	Respetar corazon de manzana 40x40m		Respetar corazon de manzana 40x40m		
	ALTURA DE EDIFICACIÓN					
	MAXIMA:	5 Niveles		14 niveles		
	MINIMA:	3 Niveles		3 Niveles		
INDICADORES	F.O.S	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	
	mayor a 300m3	0,6	0,6	0,6	0,6	
	200 a 300	0,6	0,7	-	-	
	150 a 200	0,6	0,8	-	-	
	menor a 150	0,6	0,9	-	-	
	F.O.T					
		Residencial	4,25		5,5	
		Comercial	5,1		6,6	
	DENSIDAD					
		Residencial	1700		2100	
	Comercial	3400		4400		
PREMIO ADICIONAL	En parcelas con frente mayor a 12m y superficie mayor a 300m2, se podrá acceder al premio adicional si se cumple con la provisión de cocheras					
PROVISIÓN DE COCHERAS	En parcelas con frente menos a 12m, no es se requiera la provisión de las mismas y tampoco se premiara por ellas. En parcelas con frente mayor a 12m, sera obligatorio cumplir minimo con cocheras para el 60% de las unidades funcionales para obtener el premio en indicadores.					
DISPOCIONES PARTICULARES	No se presentan casos que ameriten disposiciones particulares.					

Aumento de F.O.S en parcelas de superficie reducida

Entendiendo el problema del parcelamiento actual, donde se puede encontrar parcelas de superficie reducida en gran cantidad, que de igual manera que el resto deben cumplir la misma normativa del fos; se propone, para estos casos, la posibilidad de aumentar el F.O.S dispuesto por la normativa de su zonificación, en relación a la superficie del lote, compensando la falta de superficie libre sobre el terreno con cubiertas verdes como condición para la obtención del premio.

Estos casos son típicos de las parcelas en esquinas de manzanas regulares y de varios más en manzanas irregulares. Pensando para quienes no pueda mancomunar lotes y continúen con estas superficies reducidas.

Fuente: Elaboración Propia

MODELO DESEADO

Nuevo código de ordenamiento urbano para el sector

CC2B - Corredor Comercial Diagonal 74 para parcelas específicas (propuesta)						
CARACTER	Zona destinada predominante al uso comercial, con una escala intermedia, cuenta con la mayor cobertura de servicios de la localidad.					
OBJETIVOS A LOGRAR	- Promover la consolidación de una imagen acorde a un sector de uso mixto residencial y comercial. - Promover el englobamiento parcelario en busca de mejorar las posibilidades arquitectónicas y urbanísticas del sector.					
USOS	PREDOMINANTE: Vivienda multifamiliar de mediana escala y comercios diarios y periódicos. COMPLEMENTARIO: Servicios y equipamientos acordes.					
		PREMIO DIRECTO		PREMIO ADICIONAL		
MORFOLOGIA	RETIROS					
	FRENTE:	Prohibido		Ninguno		
	LATERAL:	Prohibido		Ninguno		
	FONDO:	Ninguno		Ninguno		
	ALTURA DE EDIFICACIÓN					
	MAXIMA:	5 Niveles		9 niveles		
	MINIMA:	3 Niveles		Ninguno		
INDICADORES	F.O.S	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	
	mayor a 300m3	0,6	0,6	0,6	0,6	
	200 a 300	0,6	0,7	-	-	
	150 a 200	0,6	0,8	-	-	
	menor a 150	0,6	0,9	-	-	
	F.O.T	Residencial		3,375		
		Comercial		6,6		
	DENSIDAD					
		Residencial	900		1350	
		Comercial	3400		4400	
PREMIO ADICIONAL	Se premiará el englobamiento de las parcelas marcadas en cada sector del código de ordenamiento urbano, permitiendo proyectos sin restricciones morfológicas debiendo analizar previo a su aprobación la factibilidad de los mismos de manera particular.					
PROVISIÓN DE COCHERAS	No será de carácter obligatorio la provisión de cocheras.					
DISPOSICIONES PARTICULARES	Cada uno de los sectores marcados en el código (A - S) serán tomados de manera particular en caso del englobamiento de los mismos.					

CC2D - Corredor Comercial Diagonal 74 (propuesta)						
CARACTER	Zona destinada predominante al uso comercial, con una escala intermedia, cuenta con la mayor cobertura de servicios de la localidad.					
OBJETIVOS A LOGRAR	- Promover la consolidación de una imagen acorde a un sector de uso mixto residencial y comercial. - Promover el englobamiento parcelario en busca de mejorar las posibilidades arquitectónicas y urbanísticas del sector.					
USOS	PREDOMINANTE: Vivienda multifamiliar de mediana escala y comercios diarios y periódicos. COMPLEMENTARIO: Servicios y equipamientos acordes.					
		PREMIO DIRECTO		PREMIO ADICIONAL		
MORFOLOGIA	RETIROS					
	FRENTE:	Prohibido		7,5m a partir de 5 niveles		
	LATERAL:	Prohibido		Prohibido		
	FONDO:	Ninguno		Ninguno		
	ALTURA DE EDIFICACIÓN					
	MAXIMA:	5 Niveles		9 niveles		
	MINIMA:	3 Niveles		3 Niveles		
INDICADORES	F.O.S	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	Sin cubierta verde	Con cubierta verde	
	mayor a 300m3	0,6	0,6	0,6	0,6	
	200 a 300	0,6	0,7	-	-	
	150 a 200	0,6	0,8	-	-	
	menor a 150	0,6	0,9	-	-	
	F.O.T	Residencial		3,375		
		Comercial		6,6		
	DENSIDAD					
		Residencial	900		1350	
		Comercial	3400		4400	
PREMIO ADICIONAL	Se premiará la generación de locales comerciales en el sector, generando comercios en los primeros 2 niveles se podrá acceder al premio de indicadores urbanísticos.					
PROVISIÓN DE COCHERAS	No será de carácter obligatorio la provisión de cocheras.					
DISPOSICIONES PARTICULARES	Los casos marcados como "particulares", aquellos que se encuentren linderos a una edificación patrimonial o no renovable, se desarrollarán en la lamina					

Necesidad de excepciones en el actual COU

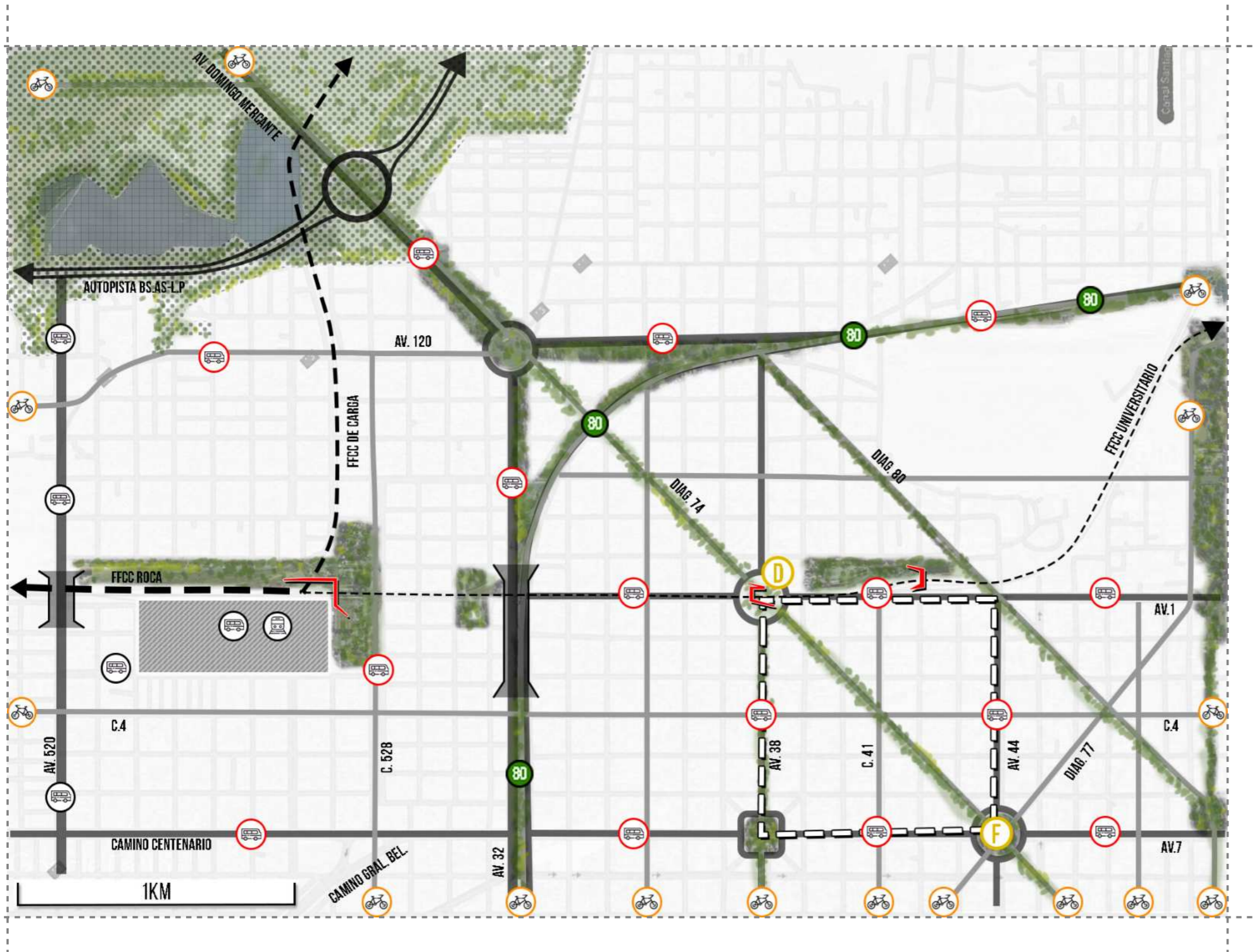
A raíz los elementos que generan quiebres en la retícula de la ciudad (plazas, parques, diagonales) y el cambio de longitud de manzanas próximas al eje, se generan un sinnúmero de singularidades, que hoy día no están contempladas de ninguna manera, y estas manzanas son tratadas de igual manera que la manzana cuadrada de 120x120m. Esto sumado a la ya citada pésima subdivisión de las parcelas, genera que algunas de estas están extralimitadas.

Es por esto, que se propone generar nuevas zonificaciones, que empiezan a tomar estas manzanas con ciertas particularidades, teniendo en cuenta las limitaciones y potencial que poseen, y en algunos casos específicos (en el caso de estudio, las esquinas de las manzanas triangulares sobre diagonal 74) se otorgue como premio a la mancomunación de lotes, la habilitación de proyectos de manera particular, permitiendo generar aportes a nivel urbanísticos.

Fuente: Elaboración Propia

MODELO DESEADO

Movilidad y transporte / Espacio público y paisaje



Movilidad y transporte

- Malla dura
- Malla blanda
- Vías tren eléctrico
- Autobus larga distancia
- Autobus local
- Ciclovías y Bicisendas
- 80 Onda verde 80km/h
- Terminal ferroautomotor
- Puentes peatonales

Espacio público y paisaje

- Humedales protegidos con acceso público
- F Infraestructura para ferias
- D Infraestructura deportiva
- Corredores y E. Verdes

Fuente: Elaboración Propia

DISEÑO URBANO

Corredor verde urbanoriveral / diagonal 74

Dimensión Físico - Espacial

- Recuperar los principios higienistas que caracterizan la ciudad.
- Redefinir las vías circulatorias del sector para los distintos modos de transporte.
- Adecuación del sistema de estacionamiento.
- Repensar el sistema de intervenir las intersecciones.

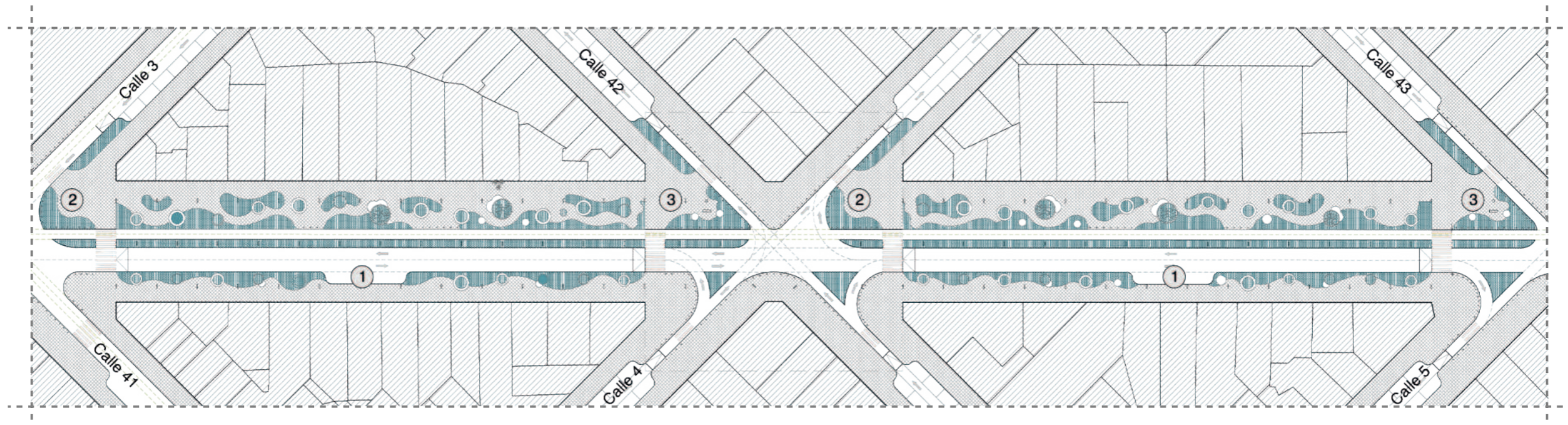
Dimensión Ambiental

- Definir vegetación representativa y generar biodiversidad.
- Mejoramiento de la imagen urbana.
- Generar espacios de juegos.
- Aumento del uso del espacio público.

Dimensión Social

- Eliminar barreras urbanas.
- Evitar el hacinamiento y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.
- Generar espacios de juegos.
- Generar espacio público seguro y pensado para todos los rangos etarios por igual.

Diagonal 74 corredor verde



1 - Espacio de descarga para comercios / 2 - Punto de reciclaje / 3 - Bebedero y ciclistero.

DISEÑO URBANO

Corredor verde urbanoriveral / diagonal 74



En busca de una imagen más orgánica y “azarosa”, en contraposición con la trama ortogonal y predecible que predomina en la ciudad, y tomando como referencia al artista y paisajista brasileiro Burle Marx, le otorgamos una imagen que lo caracterice, que permite ser recorrido de diversas manera, generando espacios de apropiación verde, así también como permitiendo potenciar la característica comercial que se planteó previamente de este corredor (a sabiendas de tomar la decisión de evitar el acceso con automóviles a las parcelas frentistas sobre una de las manos).

Reforzando la idea de que el tránsito rápido se mueva por el exterior de las macromanzanas, y creyendo que el mayor beneficiario de las diagonales son los peatones, se genera una bicisenda que recorre todo el corredor (desde el cementerio hasta Punta Lara) generando un recorrido seguro para realizar ejercicio, se plantea sólo un carril por mano para circular, previendo únicamente un espacio de carga y descarga para abastecer a los comercios previamente planteados en el sector. En cuanto al mobiliario urbano, se lo diseñó de manera que forme parte del paisaje y se integre con la vegetación, estando siempre en relación a los árboles. En cada cuadra se ubicará tanto un bebedero y un bicicletero, como también un puesto de reciclaje.

Como método de inclusión social, se decide eliminar todo tipo de barreras físicas, evitando desniveles innecesarios.

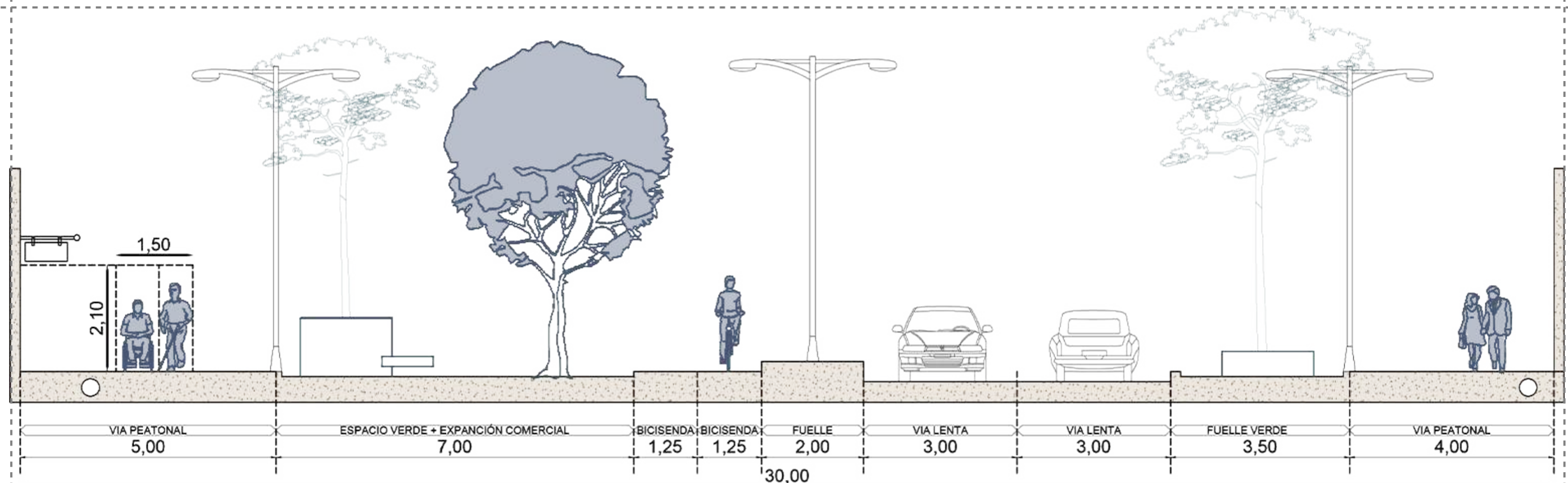
DISEÑO URBANO

Corredor verde urbanoriveral / diagonal 74

En busca de mejorar la seguridad del peatón y evitar la contaminación visual que generan las infraestructuras aéreas, se decide enviarlas bajo tierra, también se establecen alturas mínimas para cualquier elemento que sea colocado por los comercios del sector.

En cuanto a la materialización de las distintas vías, se tomó como criterio fundamental la prioridad peatonal y la sustentabilidad, por lo que en todas las vías del automóvil, se decidió colocar empedrado, que evita el exceso de velocidad y facilita el drenado del agua de lluvia, en el caso de las bicisendas, en busca de promover este medio de transporte por encima del resto, se decide adoptar el asfalto.

En cuanto a los árboles, se utilizarán especies autóctonas de gran porte, como pueden ser el fresno, el plátano y el tilo, que poseen una altura de entre 10 y 25 metros con una copa de entre 7 y 20 metros, también cabe destacar que se trata de árboles de hoja caduca, lo que permitirán un correcto asoleamiento durante el invierno.



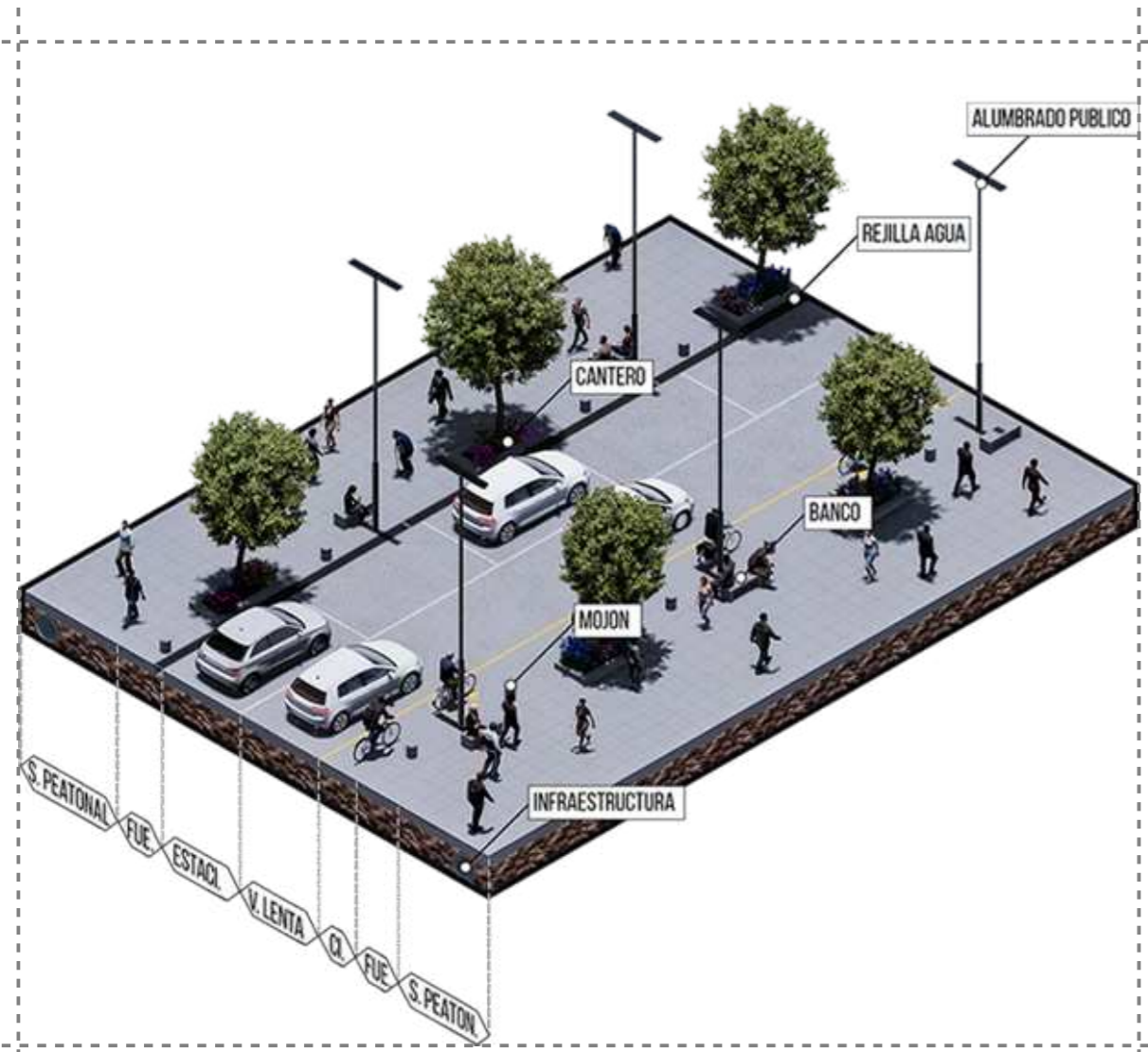
Fuente: Elaboración Propia

DISEÑO URBANO

Calles enclave

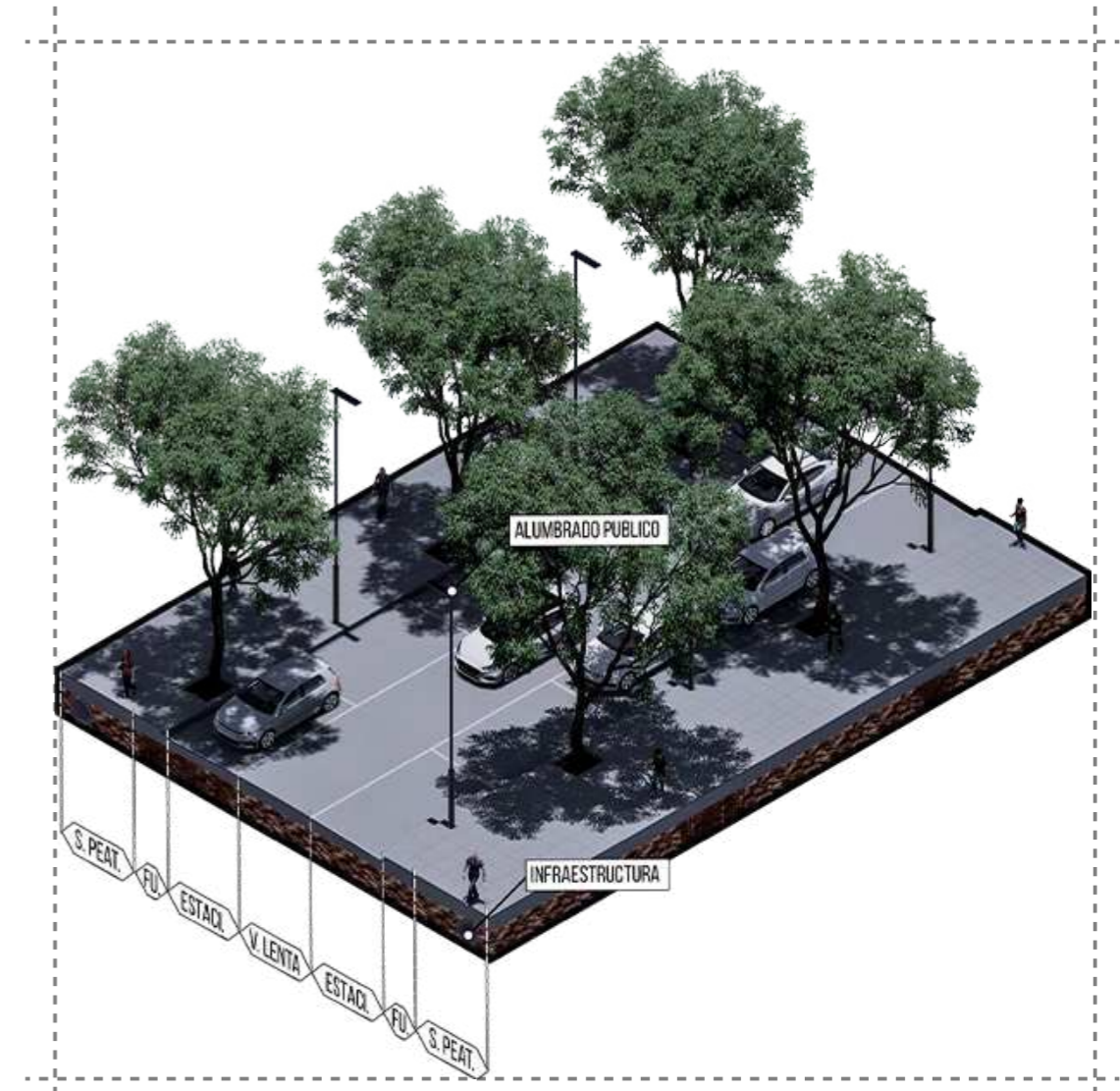
Las vías pertenecientes al nuevo sistema de movimiento propuesto (desplazado 3 cuadras de la traza original de avenidas) tendrán una ciclo vía en su mano derecha, en el carril central una vía de circulación lenta y a su izquierda un carril para estacionar, se busca caracterizar su imagen al eliminar cualquier tipo de desnivel posible, lo que conlleva la necesidad de planificar el desagüe del agua a través de rejillas y la necesidad de utilizar bolardos para garantizar la seguridad del peatón, que serán de hormigón, al igual que los bancos (necesarios para facilitar espacios de descanso para quien tenga problemas de movilidad), debido a su poca necesidad de mantenimiento, también se colocará un puesto de reciclaje a mitad de cuadra para promover el mismo.

Para el arbolado se utilizaron fresnos, debido a su bajo porte (menor a 15m) y su característica caducifolia.



Aquellas calles enclave que se encuentran dentro de las macromananzas, tendrán también como prioridad al peatón, y serán las encargadas de abastecer de estacionamiento público (junto al generado como premio por normativa) para aquellas personas que no adopten los sistemas de transporte público.

Se continúa con las decisiones planteadas anteriormente, como calles empedradas y el tipo de arbolado.



Fuente: Elaboración Propia

DISEÑO URBANO

Calles enclave

En consecuencia de la peatonalización de los centros de las macromanzanas, se propone una nueva metodología de intervención en los encuentros de las calles, donde al acercarse al cruce, este se encuentra al nivel de vereda, evitando así las barreras urbanas como desniveles y escalones.

Para garantizar que el vehículo particular no obstaculizara estos cruces, se restringe el cruce a una sola vía, la cual a su vez, se le restringe la circulación a solamente las posibilidades de cruce que genere el encuentro, evitando la posibilidad de accidentes urbanos y maximizando el espacio público de encuentro para el peatón.

Este acotamiento se realiza en relación con la visual que permiten las ochavas, evitando colocar arbolado para maximizar la misma.

Es necesaria la colocación de balastros para mayor seguridad de quienes se apropien de este espacio.

Con la superficie ganada para el transeúnte y su potencial apropiamiento, se pensaron distintas maneras de intervenir estos nuevos espacios que se generan en gran cantidad en toda la ciudad, ya sea a partir de intervenciones artísticas, como pinturas en el suelo, expansión de algún comercio, mobiliario urbano para alguna situación particular que lo amerite o incluso exposiciones callejeras, todo esto aporta cierto grado de sorpresa a quienes recorran una ciudad tan predecible como lo es La Plata.

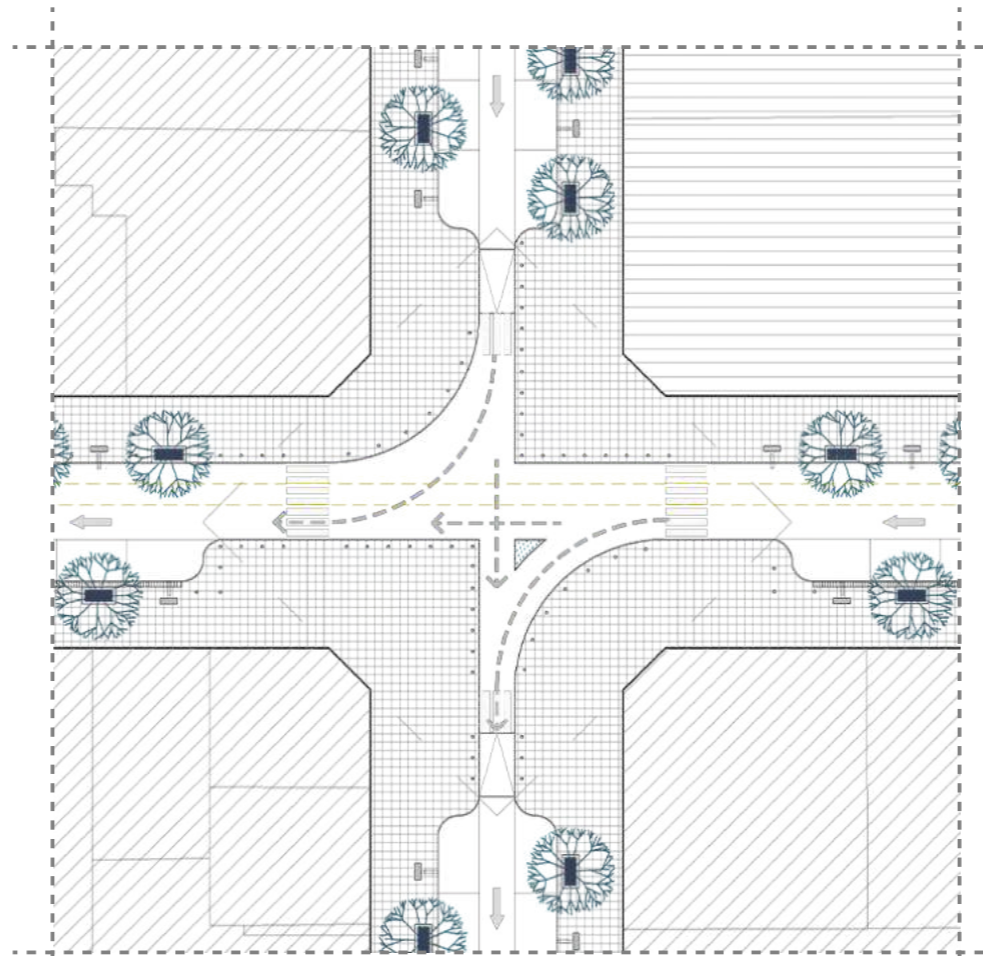


Fig.20

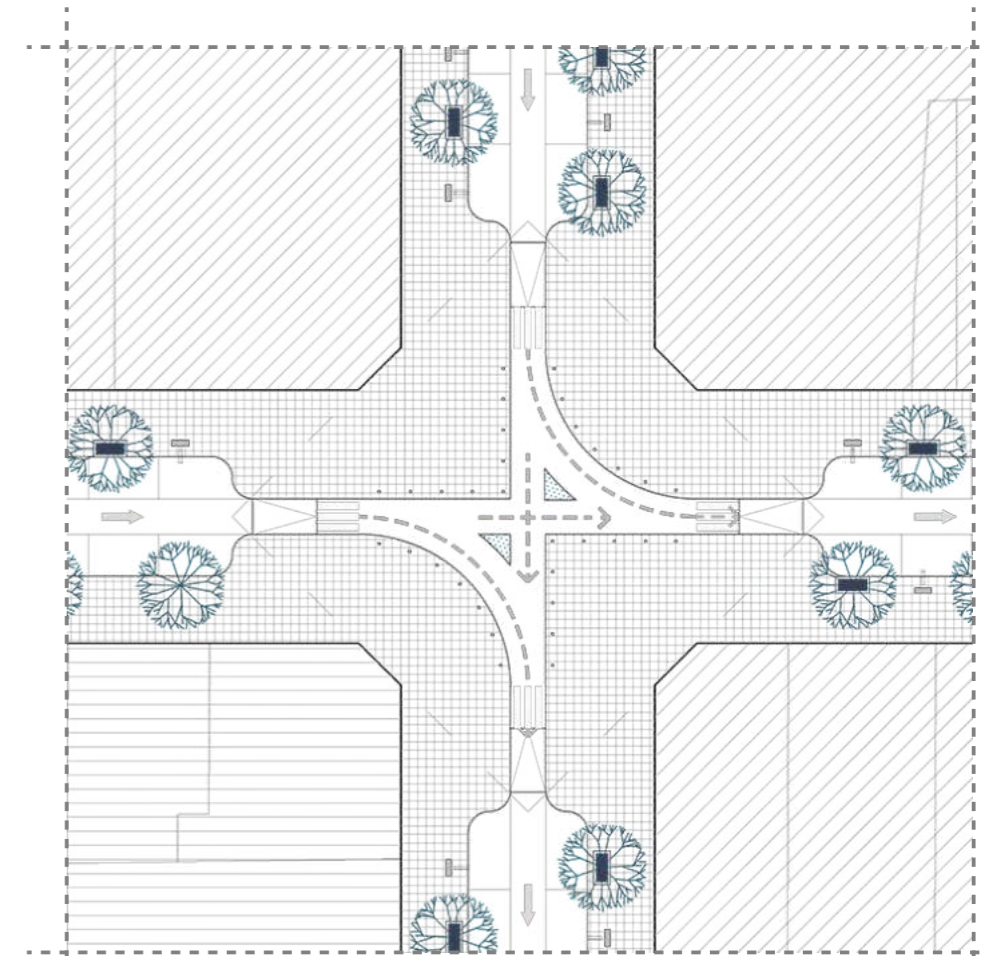


Fig.21



Fig.23

ANTEPROYECTO

Conjunto de viviendas y usos mixtos

Luna Weber, Nicolás Ezequiel

Taller Colectivo Sur - Etulain - Goenaga

2024

REFERENTES

Estrategias de intervención de manzana

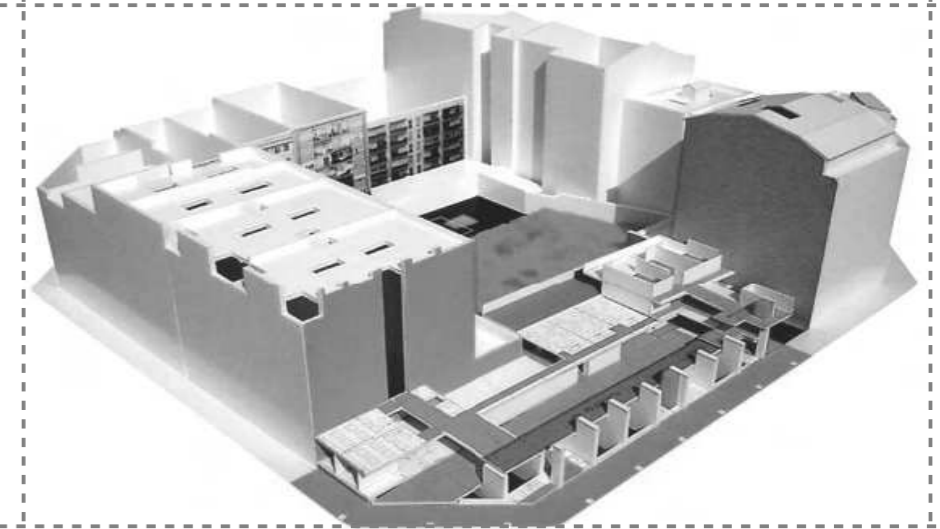
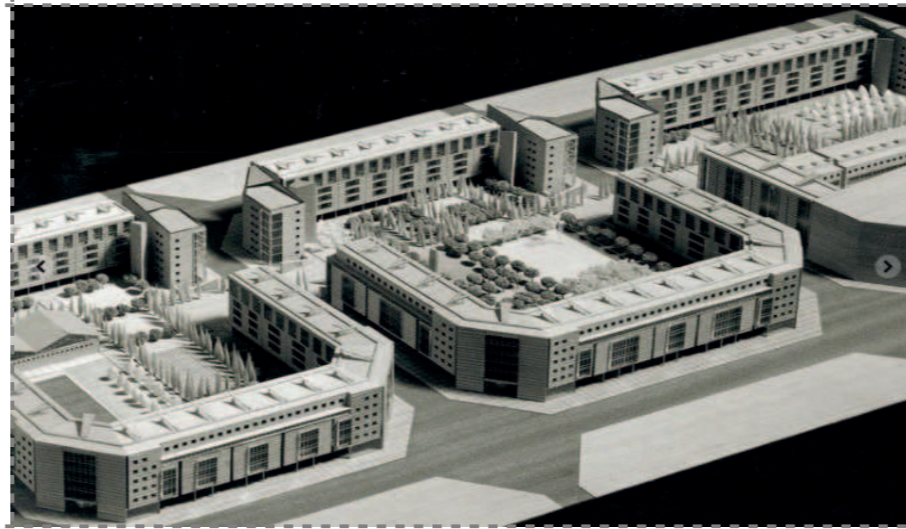
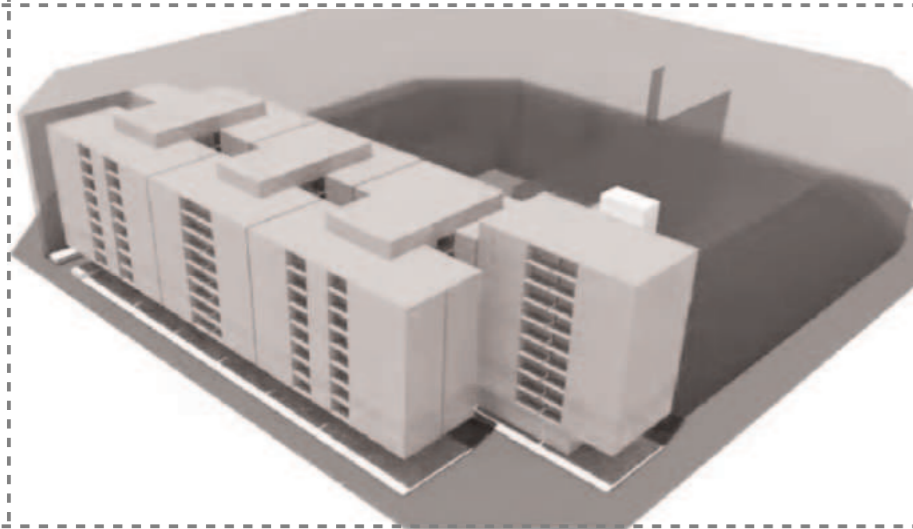
Edificio Mediterraneo⁹



3 manzanas en el ensanche Cerdá¹⁰



Edificio calle Londres¹¹



9 - A. Bonet y J.P. Torné 1963. Barcelona, España / 10 - Carlos Ferrater 1992. Barcelona, España / 11 - Coll & Leccerc 2006. Barcelona, España

PROPUESTA MORFOLOGICA

Estrategias de intervención de manzana



Tomando como referencia distintos proyectos llevados a cabo en la ciudad de Barcelona, España; debido a su similitud con las manzanas de la ciudad de la plata; donde se estudian distintas maneras de hacer completamiento de manzanas cuadradas, similares a las que se plantean en la mayoría de ciudades planificadas en las ciudades latinoamericanas según las leyes de indias, debido a su similitud con las manzanas platenenses, y la integración del corazón de manzana como parte del espacio público.

Se decide reconstruir la línea municipal en todas las caras de la parcela, respetando las alturas máximas propuestas en el nuevo código de ordenamiento urbano, generando un retiro y marcando un acceso al espacio público sobre la esquina que se abre hacia diagonal 74 (Fig.24). Y sobre el interior de la manzana, frente al corazón de manzana, tomando los retiros correspondientes, se alzan dos placas que permiten maximizar la densidad del conjunto.

En busca de mejorar la calidad del espacio público, se decide tomar el ancho máximo hasta la línea de fondo edificable (40m), evitando dejar expuesta cualquier posible medianera.

El corazón de manzana resultante, será de uso público y atravesable, al que se podrá integrar el futuro tejido una vez que se vaya renovando, tomando (o no) las bases planteadas con esta propuesta, pero asegurando el correcto funcionamiento de este espacio aún sin la buena predisposición de las edificaciones lindantes.

PROPUESTA MORFOLOGICA

Decisiones proyectuales



Figura 24 - Perspectiva Peatonal desde Diagonal 74

MODOS DE VIDA

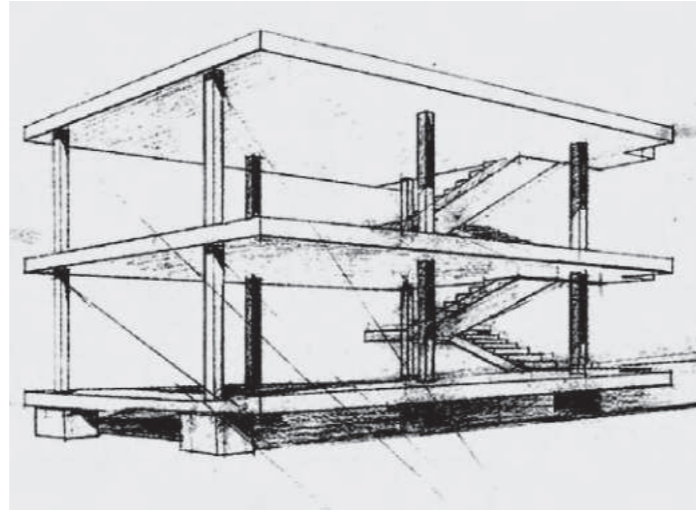
“La vivienda de nuestro tiempo aún no existe. Sin embargo, la transformación del modo de vida exige su realización” Mies van der Rohe

Vivienda Sanitaria



Conjunto Los Andes ¹²

Vivienda Moderna



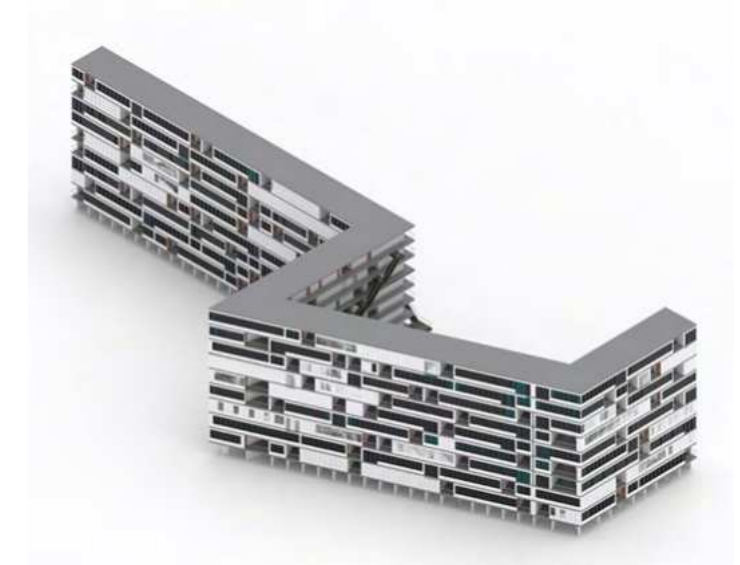
Sistema Domino ¹⁴

Vivienda Existencialista

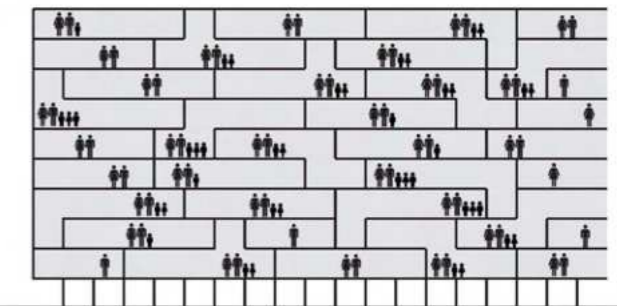


Robin Hood Gardens ¹⁶

Vivienda Programatica



NEIGHBORS



single couple couple+1 couple+2 couple+3

Gifu Kitagata ¹⁷



Karl Marx HOF ¹³



Inmuebles Villa ¹⁵

La vivienda pensada para el “hombre trabajador” donde se buscaba mejorar la calidad de vida resolviendo el conflicto de hacinamiento causado por el éxodo a la ciudad a causa de la Rev. Industrial.

Se buscó edificar gran cantidad de viviendas en muy poco tiempo, con cierto grado de prefabricación, destinada para el “hombre ideal”.

Cambiando el destino de la vivienda para el “hombre común”. A la arquitectura se la vinculó con otras ramas como la psicología y la sociología, entre otras.

Con las nuevas tecnologías se comienza a pensar nuevas posibilidades de construir, cuestionandose cómo será la vida en un futuro.

MODOS DE VIDA

¿Cual es el modo de vida para la vivienda de nuestra época?

Actualmente, en una sociedad donde la “familia tipo” dejó de ser la norma y las organizaciones familiares están en constante cambio y crecimiento, y luego de los acontecimientos producidos por la pandemia de Covid19, la cuarentena nos invitó a preguntarnos cuales son las deficiencias de la arquitectura y los espacios donde habitamos.

La cuarentena nos demostró la necesidad de adaptabilidad de las viviendas, para que la arquitectura no resulte un limitante en los modos de vida de quienes la habitan.



1 - Serie de televisión estadounidense sobre las nuevas conformaciones familiares / 2 - Aldo Chicchini, violinista, concierto en cuarentena / 3-4 - Adaptacion de vida al entorno inmediato, cuarentena.

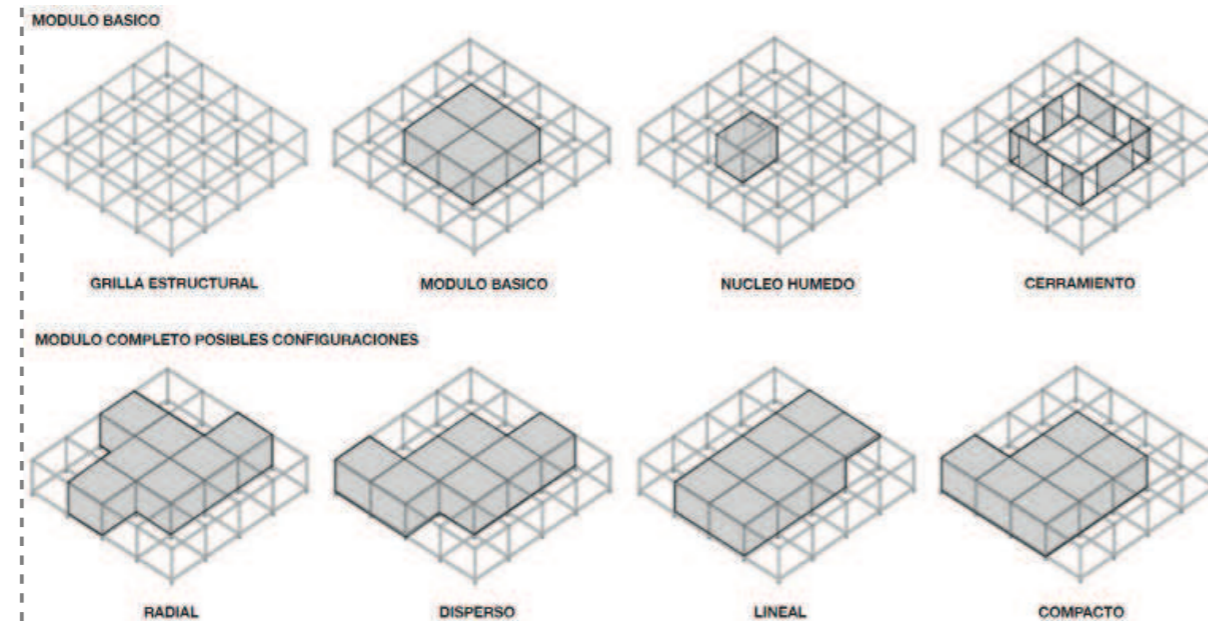
MODOS DE VIDA

Respuestas arquitectónicas actuales para el modo de vida contemporáneo

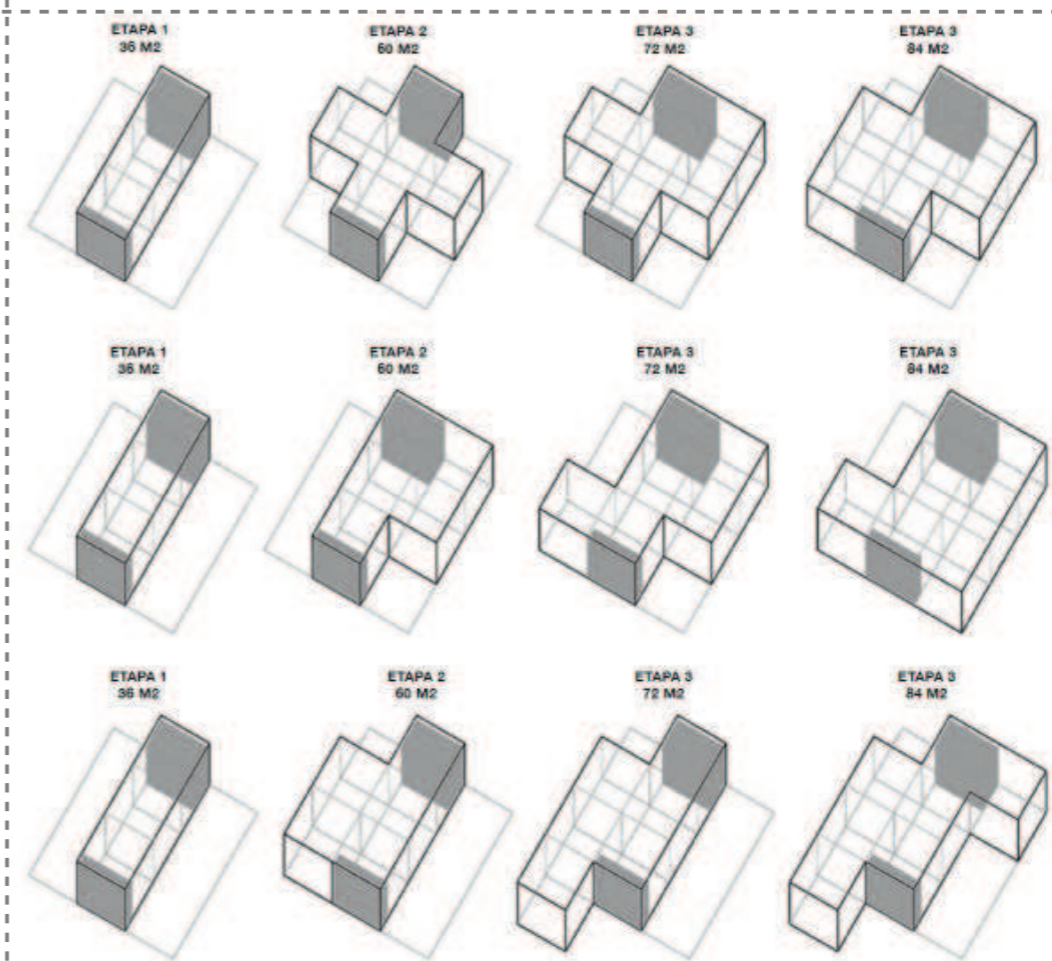
Debido a los altos costos actuales para conseguir una vivienda propia, es el estado quien se encarga a través de diversos planes (como el Pro-CreAr) de facilitar los recursos a familias con recursos insuficientes (no nulos), es decir, que tengan una cierta cantidad de ahorros, pero necesitan financiamiento para lograr obtener su vivienda.

Estas familias, ven su vivienda, la mayoría de las veces, como su único bien inmobiliario, por lo que transcurrieran en ella gran parte de su vida. Es por esto que la lógica de completamiento resulta fundamental a la hora de pensar viviendas para este sector de la sociedad, donde puedan acceder a una vivienda digna, con el mínimo capital posible, y a medida que su situación económica lo posibilite y/o las necesidades de la familia lo requieran, poder aumentar la superficie de su vivienda.

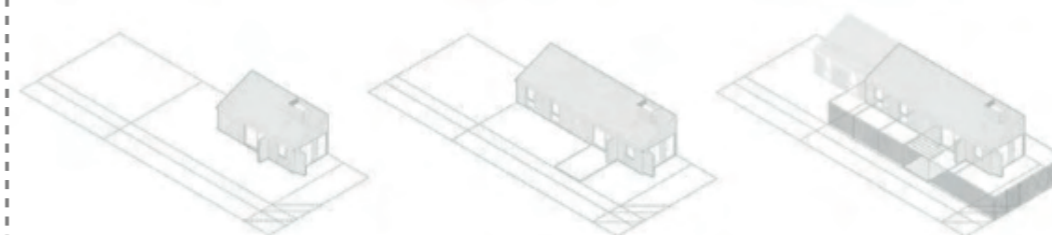
Otra característica que se empieza a tener en cuenta, es la posibilidad de integrar el trabajo al hogar, otorgándole suficiente independencia que no interrumpa la vida diaria.



Prototipo 28 - Arqs. Jesica Bava y Francisco Cartasegna



Prototipo 14 - Arq. Leandro M. Zapata



Prototipo 03 - Arq. Fermamdp S. Fariña

Los prototipos corresponden al concurso "Proyectos habitacionales casa propia - ProCreAr II" promovido por el Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat.

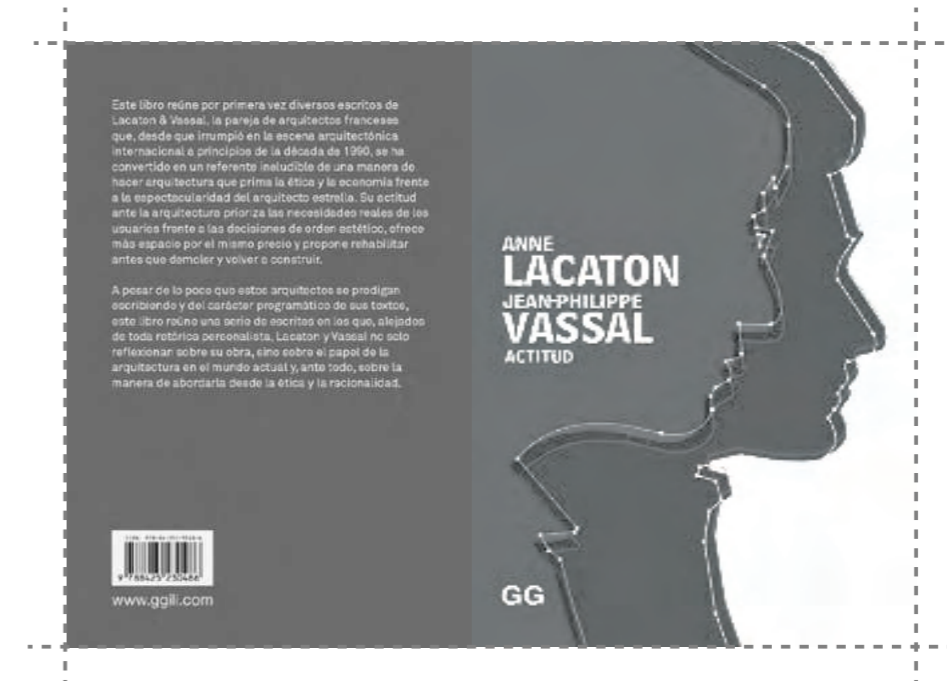
MARCO TEORICO

Requisitos para una vivienda digna

Los Arquitectos Lacaton & Vassal en el escrito “la ciudad desde la vivienda”¹⁸, resaltan la necesidad de comprender la vivienda de manera global e incluir en las urbanizaciones equipamientos, comercios y espacios de producción y trabajo.

Resulta de suma importancia incorporar soluciones sobre temas que cuestionan la funcionalidad del esquema clásico de articulación de la casa para una “Familia Tipo”, teniendo la posibilidad de incorporar actividades laborales en los espacios cubiertos o abiertos de las unidades de vivienda.

Nos proponen reflexionar sobre cómo se deben repensar los espacio de la vivienda según distintos enfoques:



Superficie y Dimensiones

Proporcionar objetivos de proyecto que permitan ir más allá de la función programática para lograr un uso real de los espacios de la vivienda.

Cada unidad debe tener (al menos) una superficie que se extienda hacia un espacio exterior generoso: balcón, galería o terraza.

Fluidez y Movilidad

Cada una de las instancias ofrece como mínimo dos modos de desplazamiento.

Se cuenta con al menos una vista abierta a un espacio exterior.

Se cuenta con espacios exteriores suficientes para albergar plantas y muebles.

Flexibilidad programática

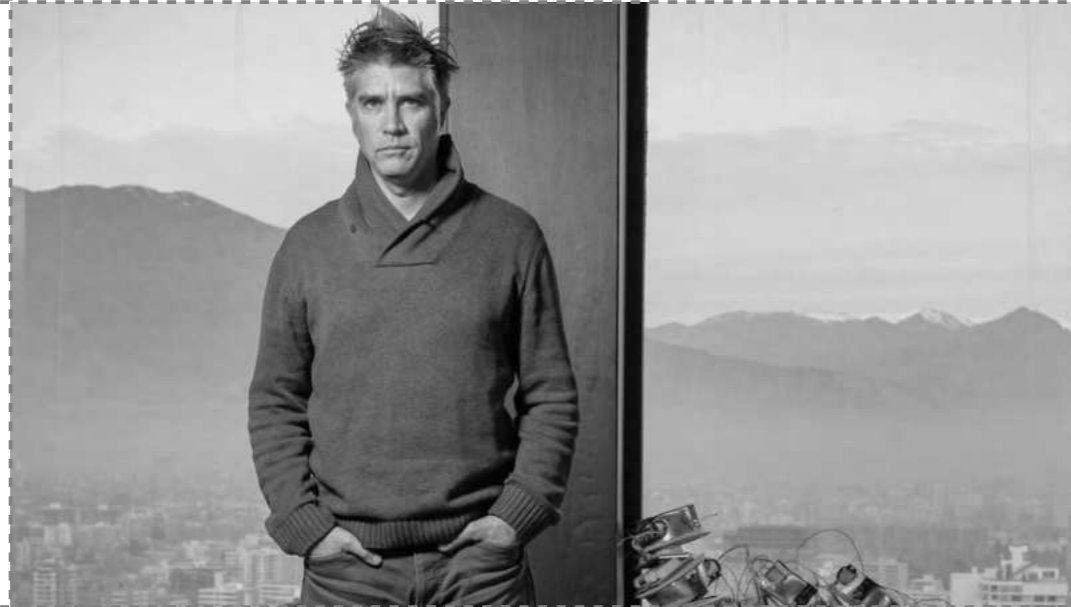
Todos los nuevos programas podrán responder sin distinciones al programa (viviendas, oficina, comercio o equipamiento público).

Permitir el progresivo cambio de usos de sus espacios con el fin de posibilitar la adaptación a diferentes tipologías y programas.

18 - Capítulo del libro “Actitud” de Lacaton & Vassal, año 2017

MARCO TEORICO

Extracto del estudio Elemental para una vivienda digna



Las viviendas actuales suelen tener poco tiempo de vida, esto por la falta de infraestructuras adecuadas, así como el poco conocimiento respecto a las condiciones sociales de quienes habitan en las urbes, en especial en Latinoamérica.

Ante ello, Alejandro Aravena, arquitecto ganador de Pritzker 2016, ha creado un documento que explica las condiciones de diseño que se deben considerar para que una vivienda sea socialmente funcional y efectiva para los que la habitan. Éstas son aplicables a otro tipo de proyectos y funcionan como una excelente guía de planificación, diseño, creación y construcción.

Localización

Más que seguir tratando de entregar un metro cuadrado más de vivienda, hay que gastar los fondos públicos en metros cuadrados de terreno mejor localizados. La pregunta clave en vivienda “social” no es “cuánto” sino “**dónde**”; esto es algo que una familia nunca va a poder cambiar y a la vez lo que más influye en la valorización (o desvalorización) de esa vivienda. Un aumento de valor en el tiempo no es solo algo deseable para la familia propietaria, sino un indicador que esa casa probablemente está inserta y no segregada de las oportunidades de trabajo, educación, salud y recreación que algunos sectores de la ciudad concentran.

Diseño del conjunto urbano

Introducir entre lo público y lo privado, el **espacio colectivo**. Esta unidad vecinal que no debería exceder las 30 familias es clave para tomar acuerdos y que luego se puedan mantener en el tiempo: ¿vamos a plantar árboles y cuidarlos entre todos? ¿Vamos a estacionar autos en el espacio común? ¿Ponemos sólo una reja a la entrada del condominio en vez de que cada uno se encierre en su casa? ¿Compramos entre todos una piscina inflable para el verano? El espacio público en ciertas partes de la ciudad es de todos o sea en el fondo no es de nadie, nadie lo cuida y acuerdos como este son difíciles de mantener. Esta estructura urbana una vez definida, no la puede cambiar una familia por sí misma, y la calidad del entorno es fundamental en la valorización de la vivienda.

MARCO TEORICO

Extracto del estudio Elemental para una vivienda digna

Estructura

La estructura es de las cosas más difíciles y más caras de una construcción. Hemos propuesto varias veces al Minvu que las constructoras e inmobiliarias entreguen un presupuesto de cuánto les costaría a las familias pasar del tamaño inicial “social” al de “clase media”; esto con los mismos diseños que ellos presentan y con los mismo precios de partida que hayan usado en las licitaciones.

Esta información el Minvu se la debería entregar a las familias para que cuando tengan su subsidio en la mano sepan que proyecto preferir.

Con esto puntos en la mente de los creativos y constructores, es necesario que se piense en las viviendas y entonces calificarlos espacios para dar espacios adecuados a las personas que desean vivir cómodamente sin importar el tamaño. Alejandro Aravena es pionero en este tipo de propuesta y aunque el **ADN de la clase media** (como él lo llama) siempre ha existido, es momento de tomarlo en serio, darle buen uso y propiciar mejores experiencias al habitar.

Superficie y Dimensiones

Esto significa que el potencial de la vivienda no quede hipotecado por la escasez inicial. El estándar de los recintos y sus relaciones debería ser acorde al de una vivienda de 80 metros no a una de 40. Que los dormitorios permitan camas matrimoniales, que se pueda hacer la cama. Que no haya que pasar por el living para ir al baño. Que en el futuro se pueda tener un segundo baño. Que se pueda tener living-comedor y no living o comedor.

Construcción adecuadas

Que las partes más difíciles de la casa queden bien hechas: Baño, cocina, escalera, muro medianero cortafuego, techo. Si esto queda bien, sumar más recinto es comparativamente más fácil.

GESTION

Alternativas colectivas para el acceso a la vivienda

Derecho a la vivienda

Es el estado quien asume el rol de proveedor o facilitador, generando los medios (con políticas directas o indirectas) para posibilitar el acceso a una vivienda.

Históricamente en Argentina, se ha tratado este problema de manera individualista, y no de manera colectiva.

No se necesita solo afrontar la necesidad física de viviendas, una realidad palpable en la actualidad, sino que es necesario garantizar el acceso tanto a la ciudad como a la vivienda, tratado como un derecho al vivir en sociedad, y no un bien de intercambio de una sociedad



Figura 25

Cooperativas de vivienda

Desde hace varios años se vienen desarrollando en algunos países, un modelo colectivo de acceso a la vivienda, mediante gestión cooperativa, y que priman el derecho de uso y goce y al uso de la vivienda, por sobre la especulación que de la misma como bien mercantilizado.

La propiedad recae sobre la cooperativa, y los socios, son quienes gestionan la misma; pueden allí vivir de por vida o no, pero lo principal es que se bloquea la posibilidad de especular, siendo que solo pueden gozar de uso.

Los principales beneficios de este modelo son:

- Reinventar el derecho a la vivienda desde una propuesta de propiedad colectiva: se rompe con la idea de propiedad privada.
- Participar y autogestionar el derecho a la vivienda: Posibilita un diseño democrático, participativo y personalizado.
- Ampliar el concepto de vivienda, crear hábitat: Los proyectos no solo incluyen la construcción de la vivienda, sino también el diseño de espacios comunes y servicios sociales comunitarios.
- Incidir en la política pública de vivienda social: El rol del estado aparece como fundamental para que prospere el modelo. En muchos casos ha sido fundamental poder construir sobre suelos cedidos por la administración pública, haciendo uso de estos suelos sin que la administración pública pierda su propiedad.

Como experiencia destacable de este modelo se puede hablar del caso uruguayo, desde finales de los '60, la cual cuenta con un marco jurídico de regulación, que crea el "Fondo Nacional de Vivienda" (situación similar a lo que sucede en nuestro país) con el objetivo de solventar la construcción de viviendas destinadas a los sectores populares.

Se aplican dos modalidades de cooperativa, las de ahorro previo (los socios aportan el 15% del costo de obra), y las de ayuda mutua (el valor del 15% lo aportan en horas de mano de obra).

GESTION

Bases para la gestión del proyecto

Como se viene problematizando desde el inicio, el parcelamiento de zonas alejadas del casco, parece una opción viable a corto plazo, pero con los costos de dotar de infraestructura y la dependencia difícil de subsanar, a largo plazo termina siendo una mala inversión del capital estatal.

Por esto mismo, se plantea que el estado se haga cargo de este problema, actuando como facilitador de tierras sub ocupadas, con usos incompatibles o vacantes ^(Lamina 21), a través de cesión de uso o facilidad de financiamiento de un nuevo ente que se encargará de gestionar los planes de vivienda populares.

Esta nueva figura, las cooperativas de vivienda, financiadas a través de un reajuste de los fondos destinados a distintos planes procrear, y ahorros previos de los beneficiarios, se encargaran de la gestion y administracion del proyecto, cediendo las viviendas de uso y goce de por vida y heredable, evitando fomentar la especulación inmobiliaria con dinero del estado, que se usará también para mejorar la ciudad aportando espacio público de calidad.

Es importante pensar que estos conjuntos pueden tener a cargo locales comerciales y pequeños equipamientos, que servirán como ingresos pasivos constantes para mantenimiento y para ayudar a la cooperativa en el pago del financiamiento de la construcción a través de un ajuste según el índice de construcción, para permitir que esta metodología se replique a lo largo de la ciudad y país.

“La gestión deberá entenderse como un instrumento que no sólo da origen a las intervenciones sino que trabaja para mantenerlas con firmeza en el tiempo”¹⁹



19- Extracto del libro "Actitud" de Lacaton & Vassal, año 2017

REFERENTES

Conjuntos de viviendas y usos mixtos



Viviendas sociales en Llerida, España, Coll & Lecrec, 2010



Compact City, Bus Architect, Viena, 1997



Edificio Bonland, Argentina, Adamo Faiden, 2018



85 Viviendas en Cornella, España, Peris + Toral Arquitectes, 2021



82 Viviendas en Carabanchel, España, ACM Arquitectos, 2009



Viviendas Escuela y Guardería, España, Coll & Lecrec, 2006



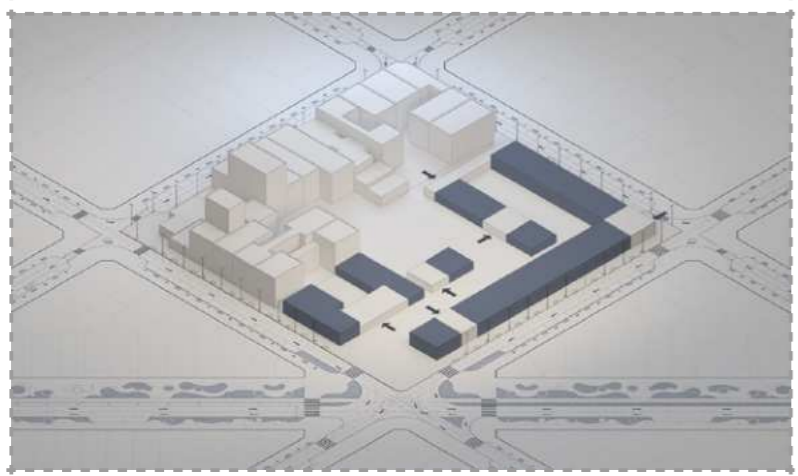
Viviendas Quinta Monroy, Chile, ELEMENTAL, 2003



Gifu Kitagata, Japon, SANAA, 1998

ANTEPROYECTO

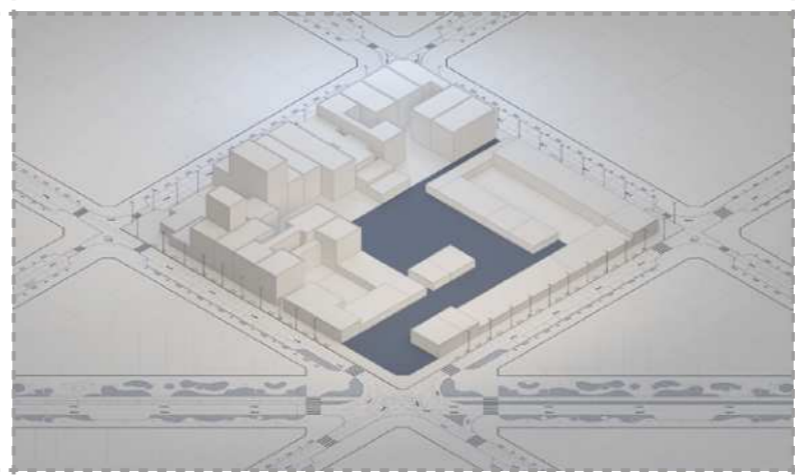
Gestión y morfología



Locales comerciales y equip.

Con la intención de que el conjunto no solo genere espacios de viviendas, promoviendo la multifuncionalidad y la “ciudad de las 24hs”, se incorporan locales comerciales, equipamientos y oficinas en los primeros dos niveles, aquellos que son más próximos a la calle.

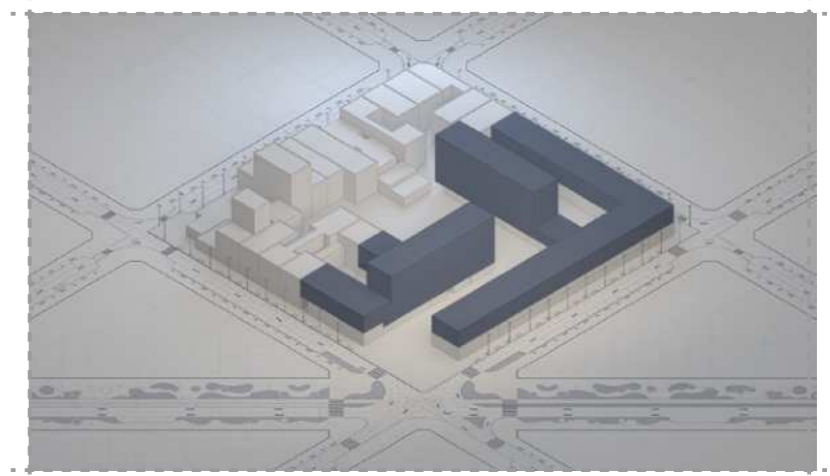
Con esto logramos un flujo constante no solo de personas, sino de ingresos destinados a la continuidad del plan de viviendas como así también para el mantenimiento del edificio y espacio público.



Espacio público

Teniendo en cuenta el origen de los fondos y las posibilidades de una intervención de esta magnitud en un tejido consolidado, se decide aprovechar la oportunidad para generar un corazón de manzana público, al que se accede desde un retiro para expansión comercial sobre diagonal 74 que conecta con el corazón a través de una calle interna con comercios.

Para garantizar el uso del espacio público se garantiza su condición pasante y el desborde de los equipamientos.



Unidades funcionales

La función principal de la intervención es dar solución al problema habitacional, por lo que se plantea buscar el máximo aprovechamiento respetando las normativas del cou y priorizando la calidad de las UF y del espacio público.

También se encuentran pequeños equipamientos de uso compartido, promoviendo la interacción entre los núcleos familiares.

En total cuenta con 99 U.F*, capaces de dividirse de 3 bloques vecinales, que facilitan a su vez la etapabilidad del proyecto.

* Esto equivale aproximadamente a 790 habitantes

ANTEPROYECTO

Modulación

Buscando maximizar la flexibilidad a través de la espacialidad, se estudió cuál es la medida que permita desarrollar las actividades sin límites espaciales, permitiendo transformaciones a través del tiempo adaptándose a las necesidades de cada grupo familiar.

Se empezó buscando cual es la medida que va a permitir poder intercambiar los espacios y conseguir la flexibilidad, más a través de la indefinición y no tanto a través de la movilidad.

De la vivienda Japonesa^(Fig.26), no solo se tomó la medida en relación a los tatamis, sino también que su "porosidad", siendo que tiene 3 o 4 puertas, y vienen una detrás de la otra.

Dentro de esta medida, podrían entrar otros espacios previamente estudiados al detalle, como es la cocina de Frankfurt^(Fig.27) o "le petit cabannon"^(Fig.28).

Estas medidas (3,60m) también es característica de los sistemas de construcción abierta, requerimiento fundamental para

permitir el crecimiento de las viviendas por autoconstrucción.

Se llegó a la grilla escocesa^(Fig.29) de 3,60 x 3,60 m, con casi 13 metros cuadrados, que permiten albergar cualquier actividad cotidiana de la vivienda: cocinar, comer, distender, jugar, trabajar, dormir, ejercitarse, ensayar o incluso tomar aire.

Separando cada una de estas actividades aparece una grilla de 20 cm donde se ubicará la estructura, mínima reglamentaria gracias a la utilización del módulo elegido, por el cual se comunicaran los espacios de manera contigua; y los muros y carpintería de cierre.

Esta modulación se encuentra también en relación al automóvil, pieza fundamental de la vida familiar contemporánea, ya que al suprimir el estructura cada dos módulos, obtenemos un ancho de 7,40m, que nos permite optimizar las cocheras obteniendo 3 vehículos cada dos módulos de vivienda, maximizando así el espacio útil de cocheras.

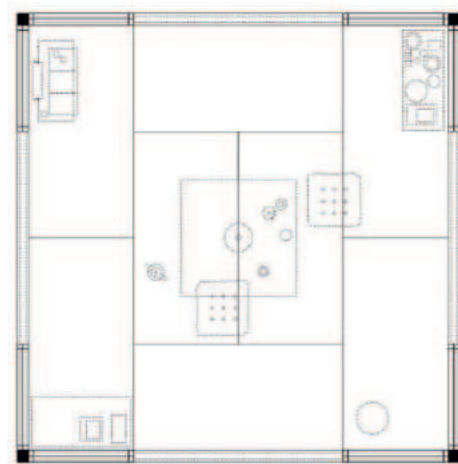


fig.26

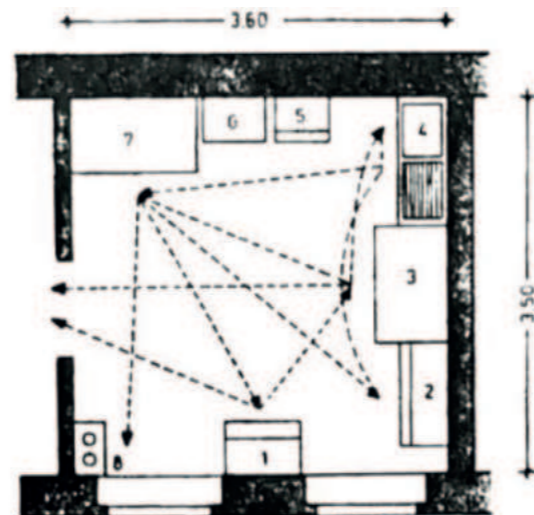


fig.27

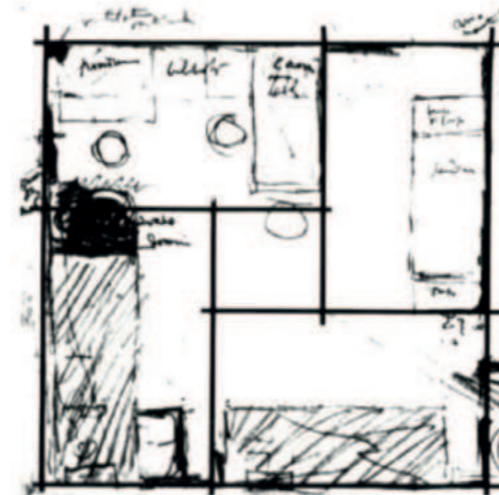


fig.28

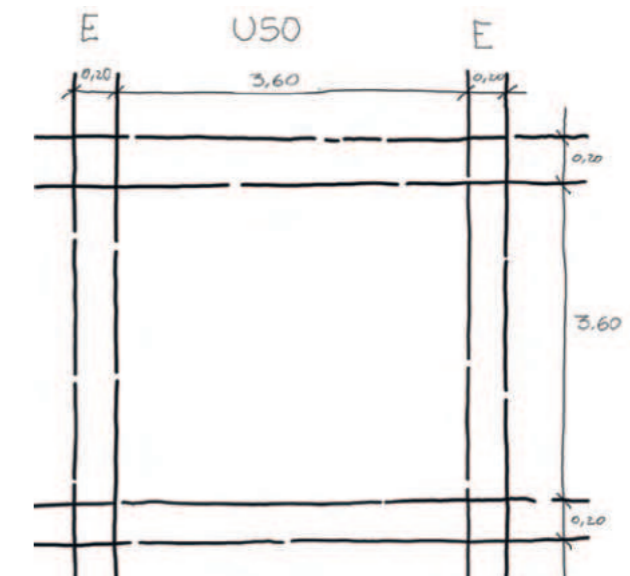


fig.29

Figura 26 - Habitación de 8 tatamis tradicional japonesa de 3,60x3,60 m. / Figura 27 - Cocina Frankfurt 1926 3,60x3,50 m Schutte-Lihotzky. / Figura 28 - Le Petit Cabannon 3,66x3,66 m Le Corbusier.

ANTEPROYECTO

Estructura

Hormigon Armado

Los créditos estatales para la construcción de vivienda no solo tienen como bien último el satisfacer la necesidad habitacional, sino que mover el mercado y generar mano de obra es otra rama importante de estos planes.

Debido a esto se utilizará una técnica constructiva donde el dinero se vea invertido principalmente en la mano de obra, con esto en mente y debido a la alta capacitación de que se cuenta sobre este sistema, se decide utilizar la tradicional estructura de hormigón armado con la que se realizan la mayor parte de emprendimientos inmobiliarios en la ciudad.

Con medidas y dimensiones similares con las que se construye hoy en día, es garantía de la economía de este sistema, con lo que se buscará demostrar que la buena arquitectura no debería depender indispensablemente de un innecesario aumento del presupuesto.



fig.30



fig.31



fig.32

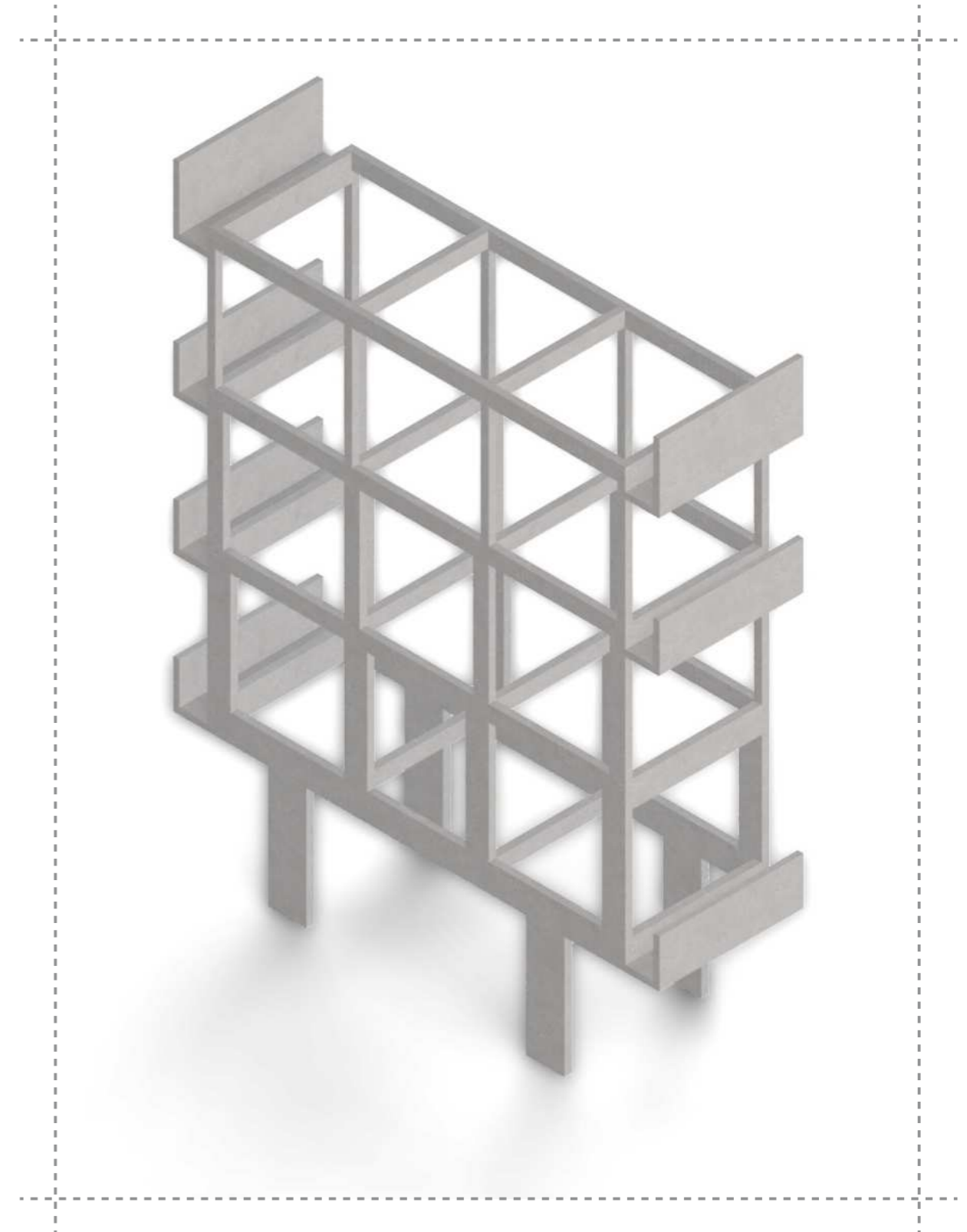
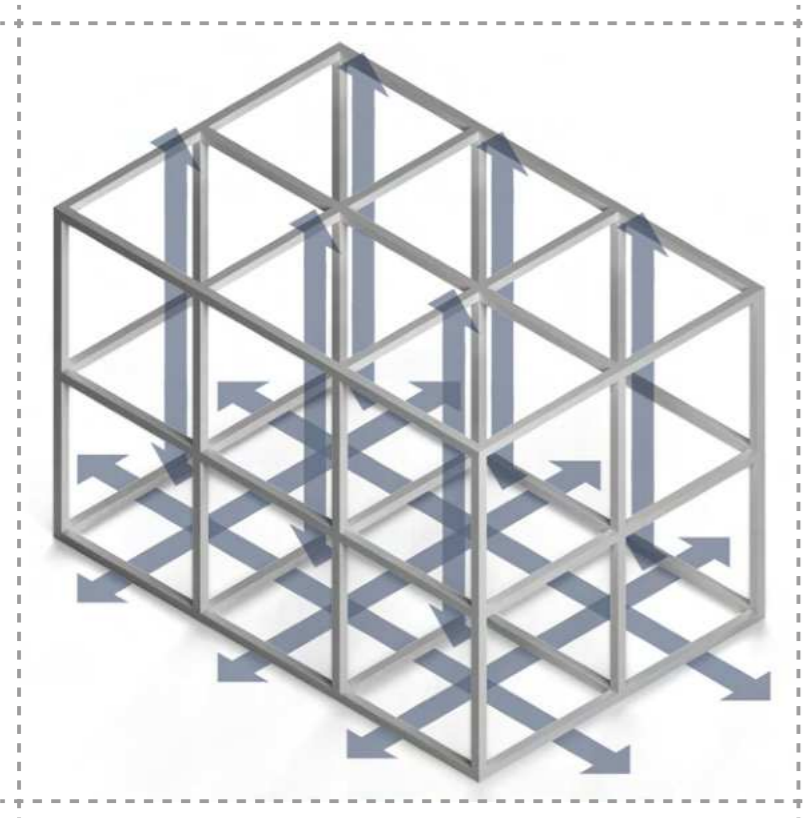


Figura 30 - Calle 12 entre 43 y 44. / Figura 31 - Av. 44 entre 14 y 15. / Figura 32 - Diag. 74 entre 64 y 65.

ANTEPROYECTO

Estrategias proyectuales

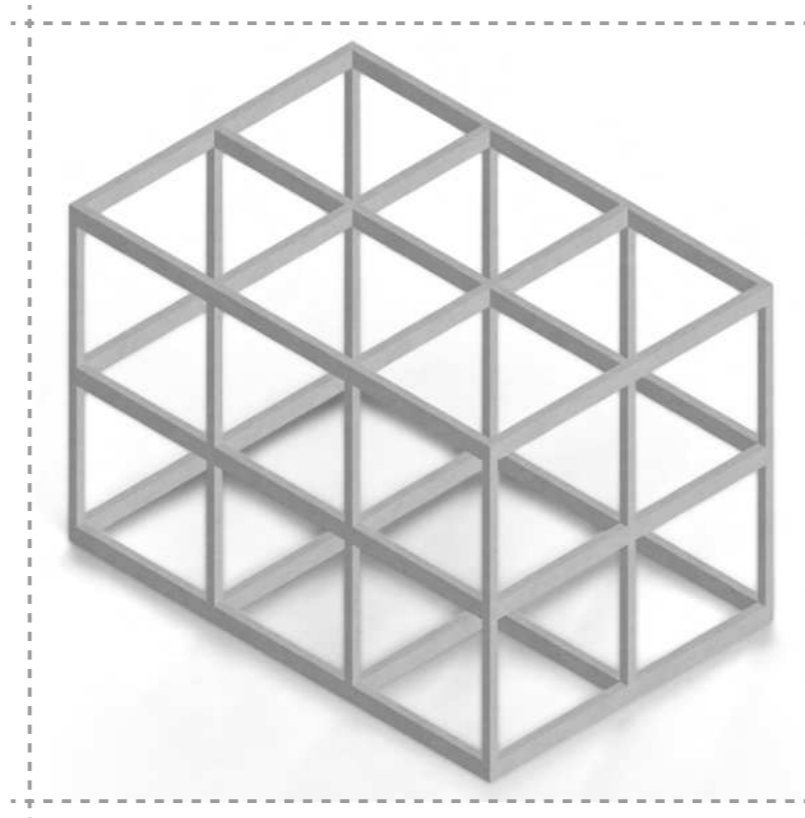
Indeterminación espacial



Se rechaza cualquier jerarquía espacial para convertirse en un sistema abierto y flexible de múltiples conexiones, promoviendo la continuidad y la libertad, estableciendo la idea de un espacio fluido, abierto, flexible y adaptable.

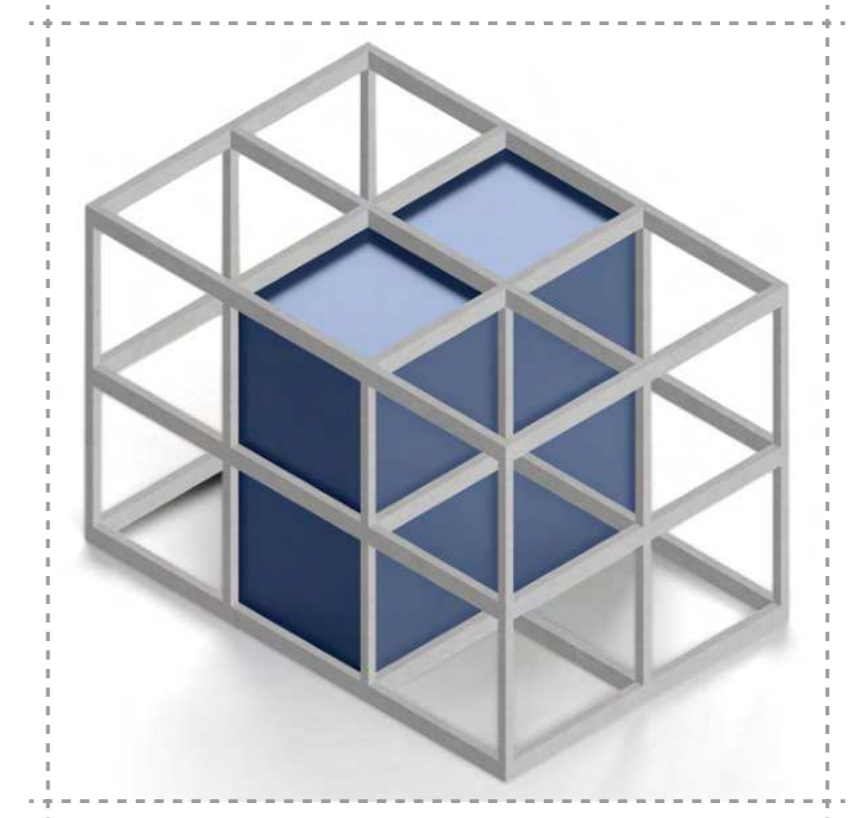
Se establece un espacio de libertad contenida capaz de reconfigurarse a través del tiempo.

Grilla espacial



Las viviendas se organizan a través de una modulación espacial regida por el sistema constructivo predominante en la ciudad, el hormigón armado, y es a partir de este esqueleto que los futuros habitantes participan en la organización y completamiento de la vivienda a través de autoconstrucción.

Servicios



La vivienda se articula a partir de un núcleo central de servicios que concentra todos los dispositivos necesarios para el habitar, en él se ubican baños y cocinas, y abastece de instalaciones los distintos módulos de la vivienda.

Junto con la estructura son los elementos estructurales que permanecerán en la vivienda.

ANTEPROYECTO

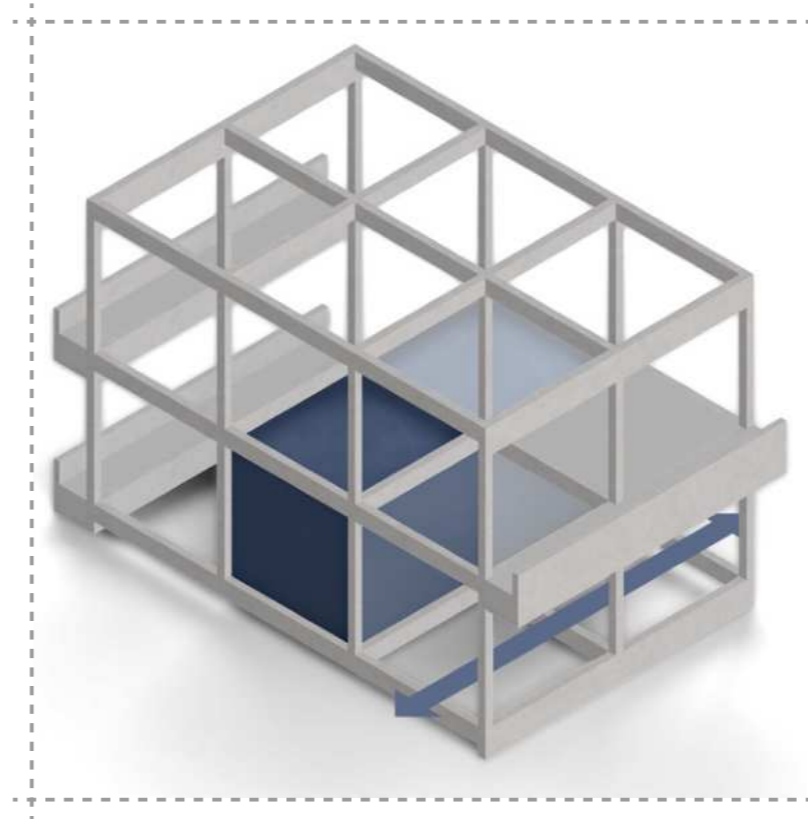
Estrategias proyectuales

Espacios Verdes



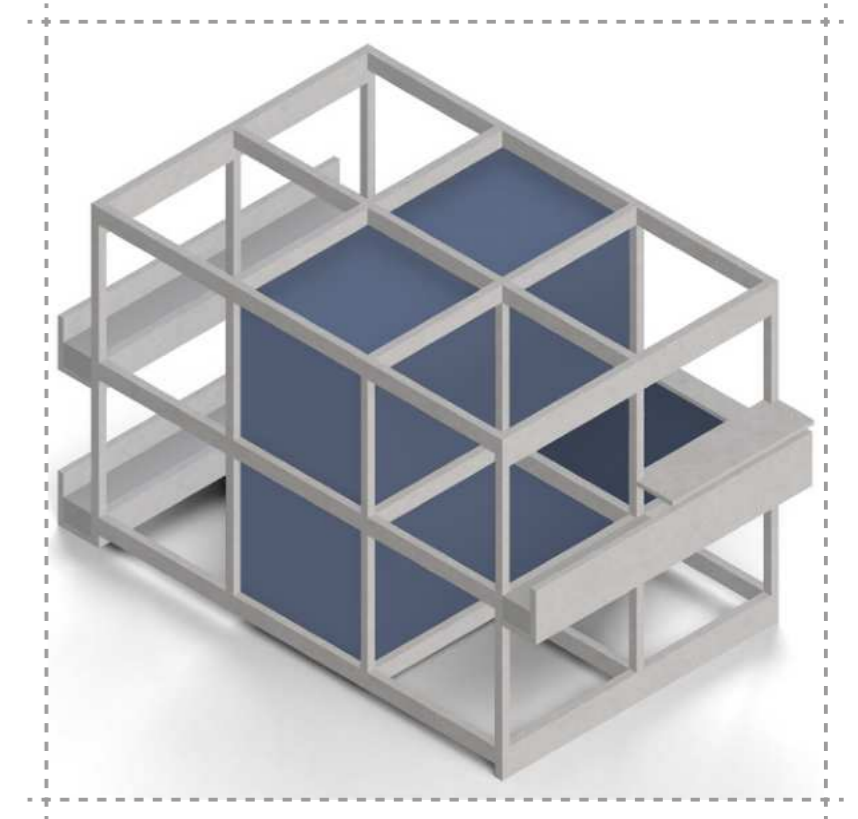
Se incorpora el espacio exterior privado como elemento indispensable del habitar contemporáneo, configurando un tejido poroso y permeable, de esta manera cada vivienda tendrá un espacio verde donde sacar una silla y / o una mesa al igual que cada módulo tendrá un desborde verde.

Espacio de Trabajo



La vivienda es capaz de establecer una independencia entre los espacios productivos (de trabajo) y los reproductivos (propios del habitar), generando independencia entre ambos como también la capacidad de articularlos y hacerlos parte de la vivienda, brindando acceso desde el espacio de circulación exterior.

Vivienda Minima

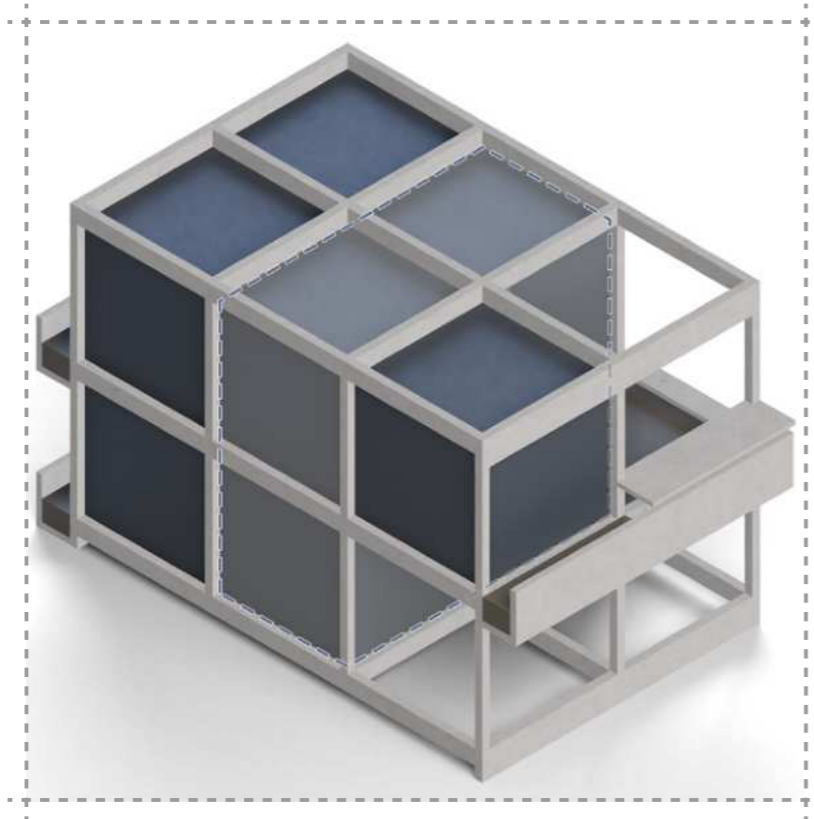


Se diseñará el primer gen de la vivienda, que permita la disminuir la barrera económica para acceder a la misma, enfocándose en los primeros 50m², donde se incluirán los servicios y estructuras que necesarios para el posterior crecimiento de la vivienda por medio de la autoconstrucción.

ANTEPROYECTO

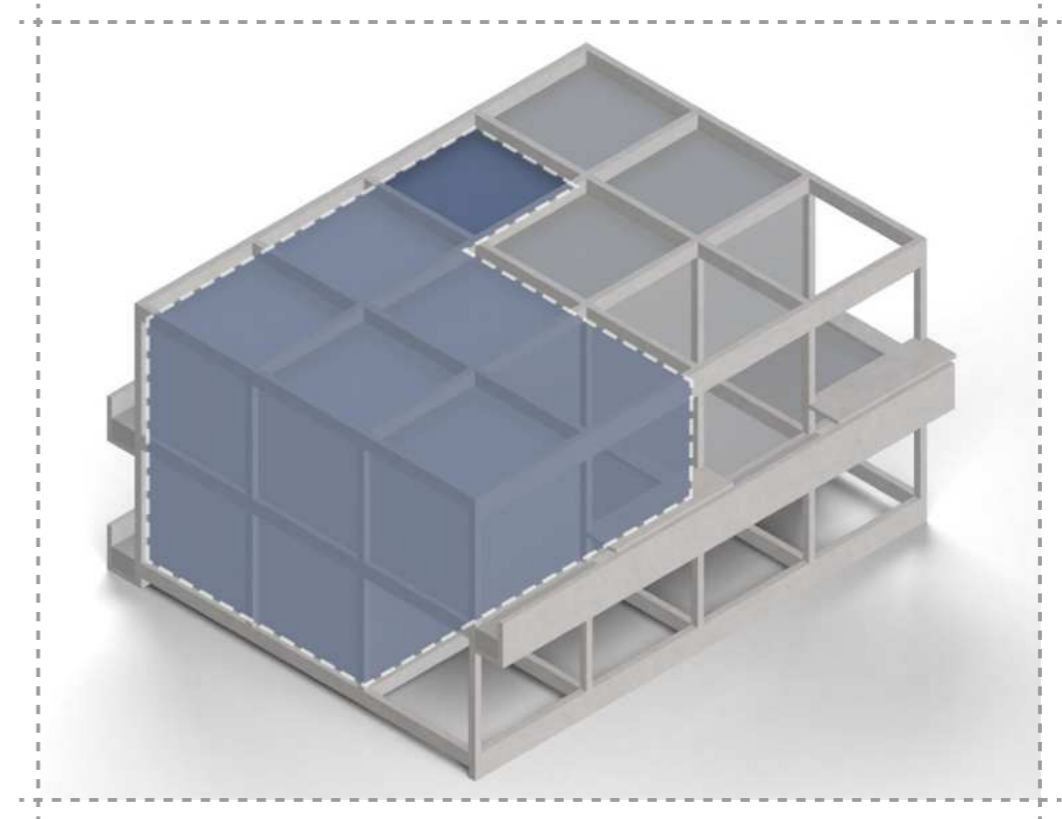
Estrategias proyectuales

Completamiento



La vivienda debe ser capaz de acompañar a las familias en el crecimiento económico y numérico de integrantes, permitiendo así el correcto crecimiento de la vivienda a medida que lo consideren posible o necesario.

Traspaso de modulos



Permite el traspaso de módulos entre viviendas contiguas, evitando generar espacios ociosos en caso de que una familia no requiera hacer uso del mismo, gracias al sistema de construcción prefabricado con el que se piensa la autoconstrucción y completamiento de las unidades funcionales.

ANTEPROYECTO

Imágenes interiores de la vivienda



La dimensión de las habitaciones*, ofrecen una flexibilidad basada en la ambigüedad de uso y en la indeterminación funcional, concatenandolas entre sí, permitiendo no solo otra posibilidad de conexión entre los espacios.

La cocina abierta e inclusiva se sitúa en la habitación central, actuando como pieza distribuidora junto con el baño, que sustituye a los pasillos, a la vez que permite visibilizar el trabajo doméstico y evitar roles de género.

Gracias a su distribución las viviendas cuentan con ventilación cruzada y constante comunicación con el exterior, donde tendrán un espacio verde que permita no perder la conexión con la naturaleza.

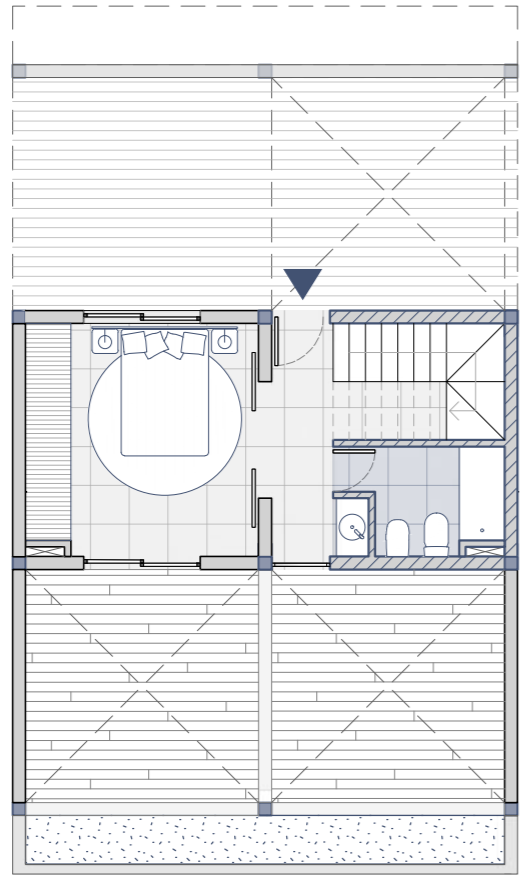
* Entiéndase como "espacio habitable" para realizar una actividad dentro de la vivienda.

ANTEPROYECTO

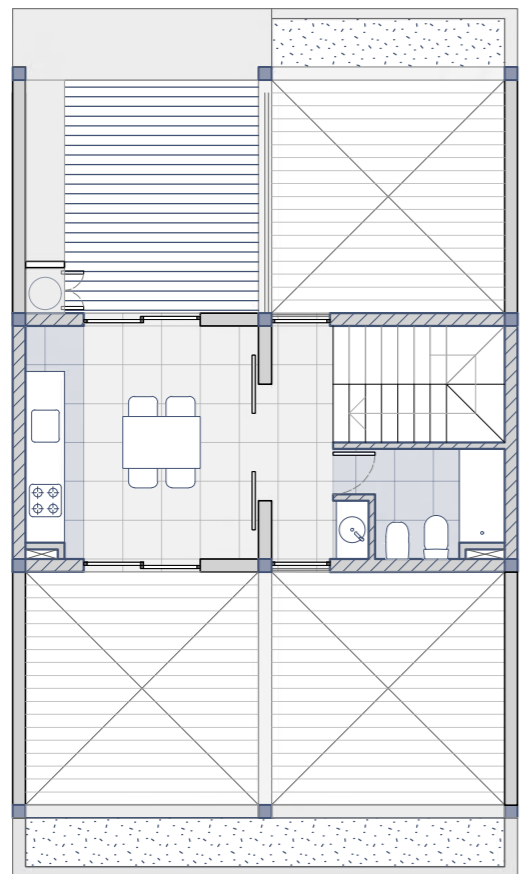
Variaciones de la celula

Celula Tipo

Etapa inicial

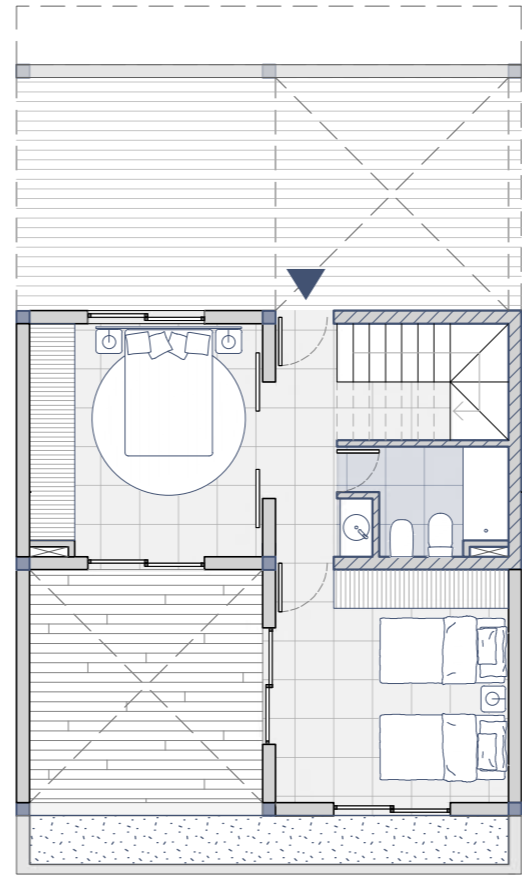


Nivel 0

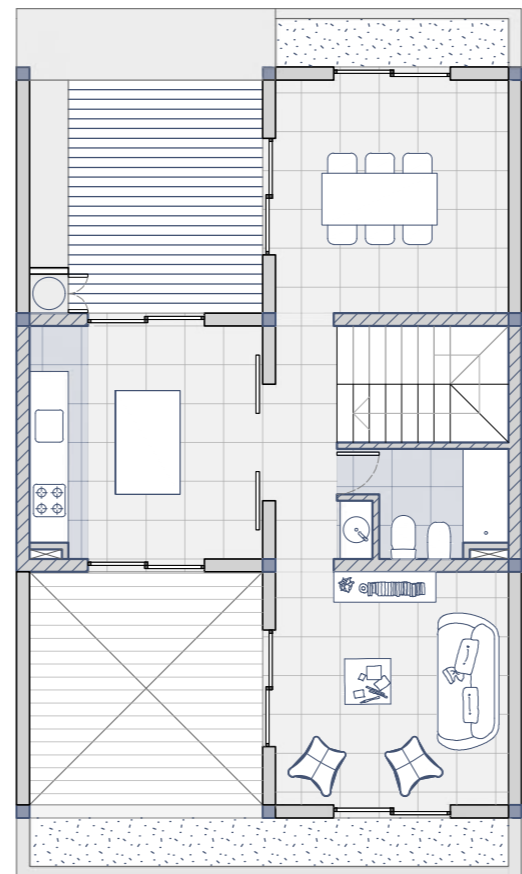


Nivel +1

Possible primer crecimiento

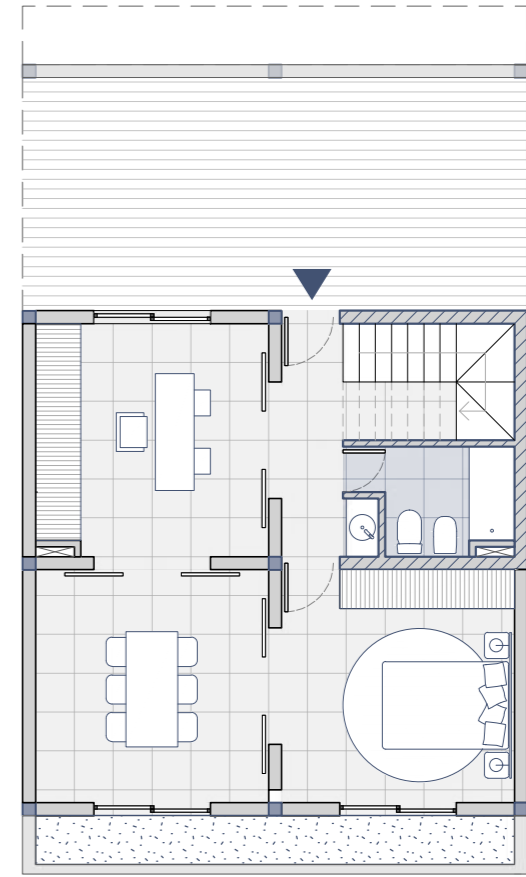


Nivel 0

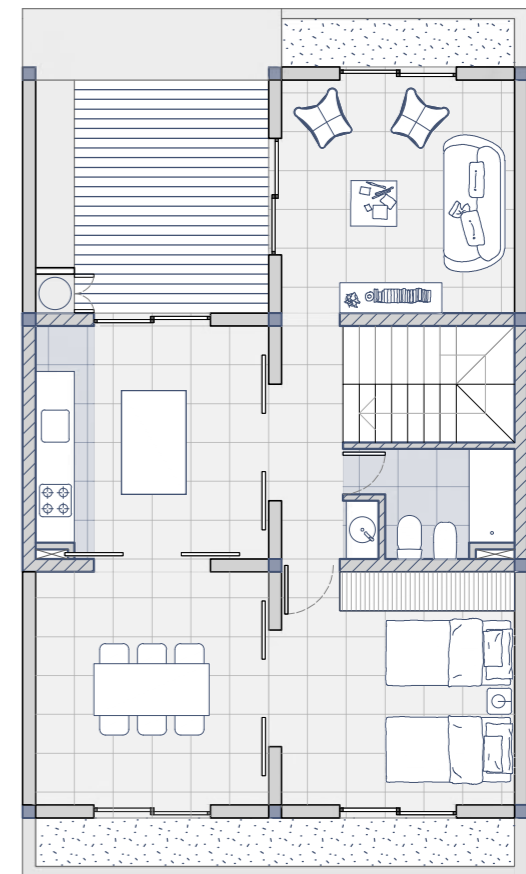


Nivel +1

Possible segundo crecimiento



Nivel 0

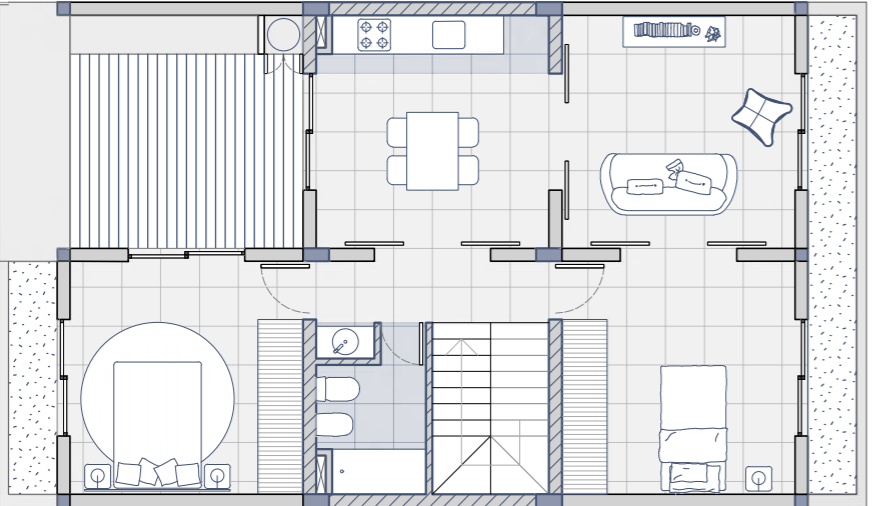


Nivel +1

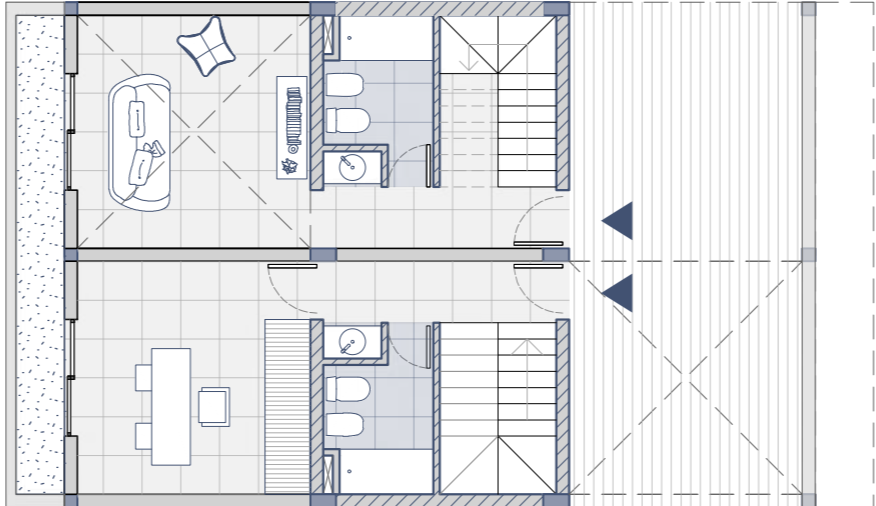
ANTEPROYECTO

Variaciones de la célula

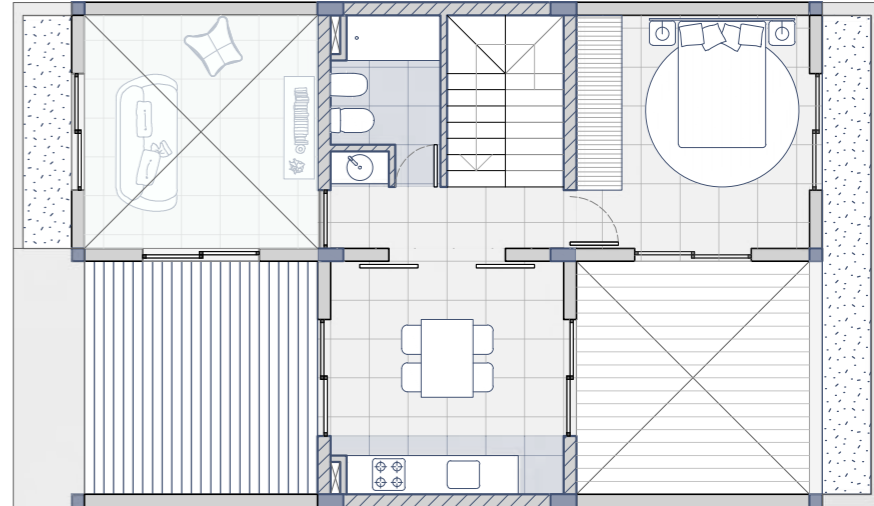
Celula eficiente



Nivel -1

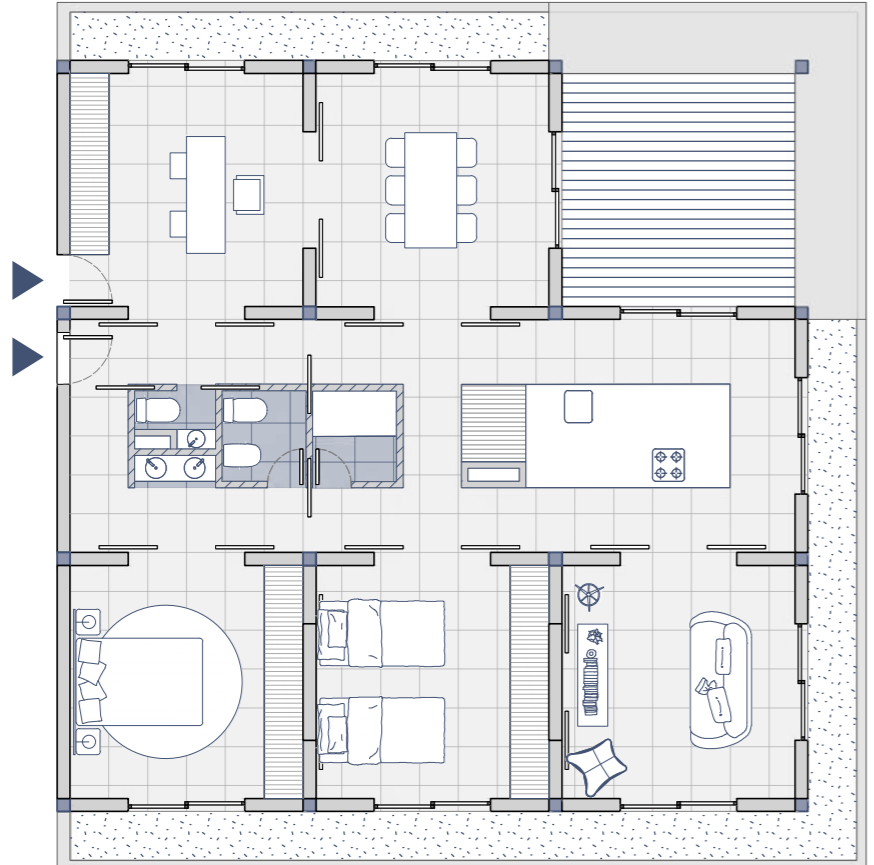


Nivel 0

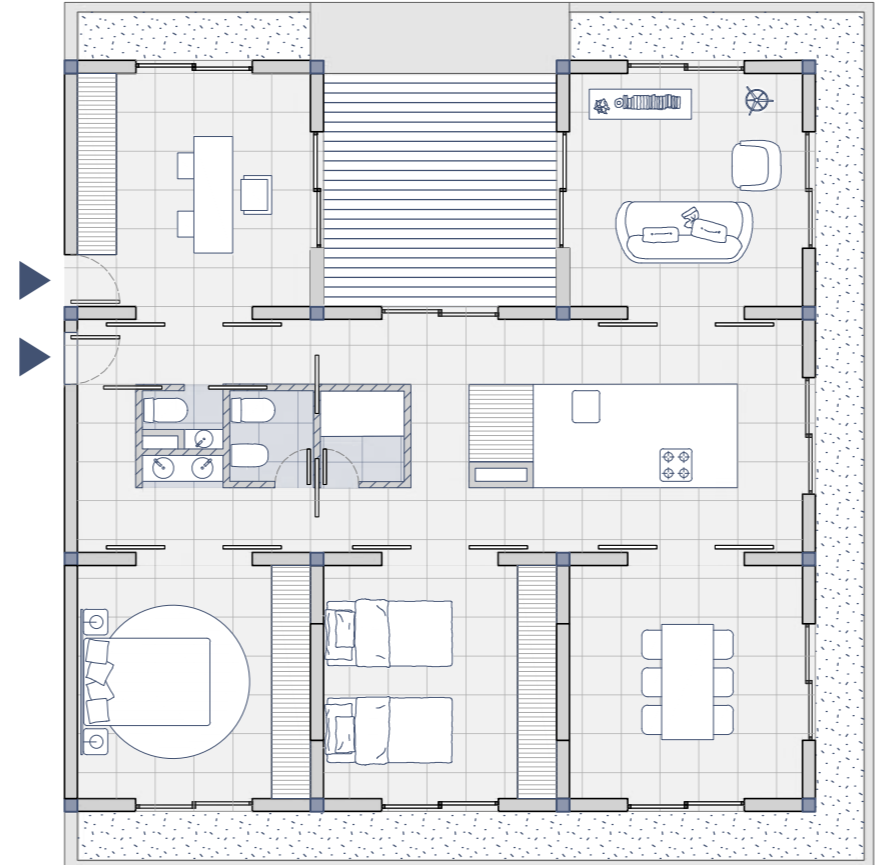


Nivel +1

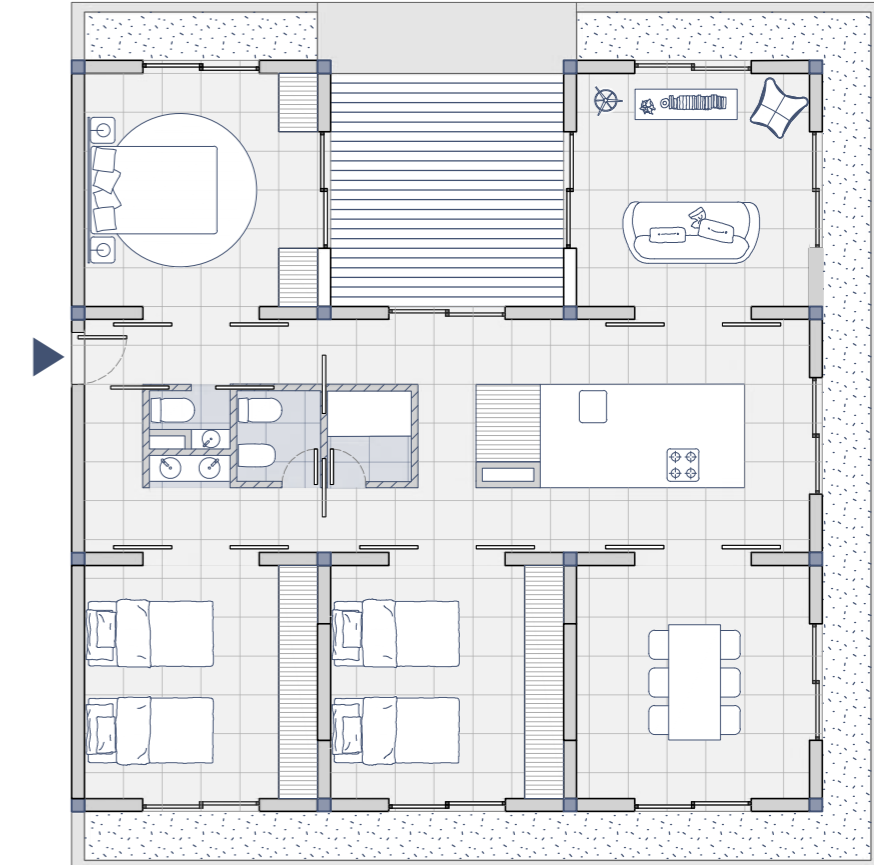
Celula de remate



Variable 1



Variable 2



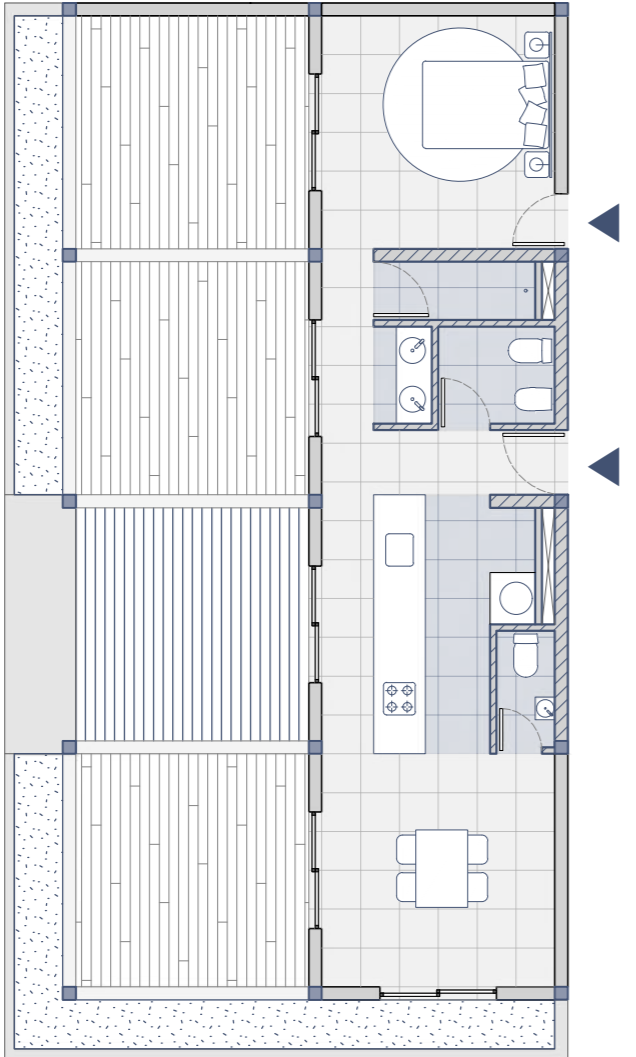
Variable 3

ANTEPROYECTO

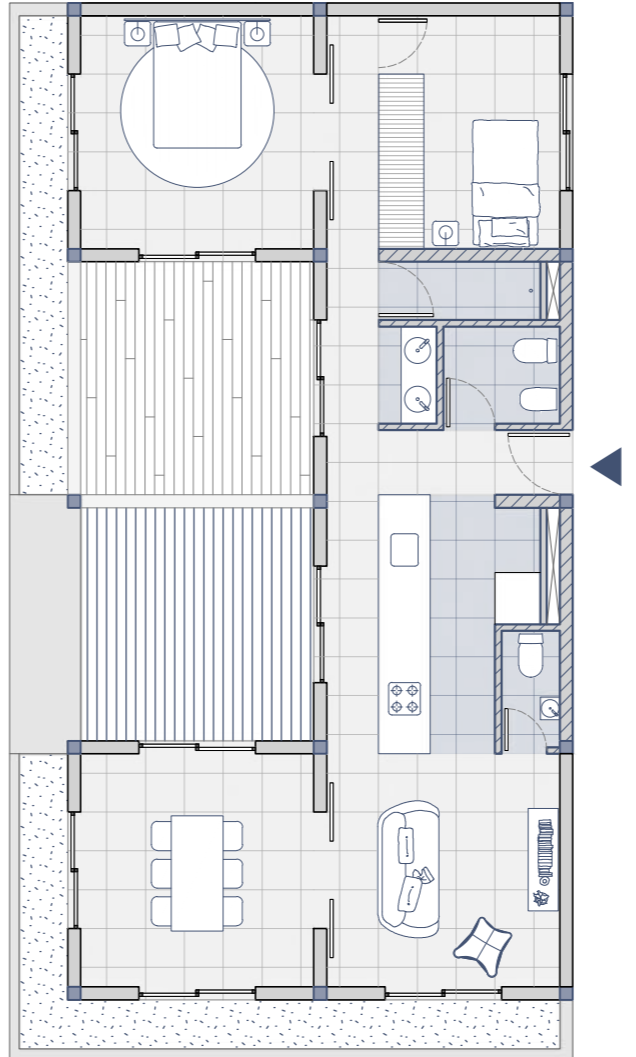
Variaciones de la celula

Celula de giro 90°

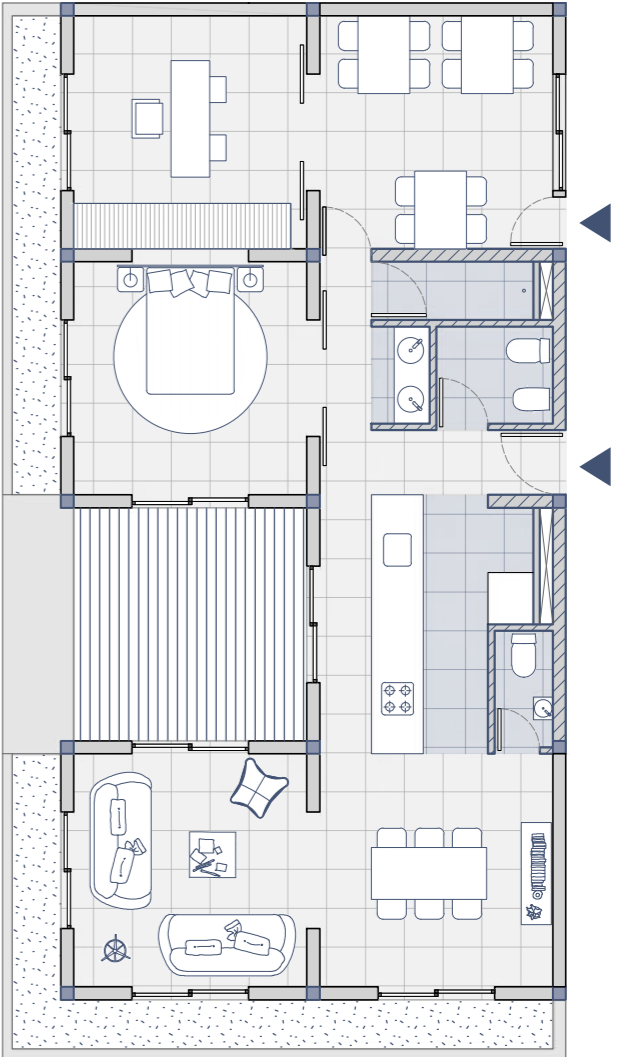
Etapa inicial



Posible primer crecimiento

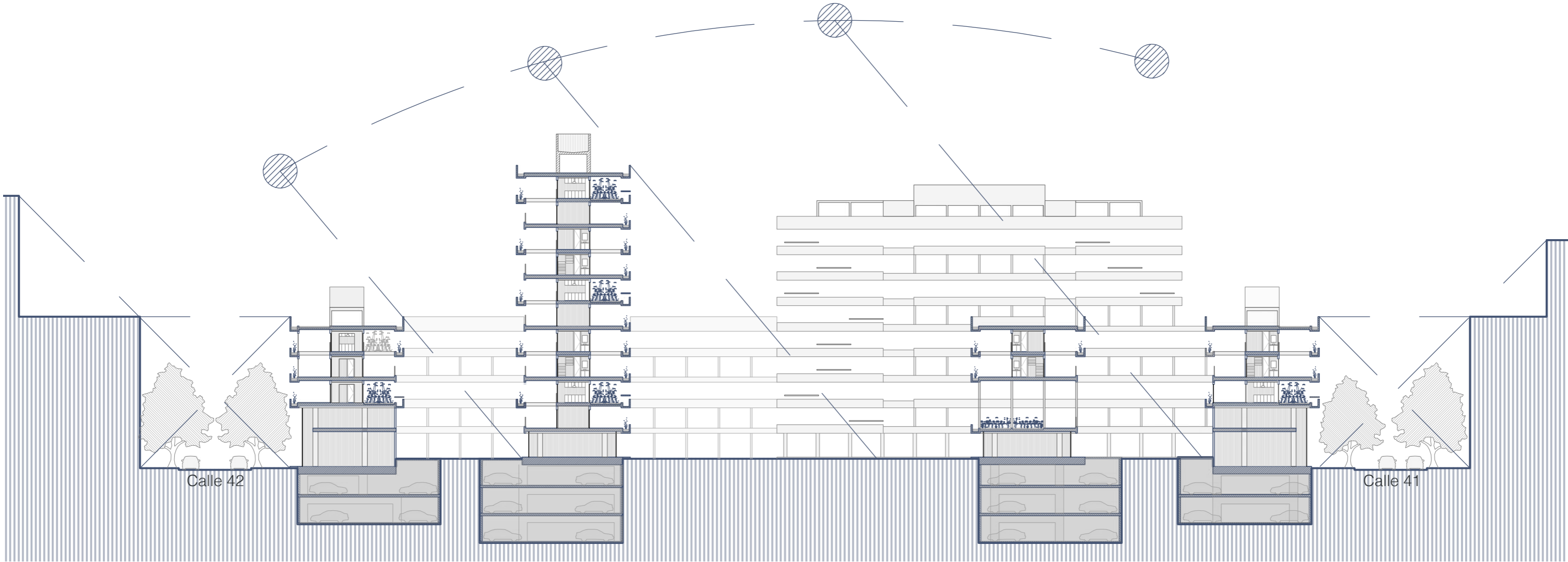


Posible segundo crecimiento



ANTEPROYECTO

Cortes



Corte A - A

ESC 1 : 400

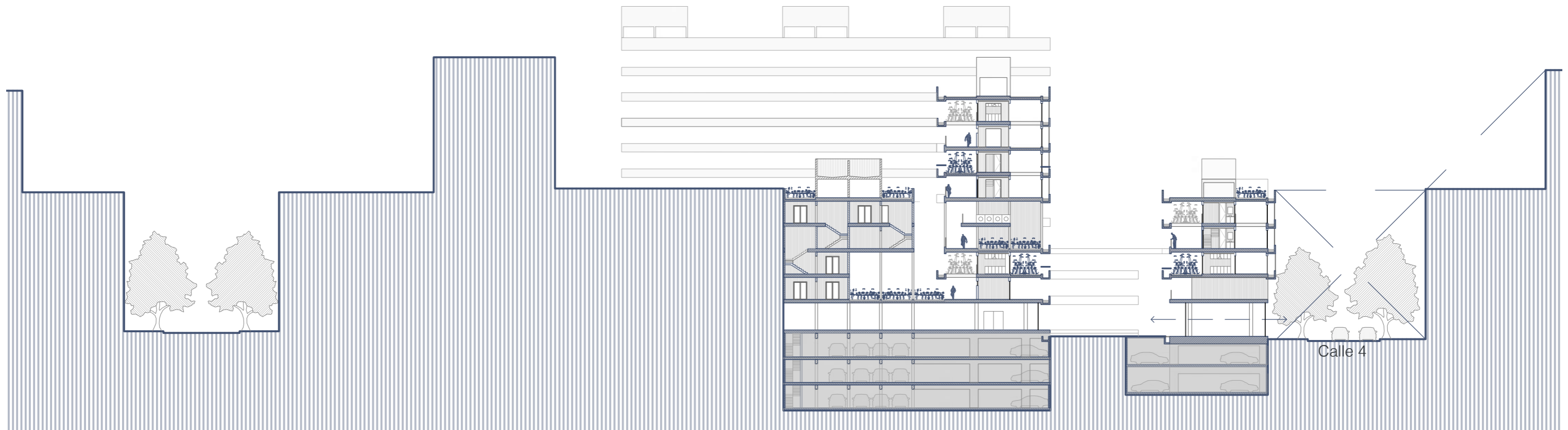
ANTEPROYECTO

Cortes

La calle peatonal de acceso al corazón de manzana^{Fig.33)}, se encuentra servida por los comercios que se encuentran en planta baja, locales gastronómicos y los accesos del conjunto de viviendas.

A diferencia de los bloques que dan hacia las otras dos calles (calle 43 y calle 42) al tener una situación pública de ambos lados, se plantea locales pasantes en planta baja, y en el segundo nivel, oficinas con acceso desde la calle interna.

Los espacios de estacionamiento serán tanto de uso privado como público, a través de cocheras en medios niveles que permiten no solo la jerarquización de los espacios privados del conjunto, sino también el acceso a través de rampas, buscando mejorar la problemática de estacionamiento que se halla en la ciudad, generando 3 niveles de cocheras sobre el corazón de manzana y 2 niveles sobre línea municipal (debido a las complicaciones y riesgos que implica socavar sobre la línea municipal), que contarán con accesos/escapes desde los espacios públicos.



Corte B - B

ESC 1 : 400

ANTEPROYECTO

Perspectiva Peatonal

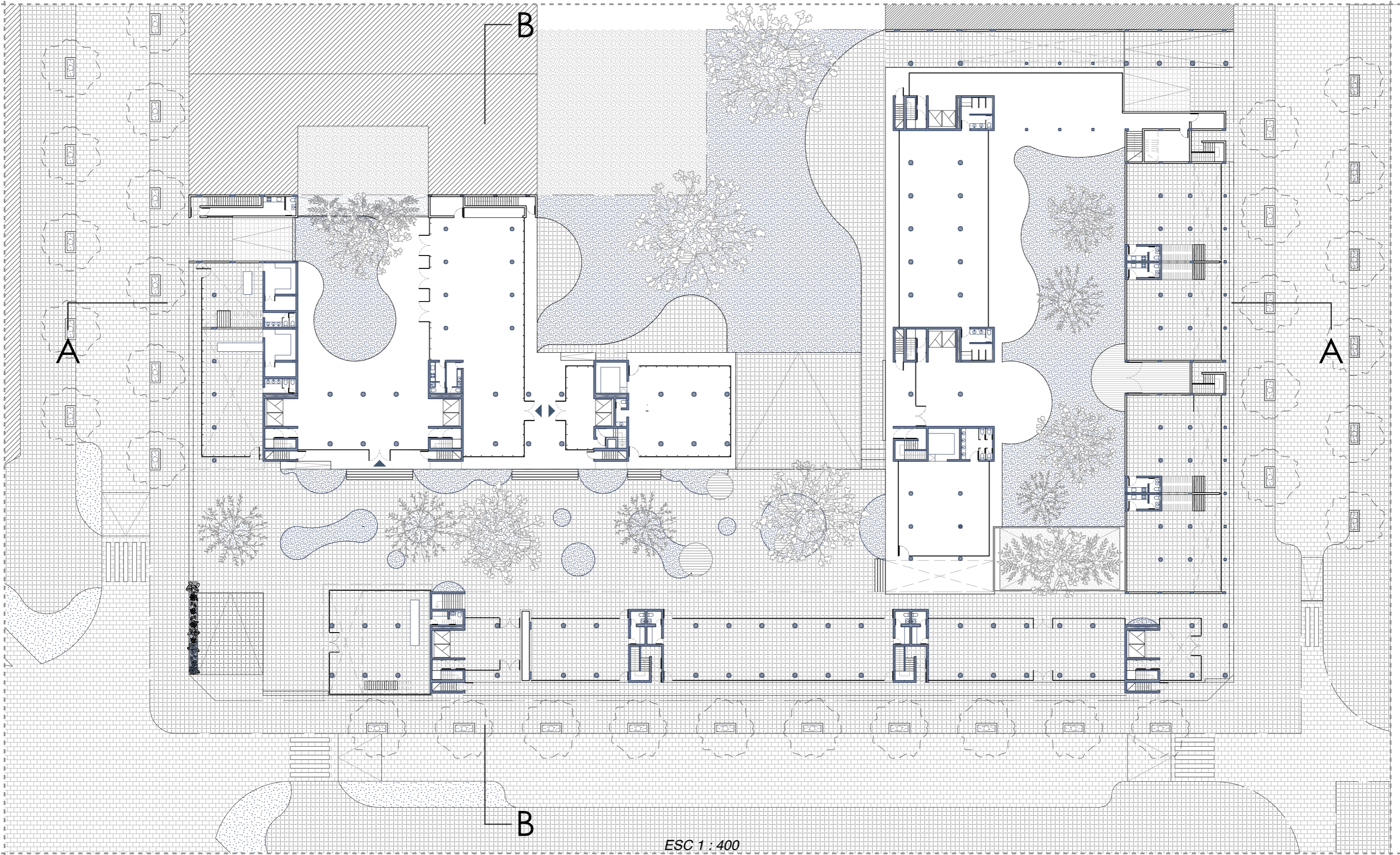


Figura 33 - Vista hacia calle peatonal comercial



ANTEPROYECTO

Planta Baja



ESC 1 : 400

ANTEPROYECTO

Perspectiva Peatonal

Para garantizar la apropiación y movimiento del corazón de manzana y el paseo peatonal, estos están pinchados en los 3 extremos del terreno, todas en relación a los accesos al conjunto de vivienda.

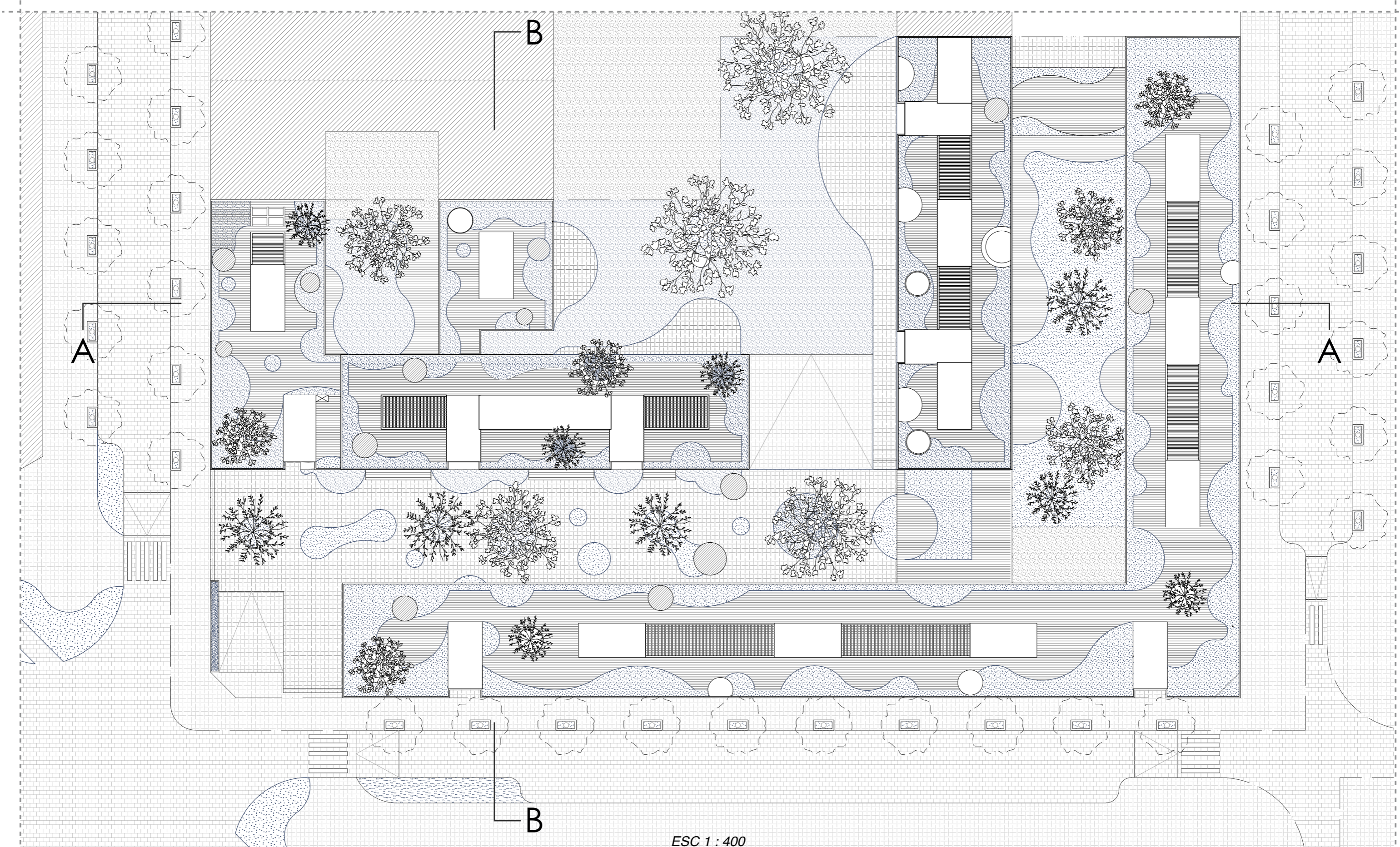


Figura 34 - Accesos peatonales al corazón de manzana



ANTEPROYECTO

Planta de Techos

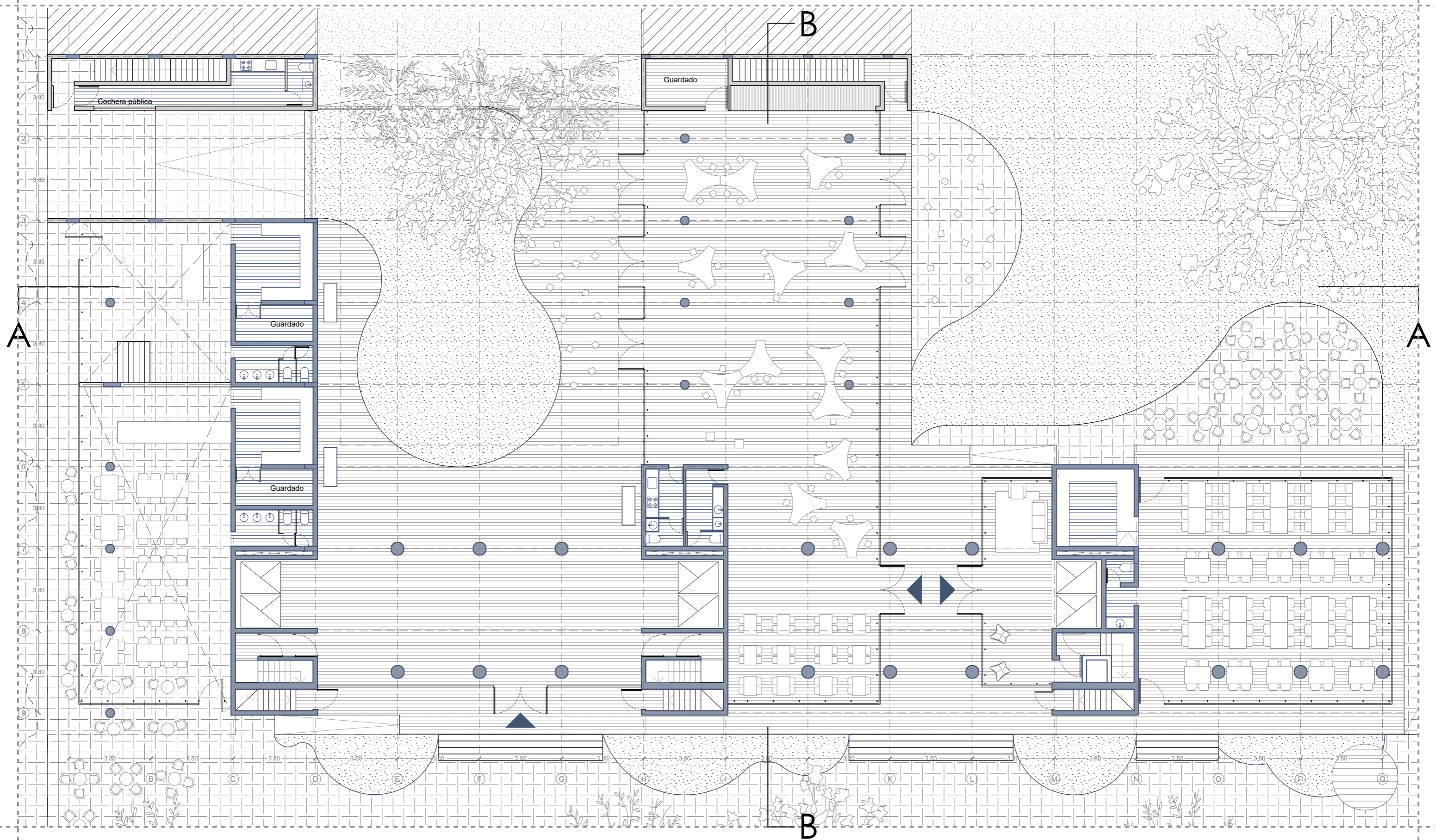


ESC 1 : 400



ANTEPROYECTO

Planta Nivel 00



ESC 1 : 125

ANTEPROYECTO

Perspectiva Peatonal



Figura 35 - Accesos peatonales al conjunto de viviendas

ANTEPROYECTO

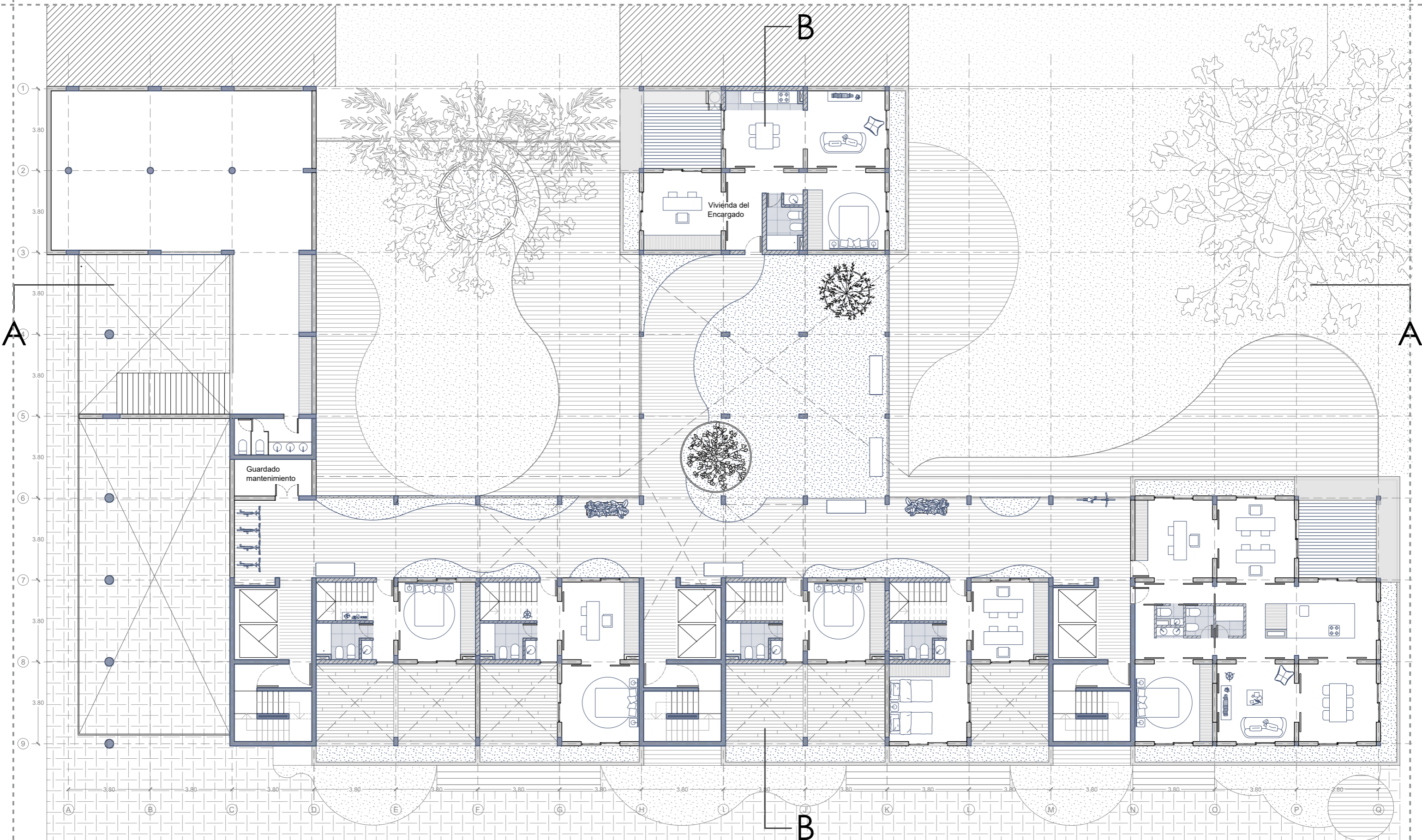
Perspectiva Peatonal



Figura 36 - Patio interno del conjunto de viviendas

ANTEPROYECTO

Planta Nivel 01



ESC 1 : 125

ANTEPROYECTO

Perspectiva Peatonal

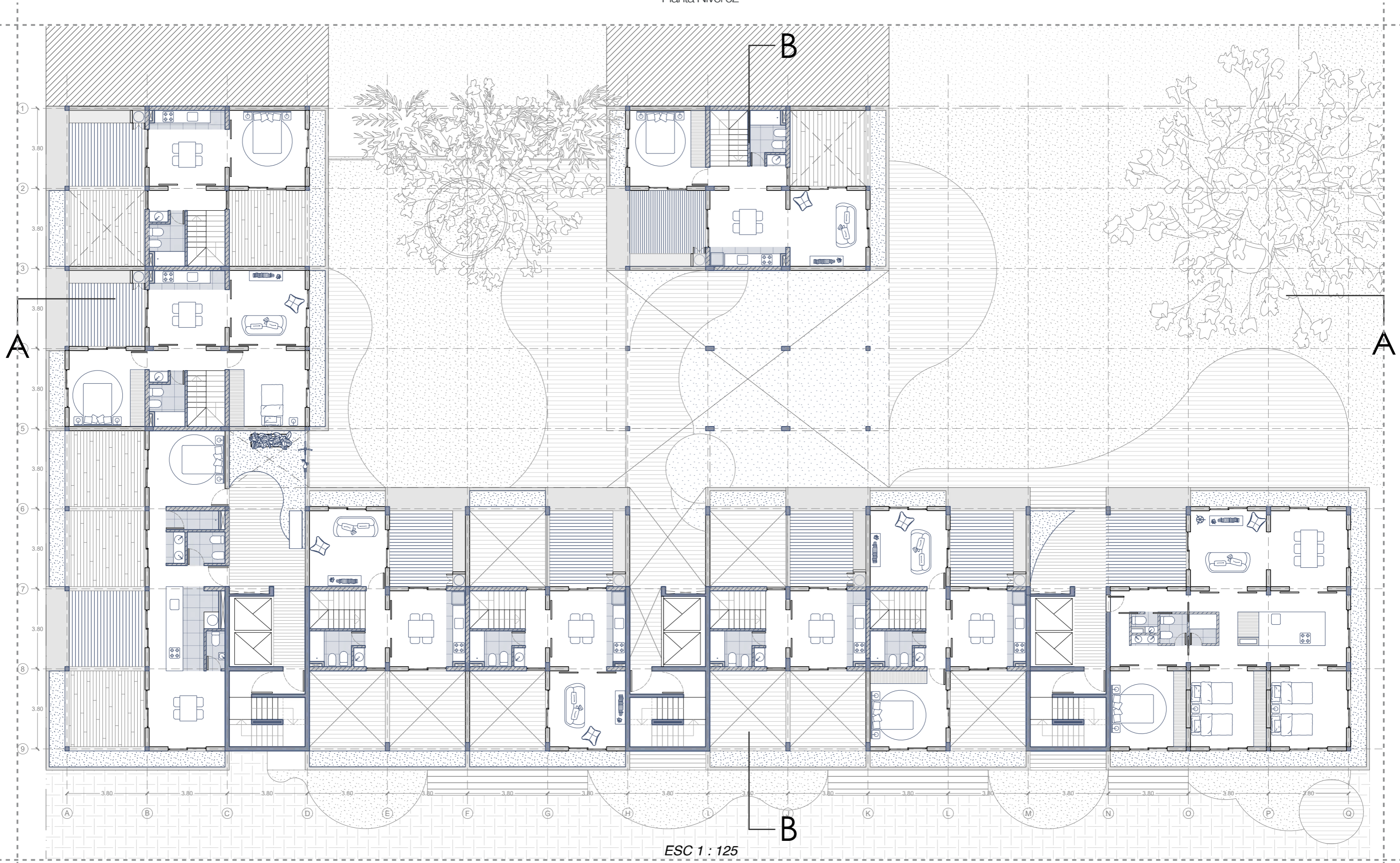


Figura 37 - Espacios de encuentro en altura



ANTEPROYECTO

Planta Nivel 02

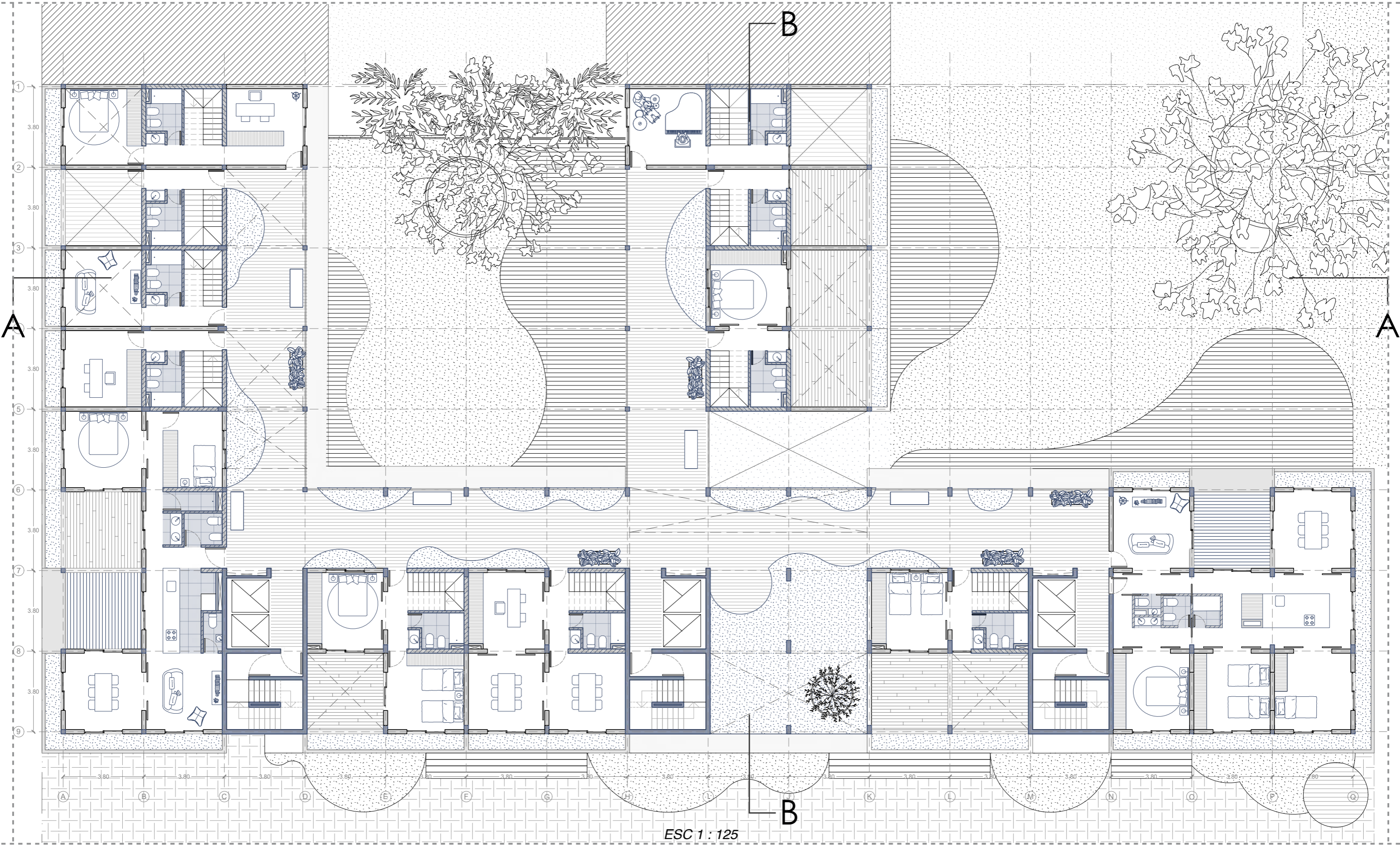


ESC 1 : 125



ANTEPROYECTO

Planta Nivel 03



ESC 1:125

ANTEPROYECTO

Perspectiva Peatonal

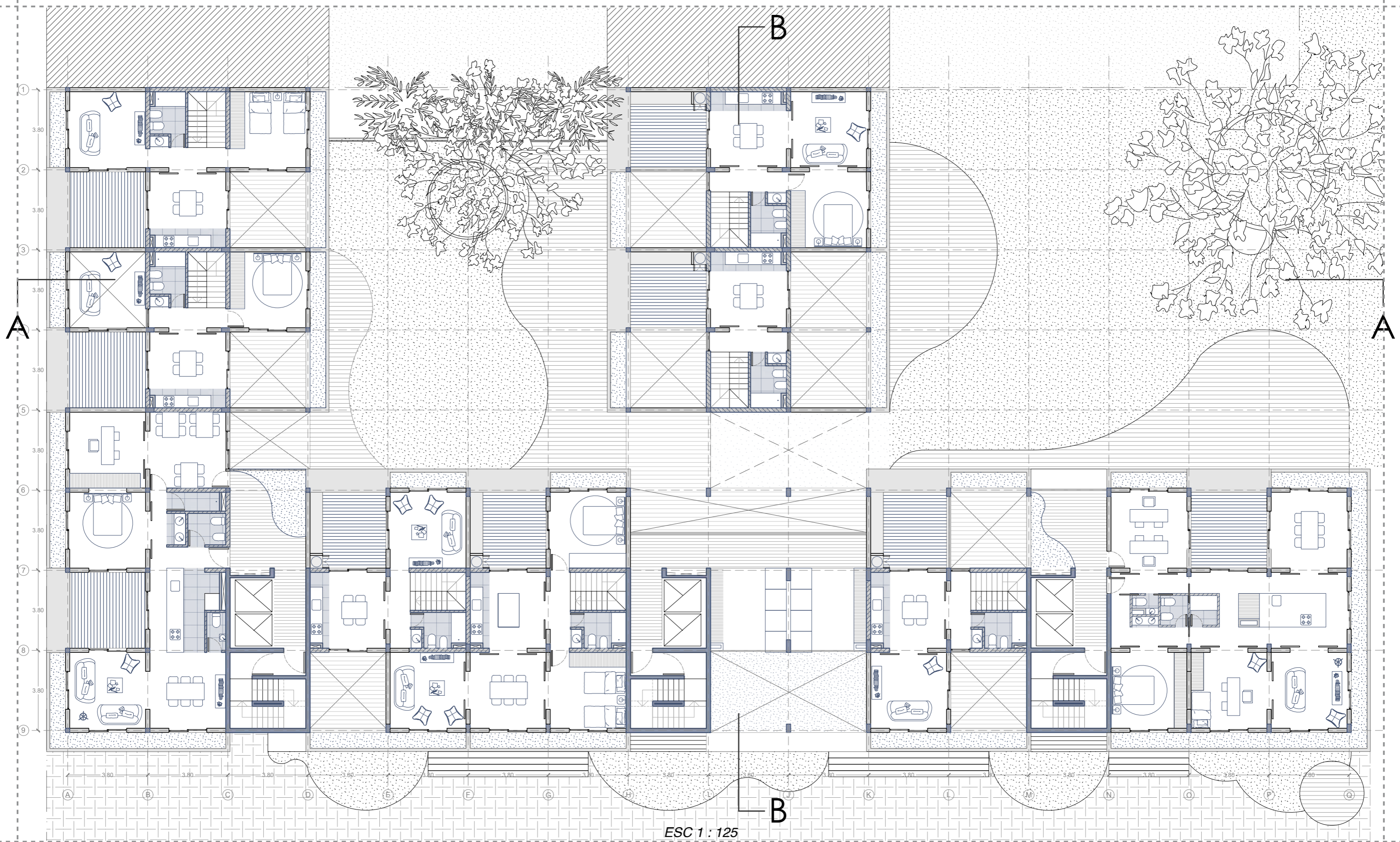


Figura 37 - Circulación horizontal, calles aéreas



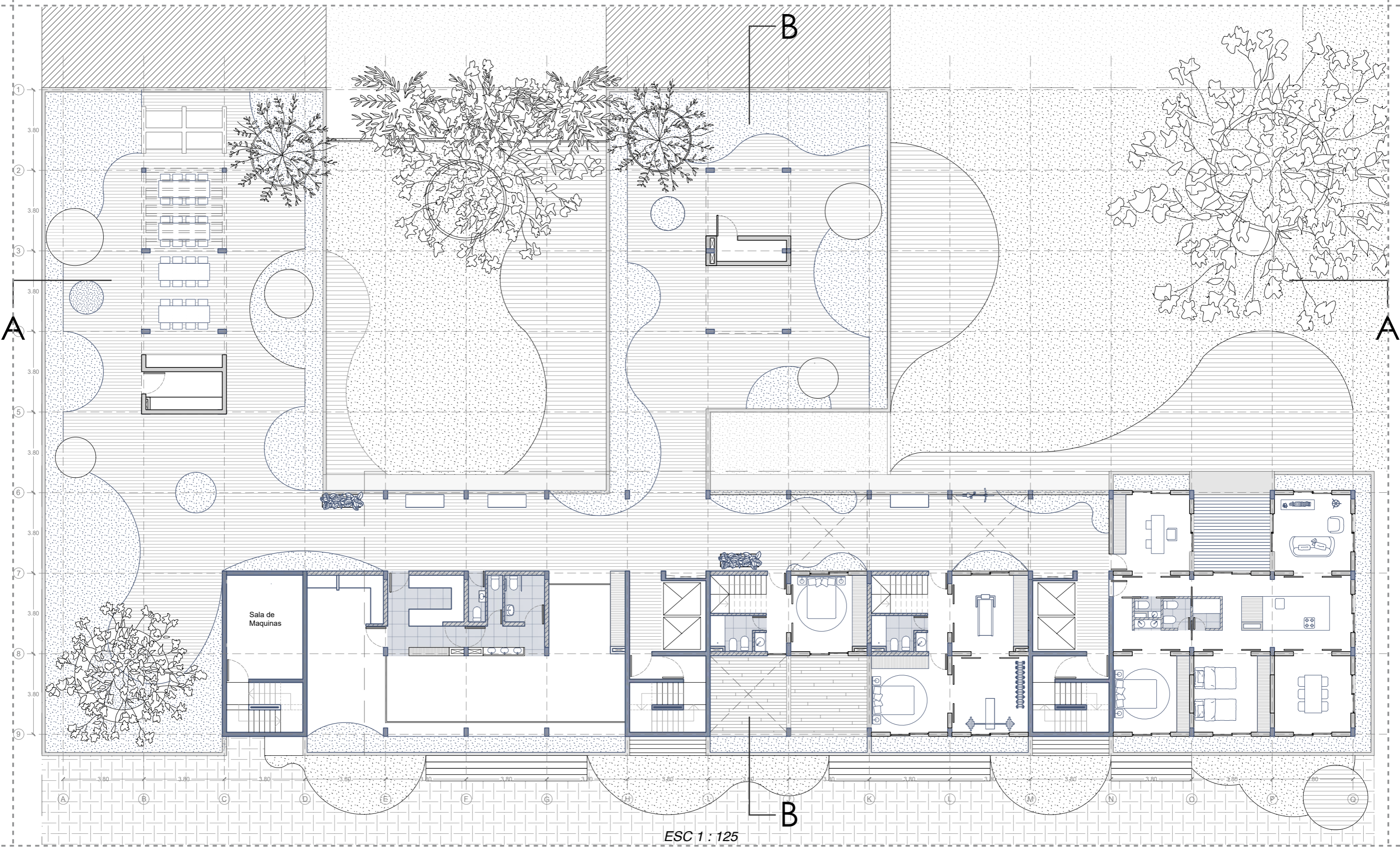
ANTEPROYECTO

Planta Nivel 04



ANTEPROYECTO

Planta Nivel 05

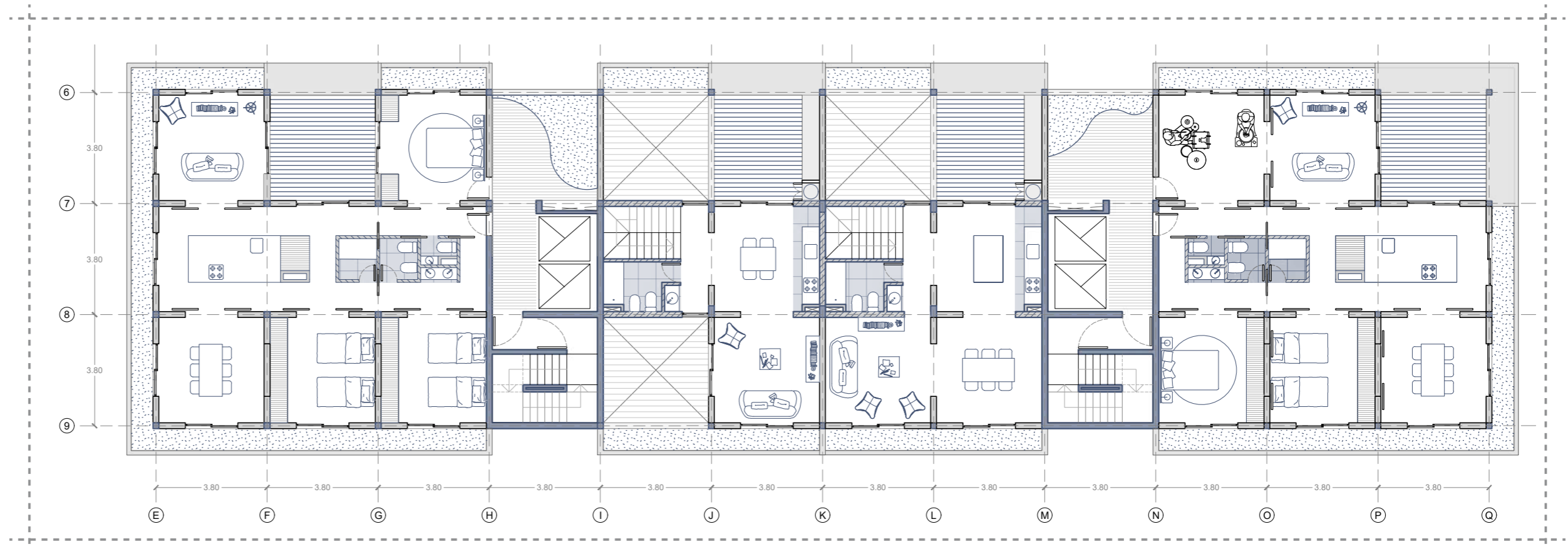


ESC 1 : 125

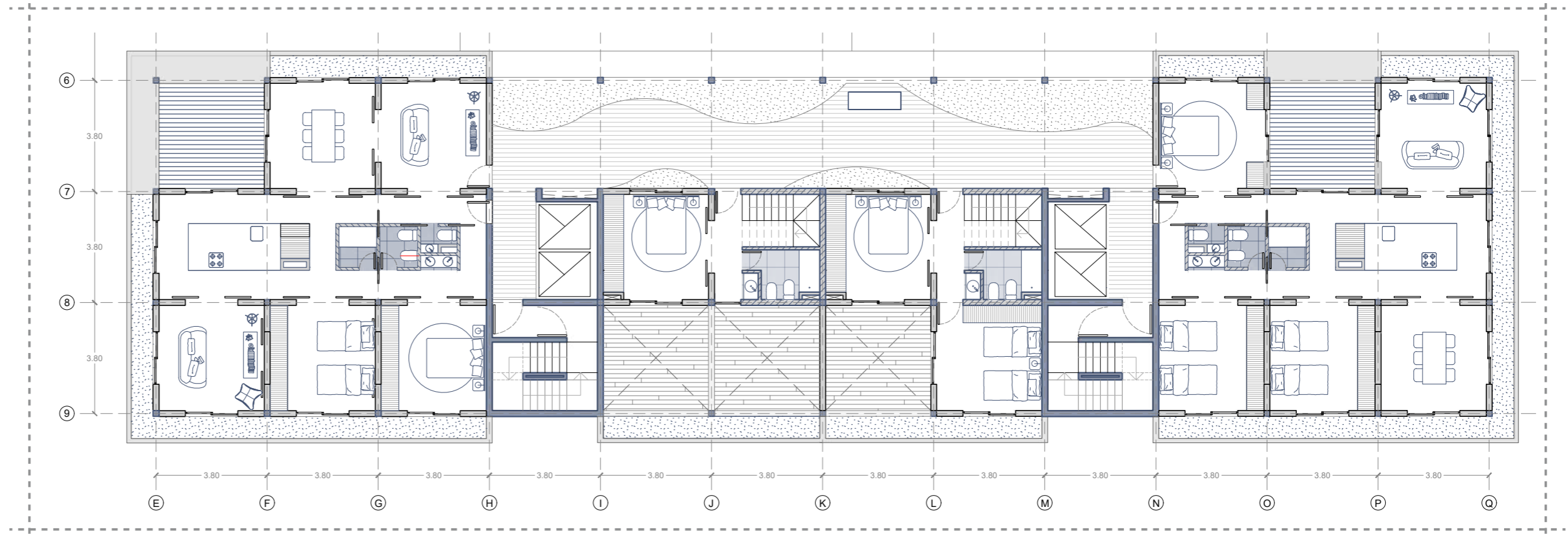


ANTEPROYECTO

Planta Nivel 06



Planta Nivel 07

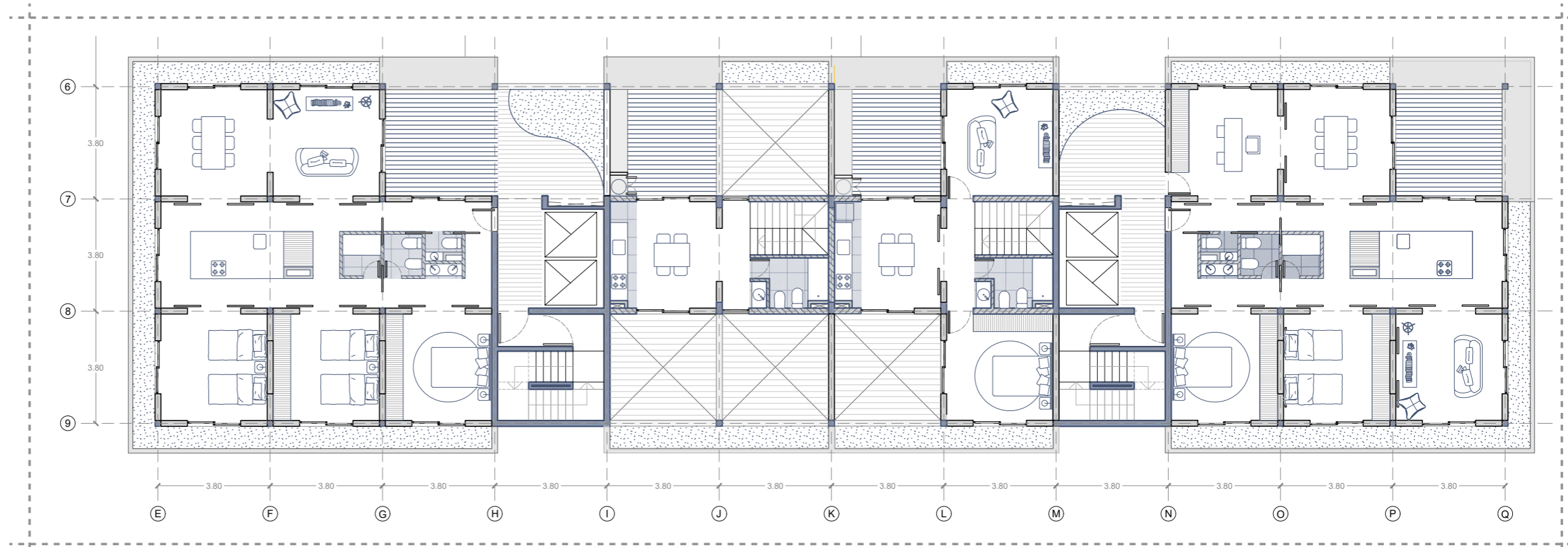


ESC 1 : 125

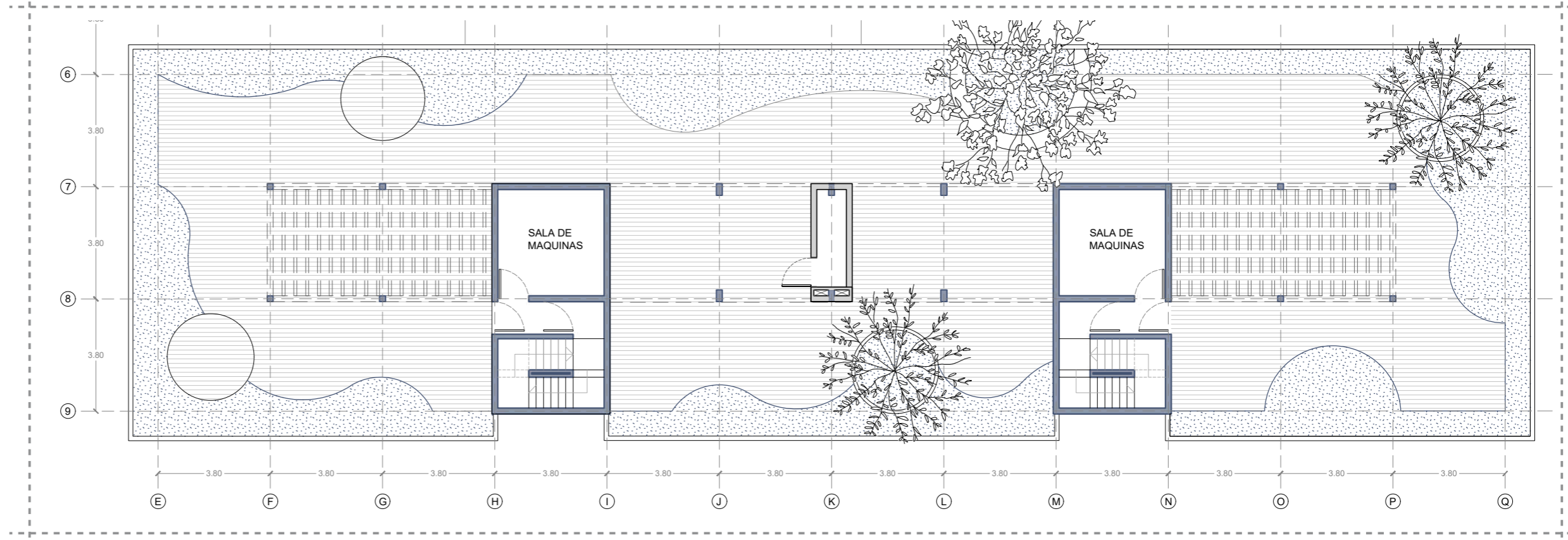


ANTEPROYECTO

Planta Nivel 08



Planta Nivel 09

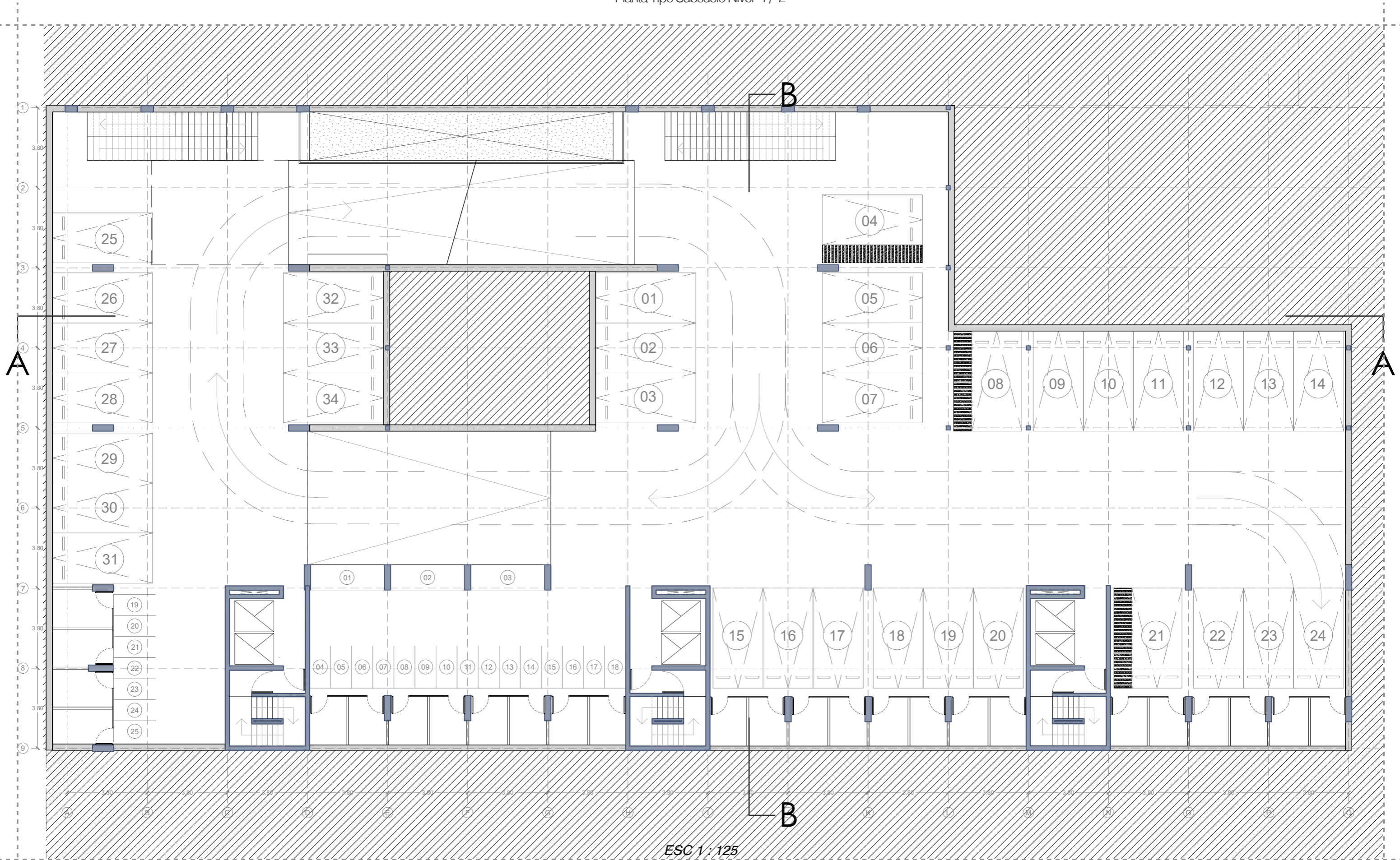


ESC 1 : 125



ANTEPROYECTO

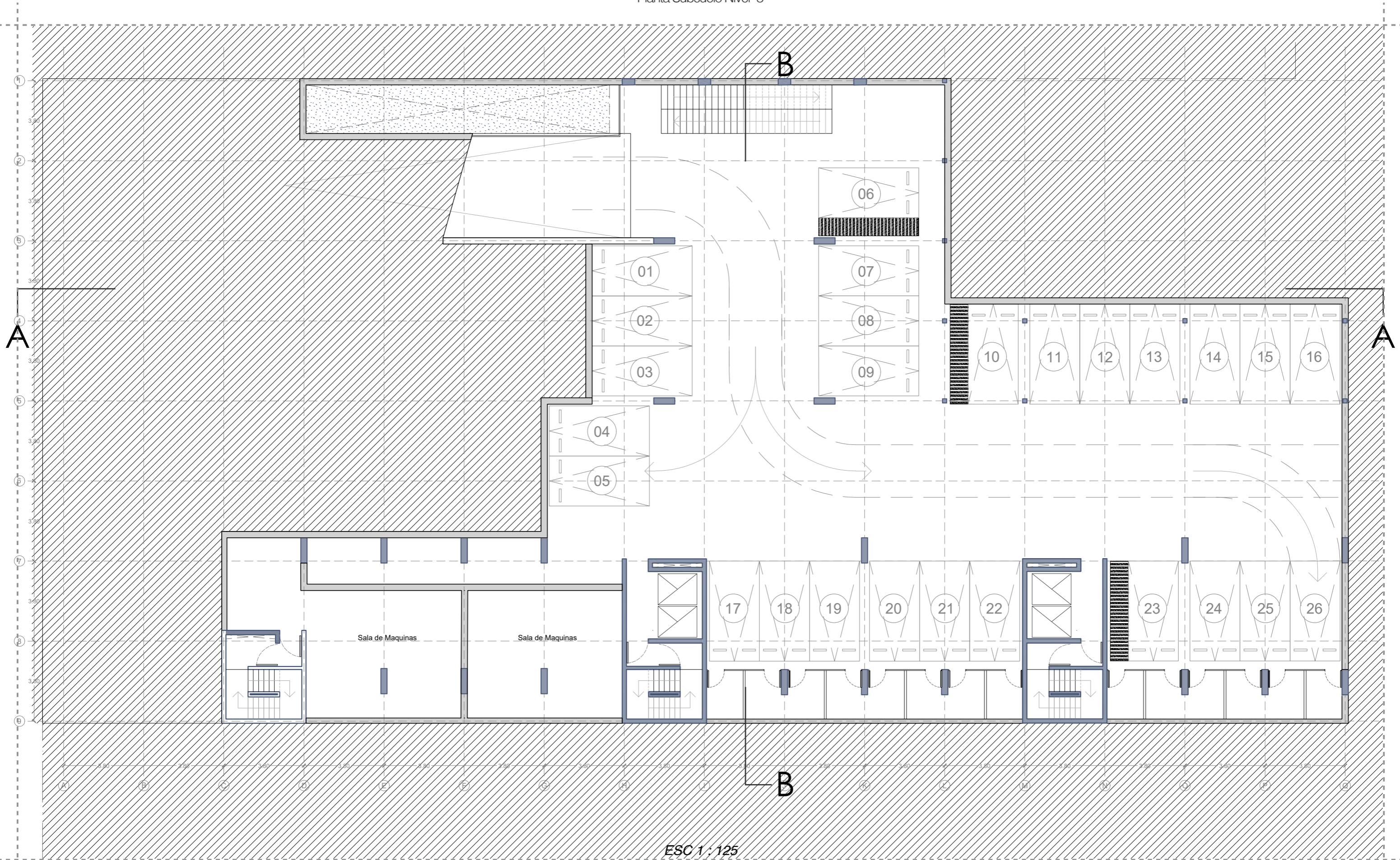
Planta Tipo Subsuelo Nivel -1 / -2





ANTEPROYECTO

Planta Subsuelo Nivel -3



ESC 1:125

PROYECTO

Resolución Técnico - Constructiva

Luna Weber, Nicolás Ezequiel

Taller Colectivo Sur - Etulain - Goenaga

2024

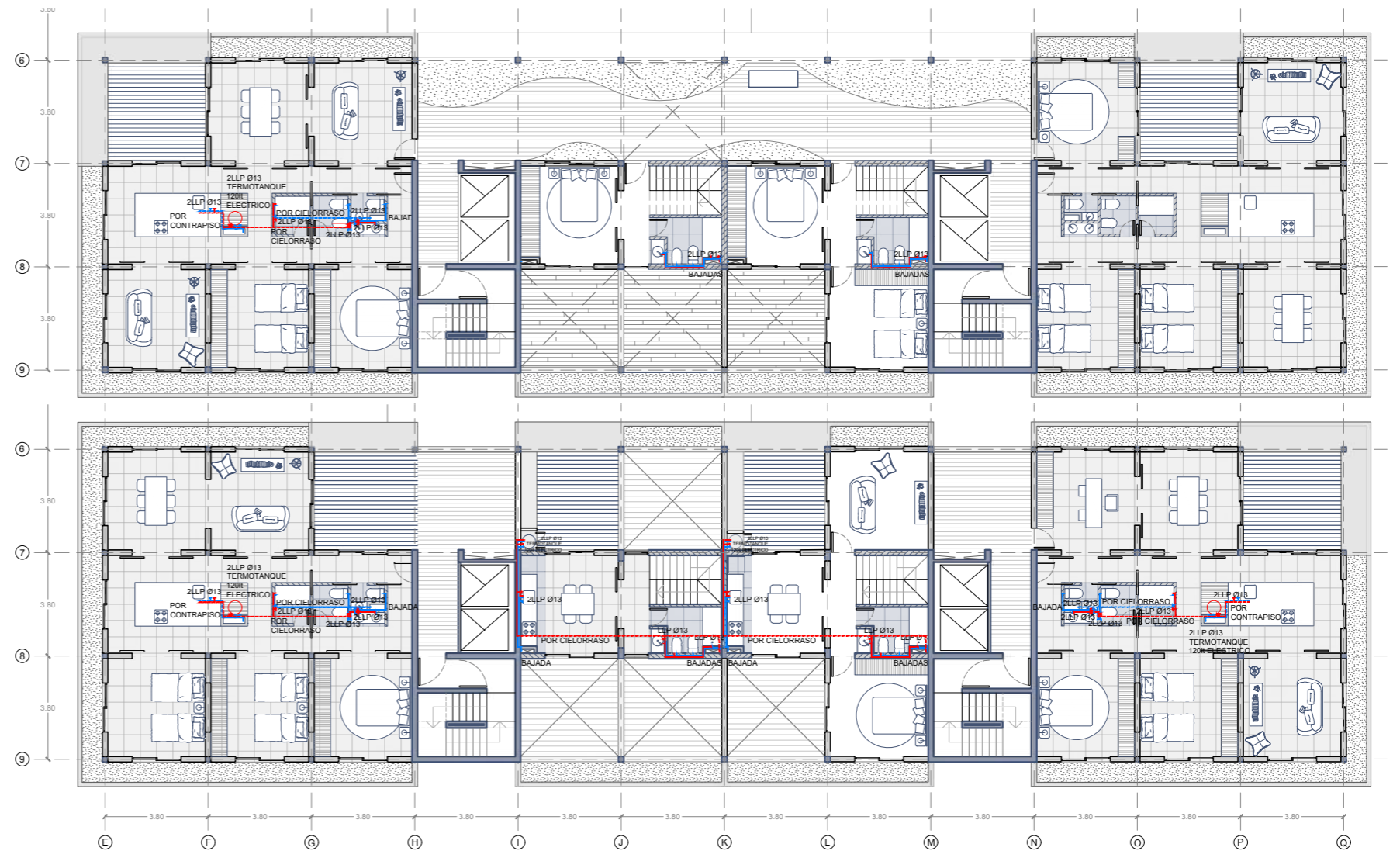
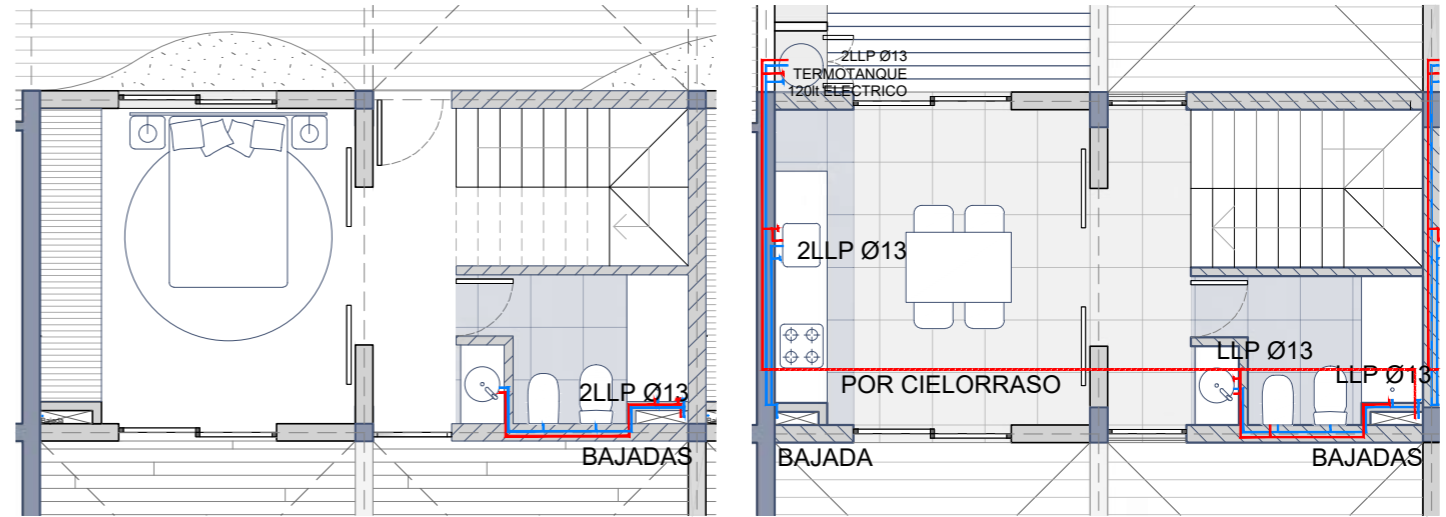
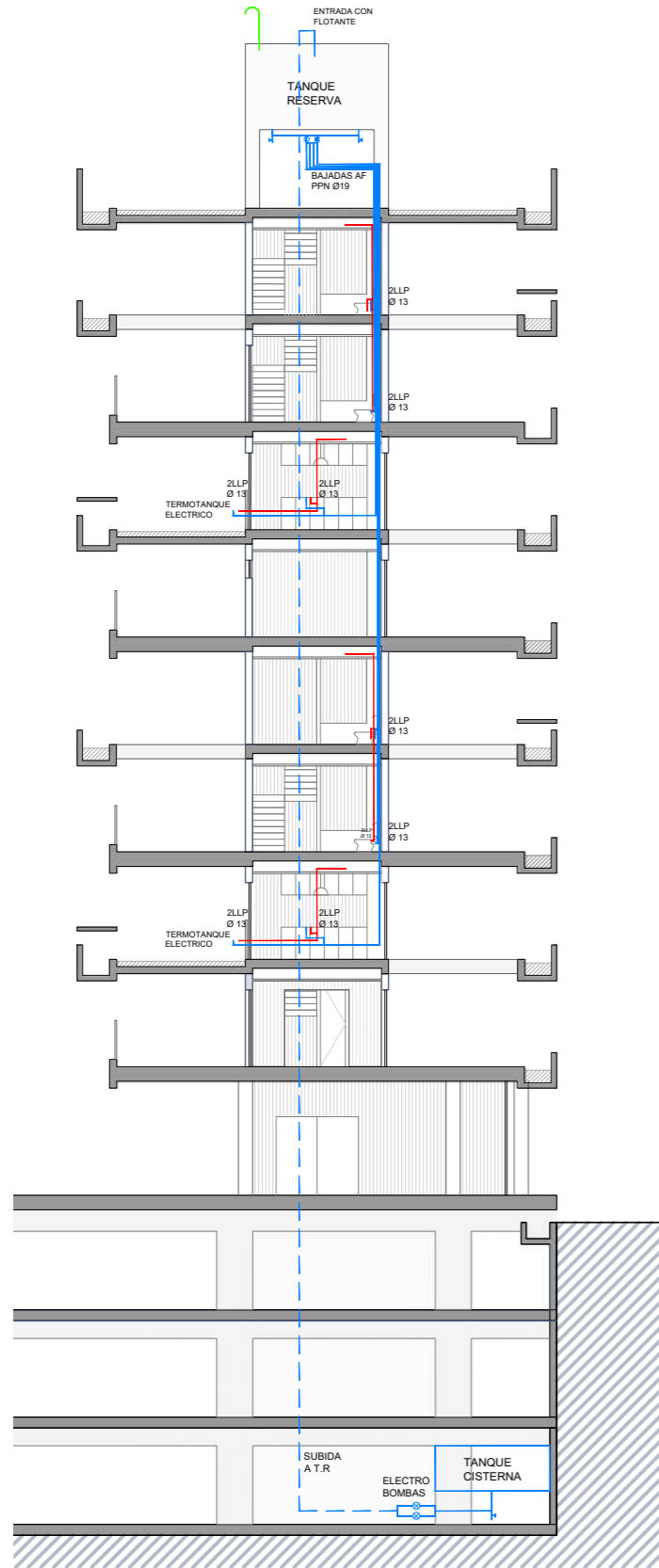
PROYECTO

Instalación Sanitaria

Desde tanques de bombeo en la sala de maquinas en el subsuelo, abasteceran por medio de bombas impulsoras a los tanques ubicados en la te

La provision de las viviendas baja por plenos ubicados en los nucleos sanitarios de cada unidad funcional

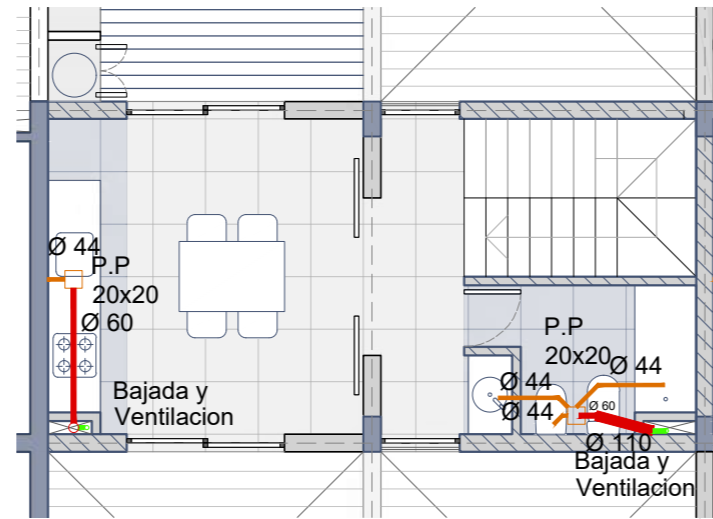
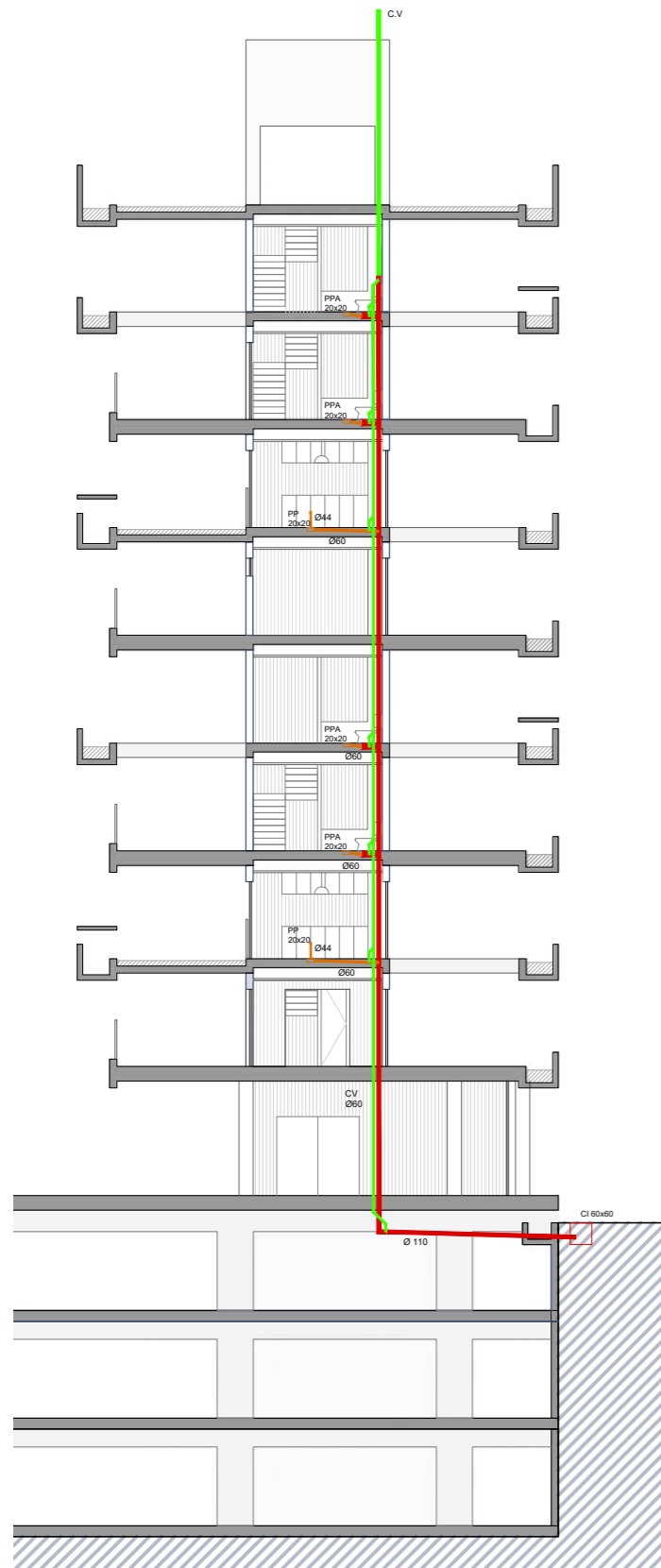
Dentro de las viviendas el agua se calentara a traves de un termotanque electrico que llevara el agua caliente por plenos y cielorrasos a todos los recintos necesarios.



ESCALA GRAFICA

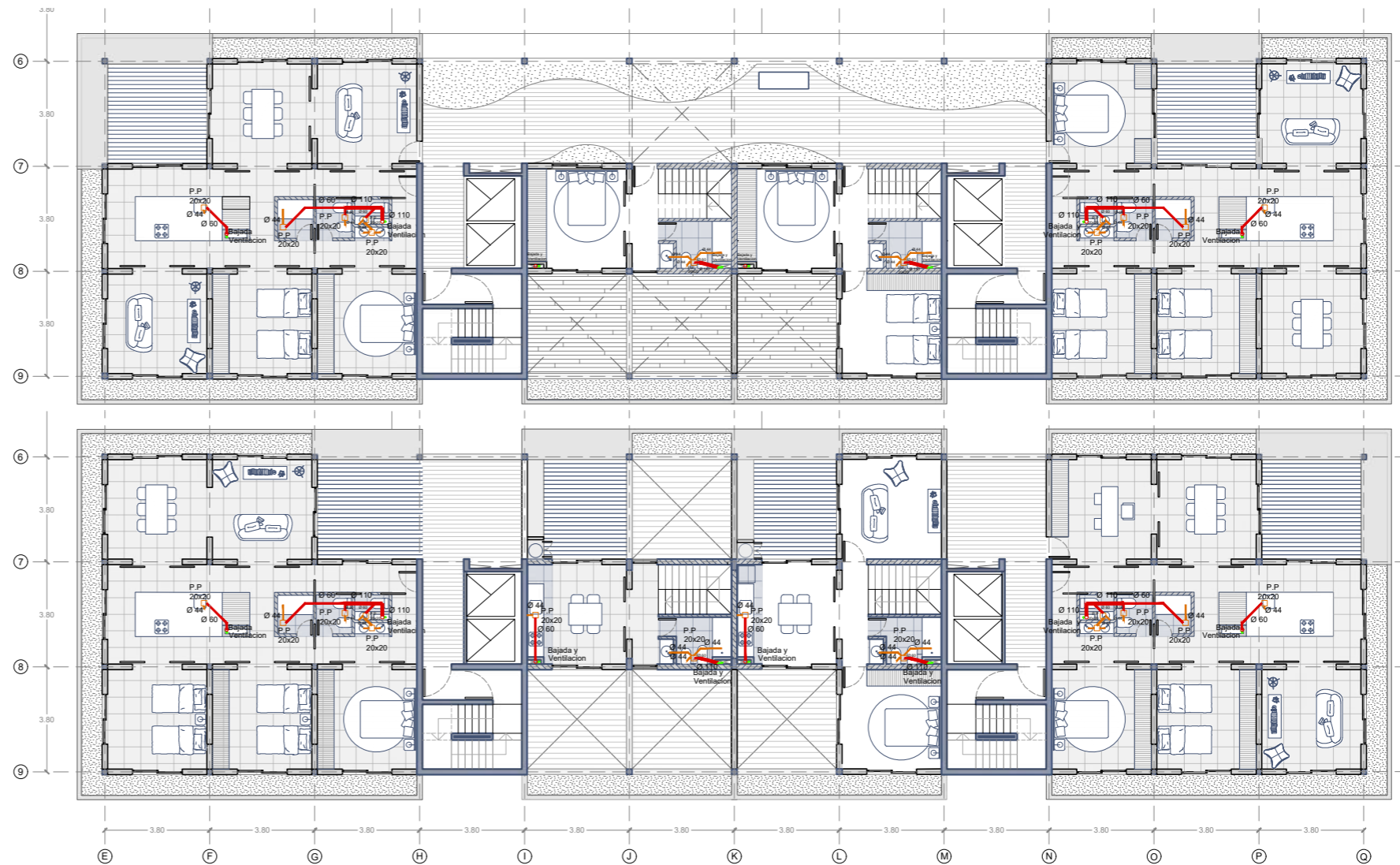
PROYECTO

Instalación Cloacal



Sistema de desague cloacal con plenos en los núcleos sanitarios de cada unidad funcional, son dirigidos hacia camaras de inspeccion en planta baja, y desde ahí hacia la red cloacal.

Dentro de las unidades funcionales, la instalacion como parte del gen de la vivienda, se ubicada en el contrapiso del nucleo central, liberando los ciellorrasos para otras instalaciones y evitando colgar las instalaciones en unidades funcionales ajenas.

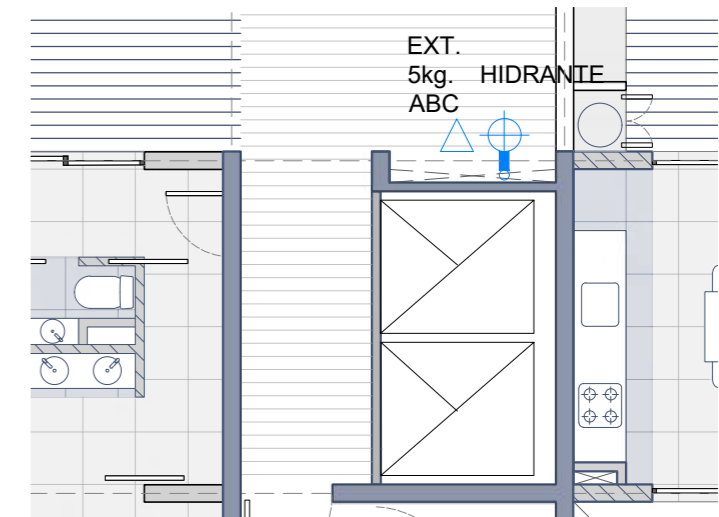
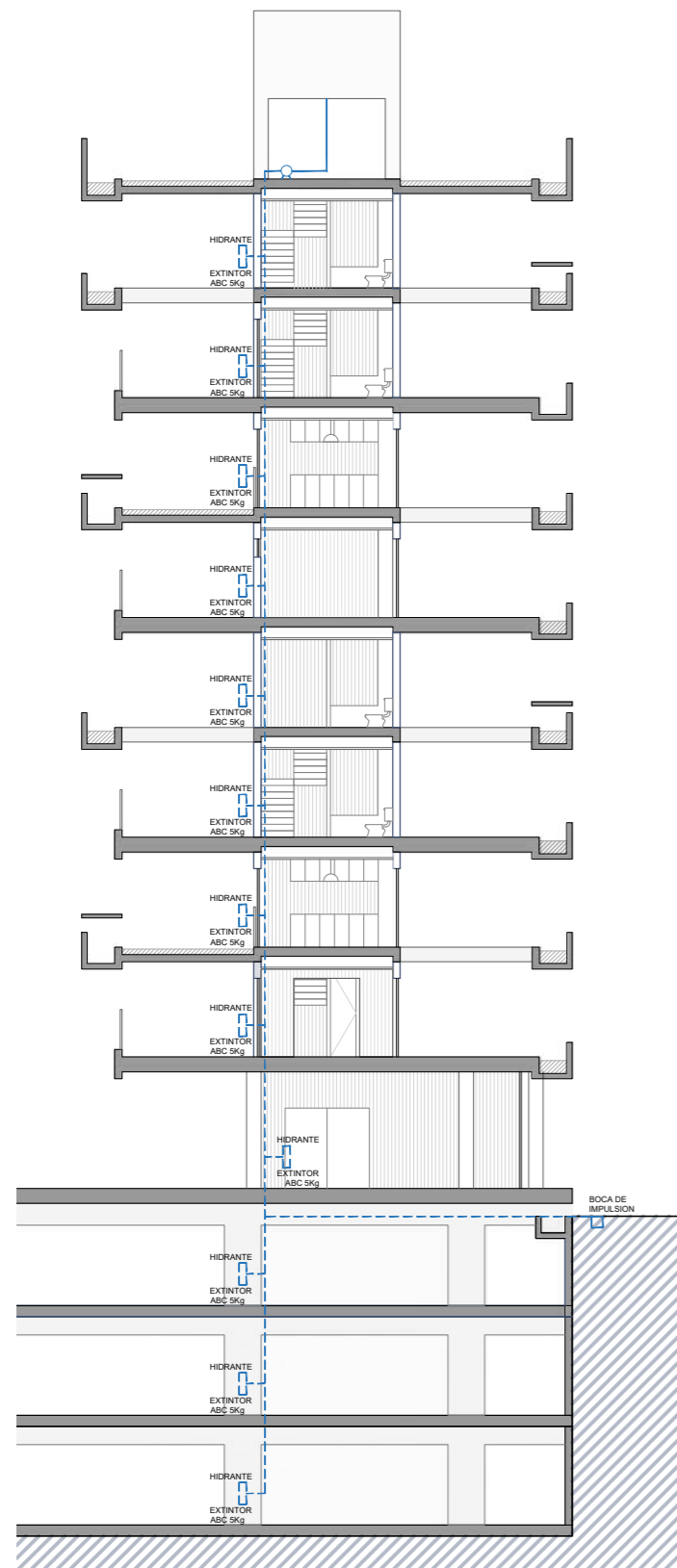


ESCALA GRAFICA

PROYECTO

Instalación Contra Incendios

La instalación contra incendios se desarrolla por el pleno en los núcleos de circulación vertical, con hidrante y extintor ABC de 5Kg. en cada palier dando de frente a las circulaciones horizontales de acceso a las viviendas, así también como en los estacionamientos, con boca de impulsión tanto en la vereda municipal como en la calle pública del conjunto.



ESCALA GRAFICA

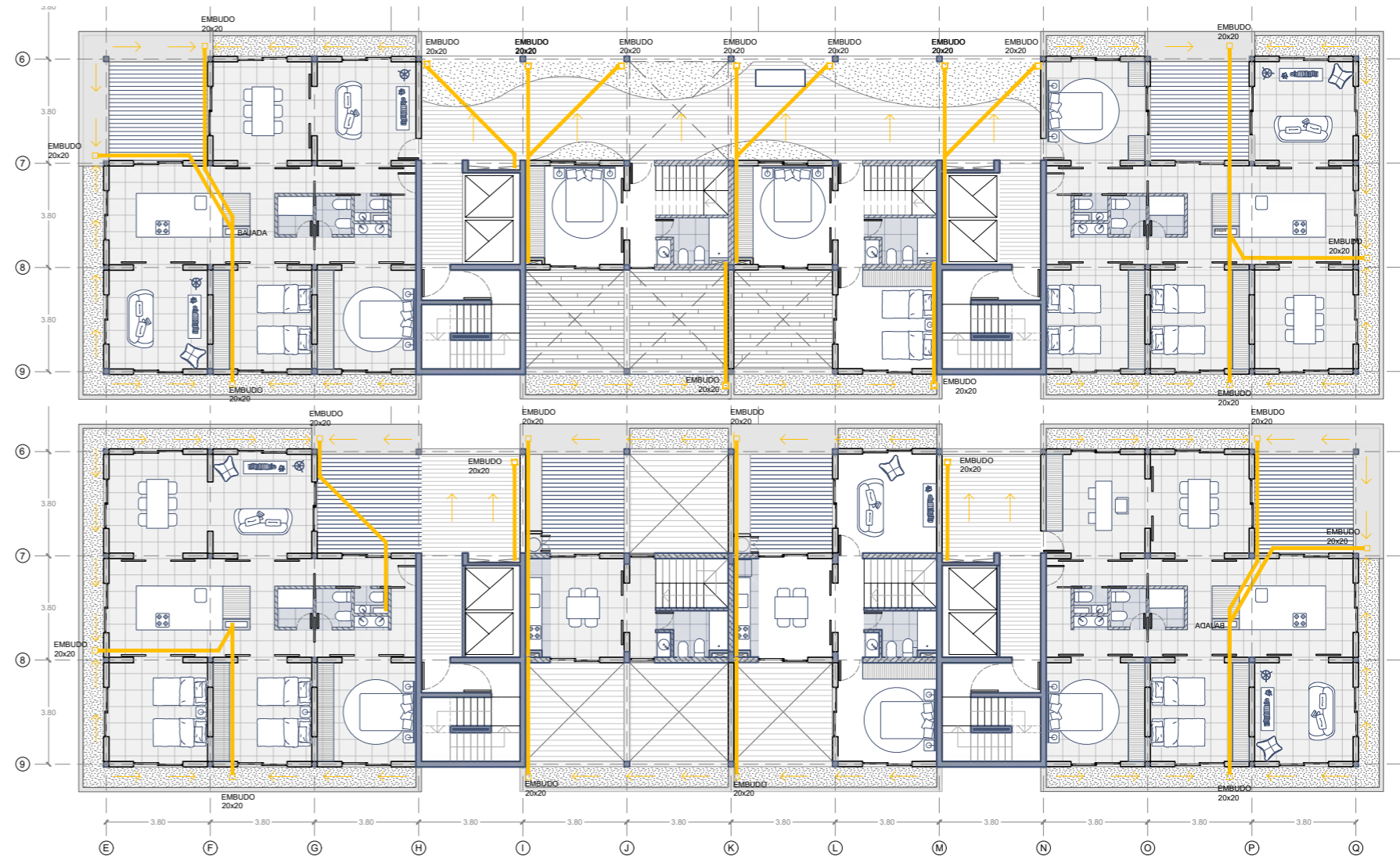
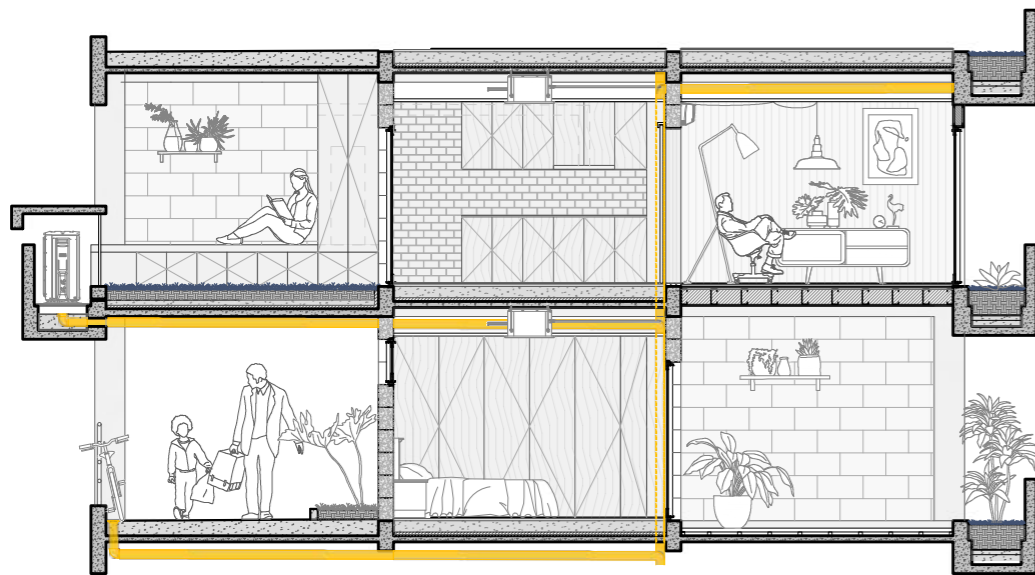
PROYECTO

Instalación Pluvial

Sistema Pluvial con cañerías y embudos de PVC.

Se colocaran los embudos en los voladizos de las vivienda, permitiendo recolectar tanto el agua de lluvia, el agua de los equipos de acondicionamiento termico como el exceso de agua de riego de los jardines y canteros de las unidades funcionales.

Estos conduciran hacia los plenos suspendidos en los entrepisos, permitiendo esconderlos dentro de los cielorrasos en caso de materializarlos a futuro.



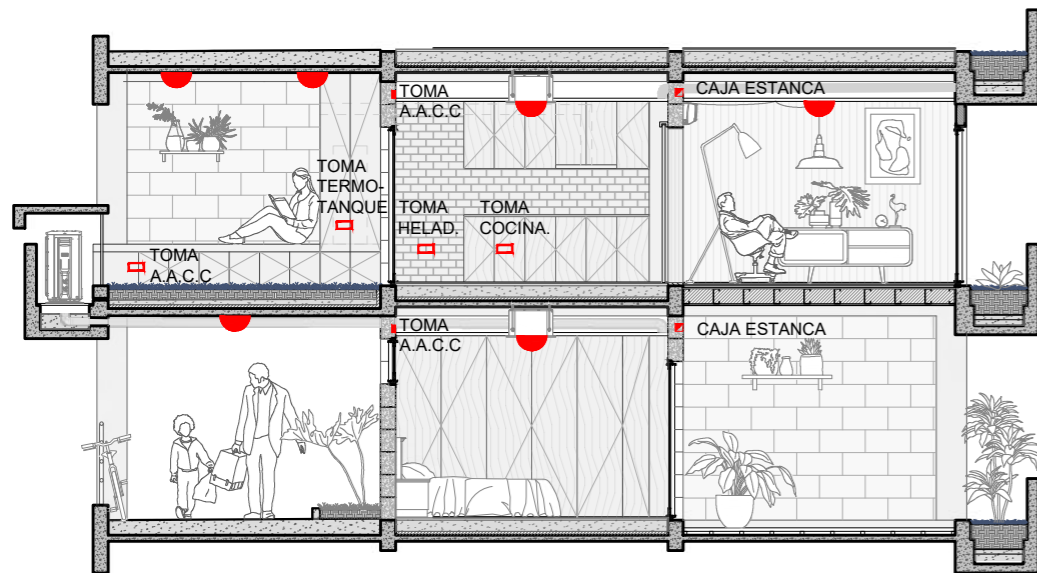
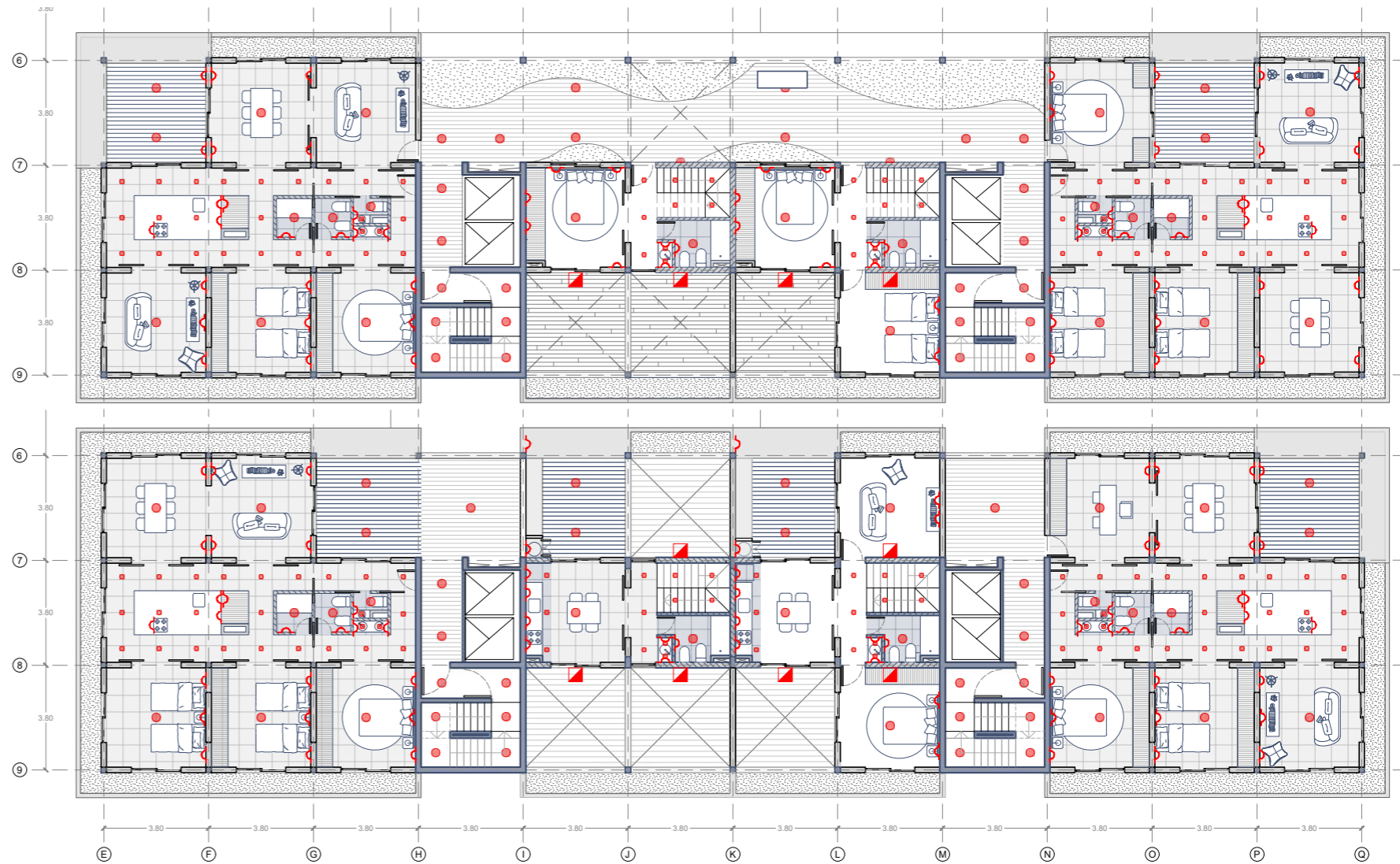
ESCALA GRAFICA

PROYECTO

Instalación Eléctrica

Siguiendo las lógicas proyectuales de un sistema incremental, se plantea cajas estancas de derivación para sumar los nuevos sistemas necesarios para abordar tanto el crecimiento de los nuevos módulos de la vivienda, como la posibilidad del traspaso de estos módulos entre distintas unidades funcionales.

Los tendidos eléctricos irán a través de los plenos del sistema de movimiento vertical, conectando las viviendas con los gabinetes de medidores ubicados en la sala de máquinas del subsuelo.



ESCALA GRAFICA

PROYECTO

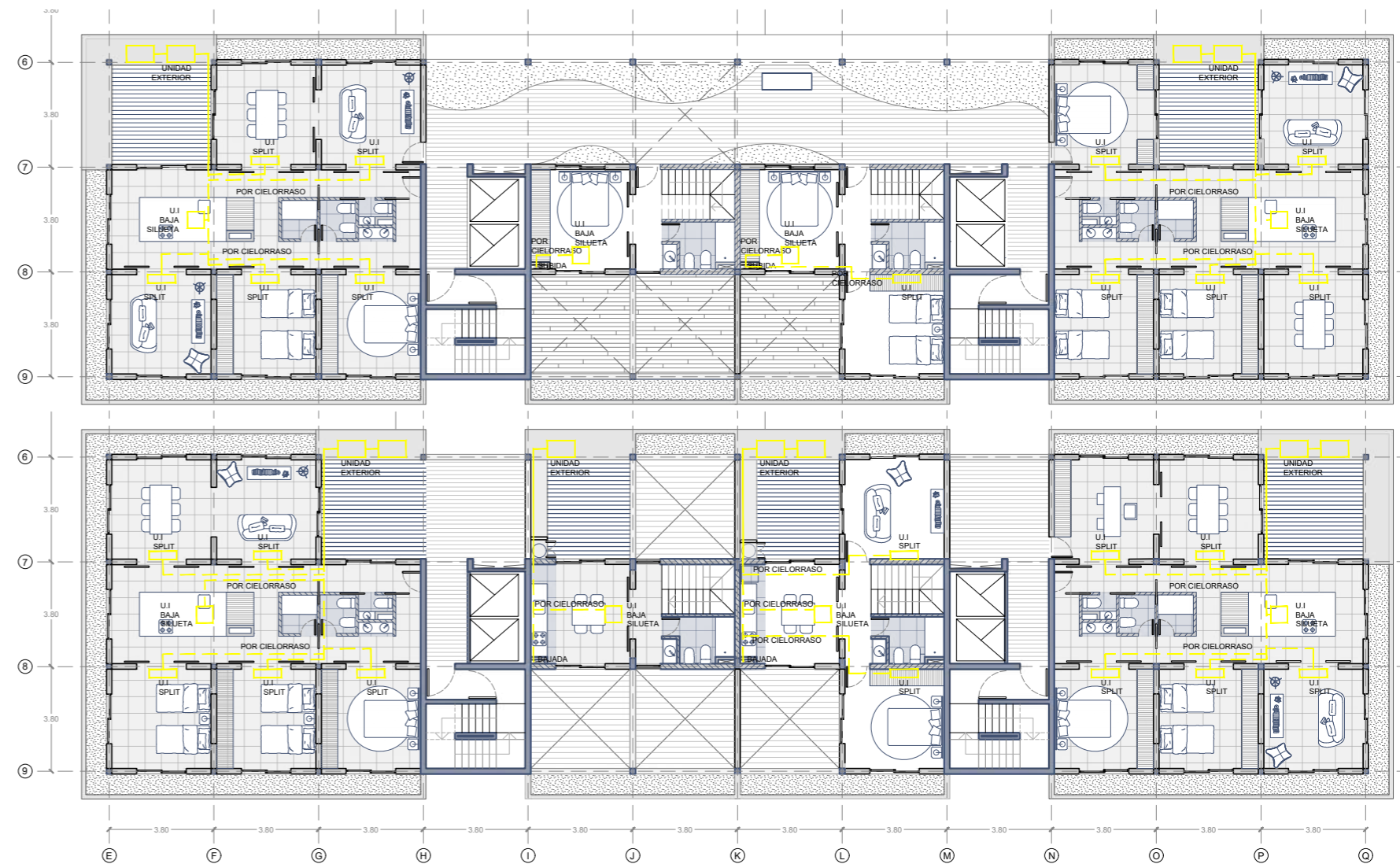
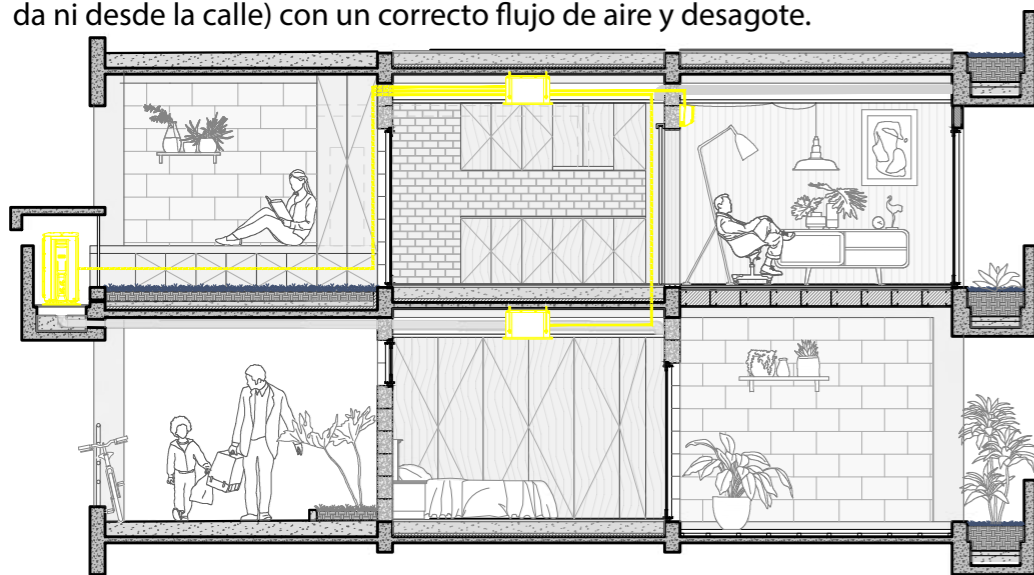
Instalación de Climatización

Debido al alto confort termico otorgado por los ladrillos de homigon celular y el sistema steel frame, junto con la ventilacion cruzada de las viviendas se prevee una baja necesidad de equipamiento tecnico para reforzar el acondicionamiento termico de las unidades funcionales.

Se utilizaran sistemas "multisplit", que permitan preveer la incorporacion de nuevas unidades interiores a medida que crece la vivienda, permitiendo que esto se realice de la manera mas prolija y sencilla posible .

En los modulos de la vivienda inicial, donde se centraran los trazados del sistema, se utilizaran "unidades baja silueta" en los cielorrasos, desde donde se tendra facil acceso para luego incorporar unidades tradicionales (split) en los nuevos modulos que incorpore la vivienda.

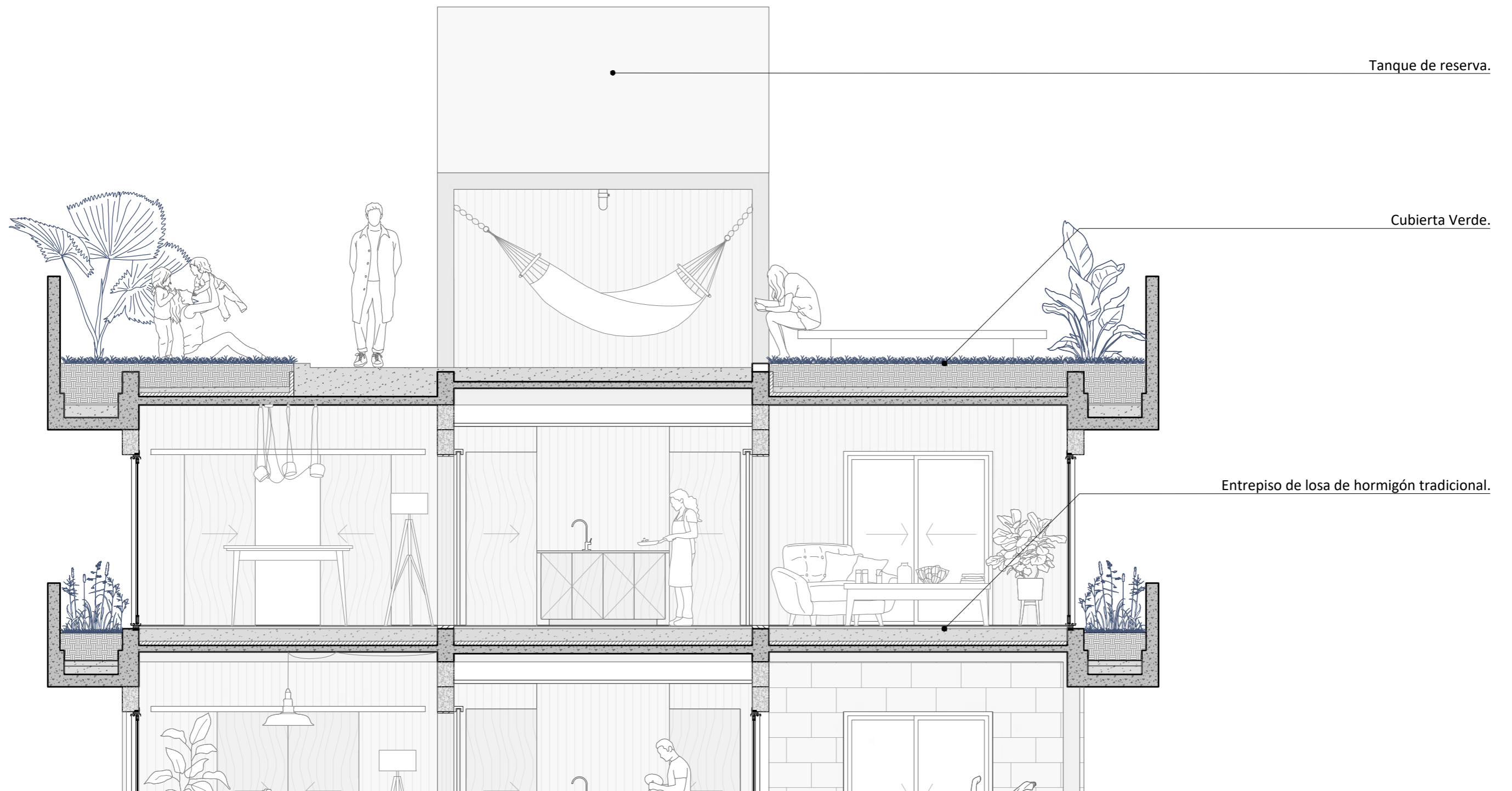
La unidad exterior se colocara en el voladizo de la fachada, permitiendo un facil acceder desde los patios de las viviendas, sin quedar expuestos a la vista (ni desde la vivienda ni desde la calle) con un correcto flujo de aire y desagote.



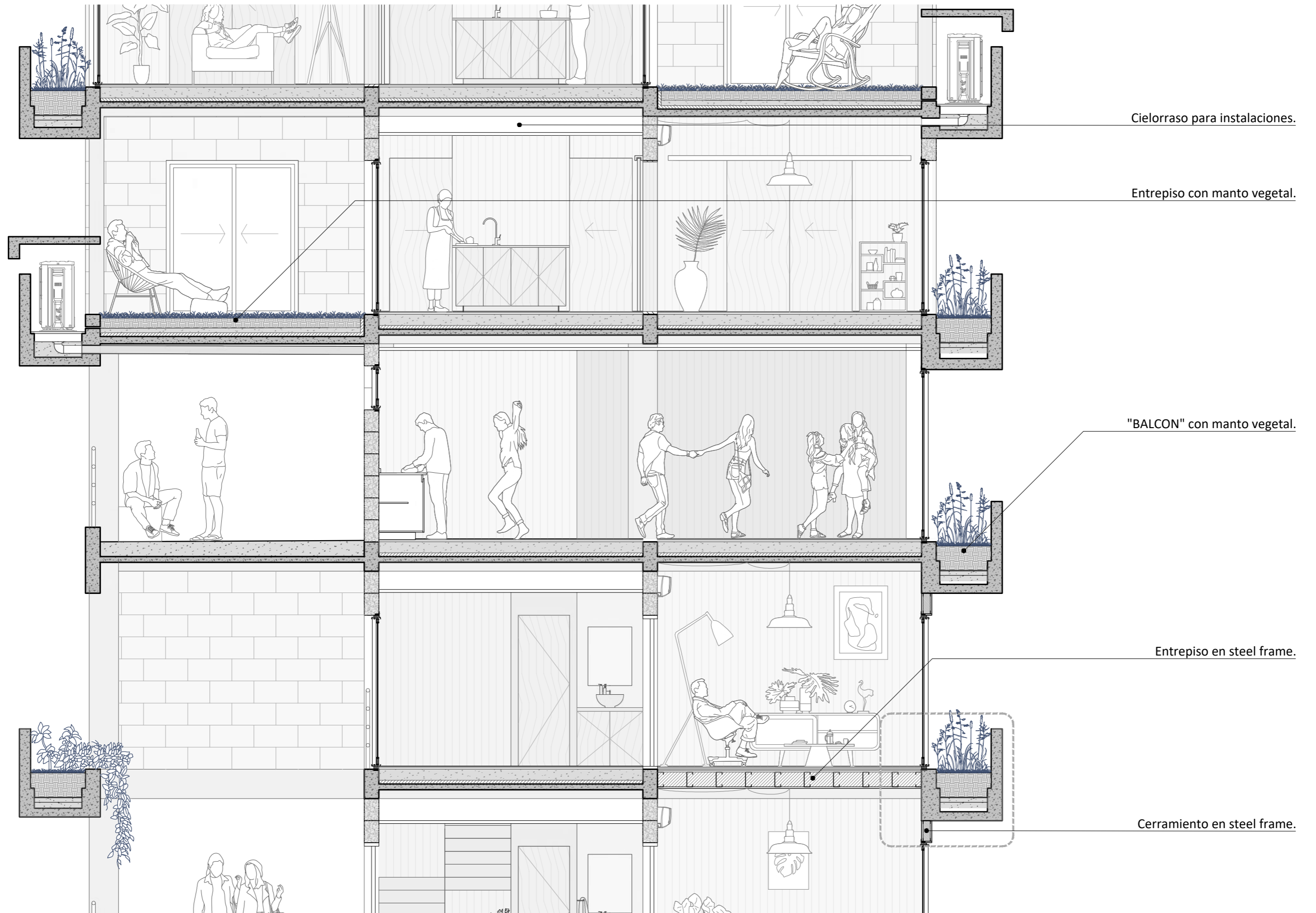
ESCALA GRAFICA

PROYECTO

Corte constructivo



ESC 1 : 50



Cielorraso para instalaciones.

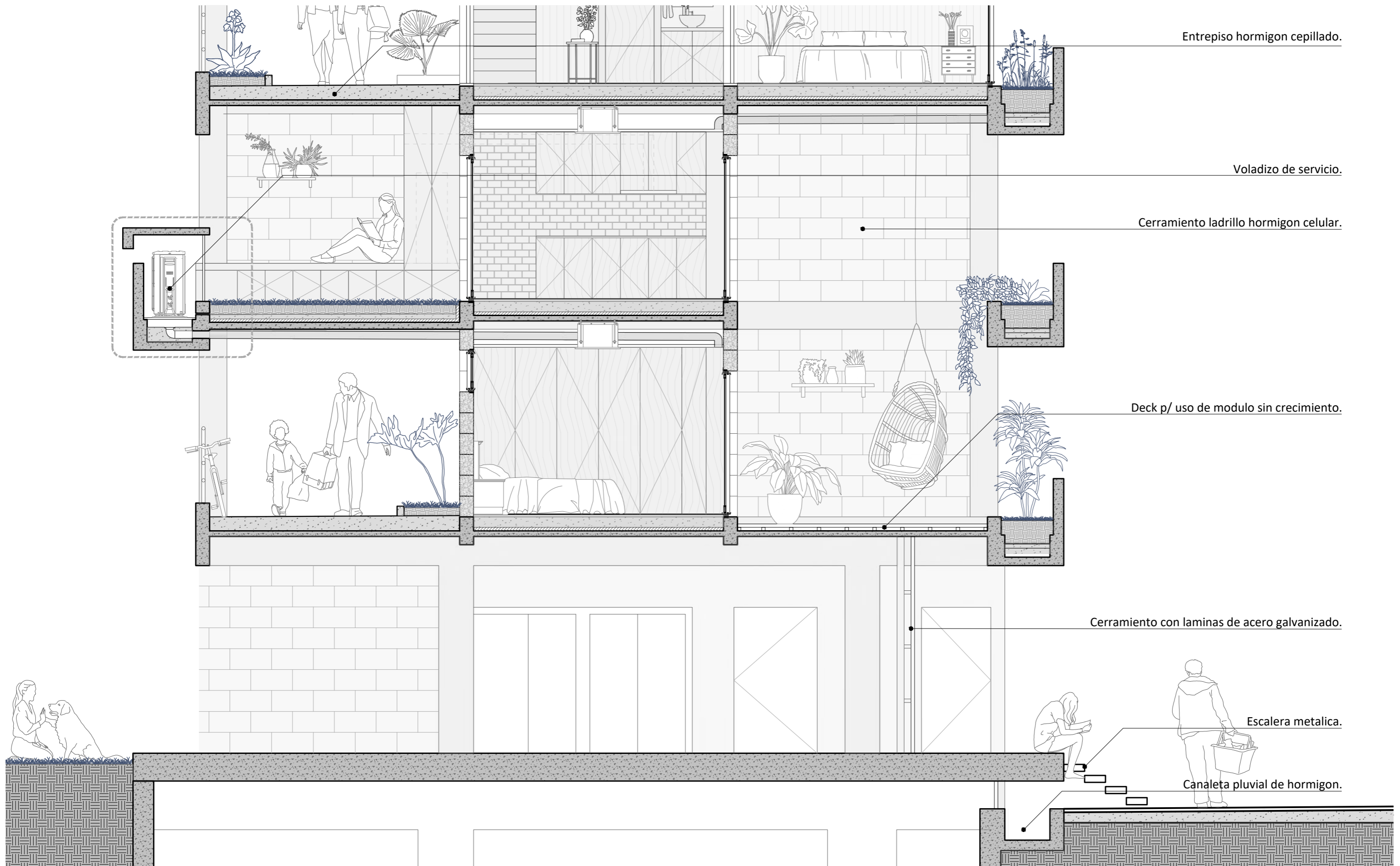
Entrepiso con manto vegetal.

"BALCON" con manto vegetal.

Entrepiso en steel frame.

Cerramiento en steel frame.

ESC 1 : 50



Entrepiso hormigon cepillado.

Voladizo de servicio.

Cerramiento ladrillo hormigon celular.

Deck p/ uso de modulo sin crecimiento.

Cerramiento con laminas de acero galvanizado.

Escalera metalica.

Canaleta pluvial de hormigon.

ESC 1 : 50

PROYECTO

Detalles Constructivos

Carpintería Aluminio Modena 2G2H 1800x2100mm.

Premarco aluminio 1805 x 2105mm.

Espuma aislante de nivelación e:2mm.

Capa de grava e: 5cm.

Placa OSB orientación paralela (PGC) e:18mm.

Placa OSB orientación transversal (PGC) e:18mm.

Aislación termoacústica lana de vidrio e:20cm.

PGC 200 estructura entrepiso.

Montante chapa galvanizada 35mm.

Placa roca de yeso p/ cielorraso 12mm.

Vegetación.

Capa de tierra negra e: 30cm.

Membrana geotextil 4mm 35kg.

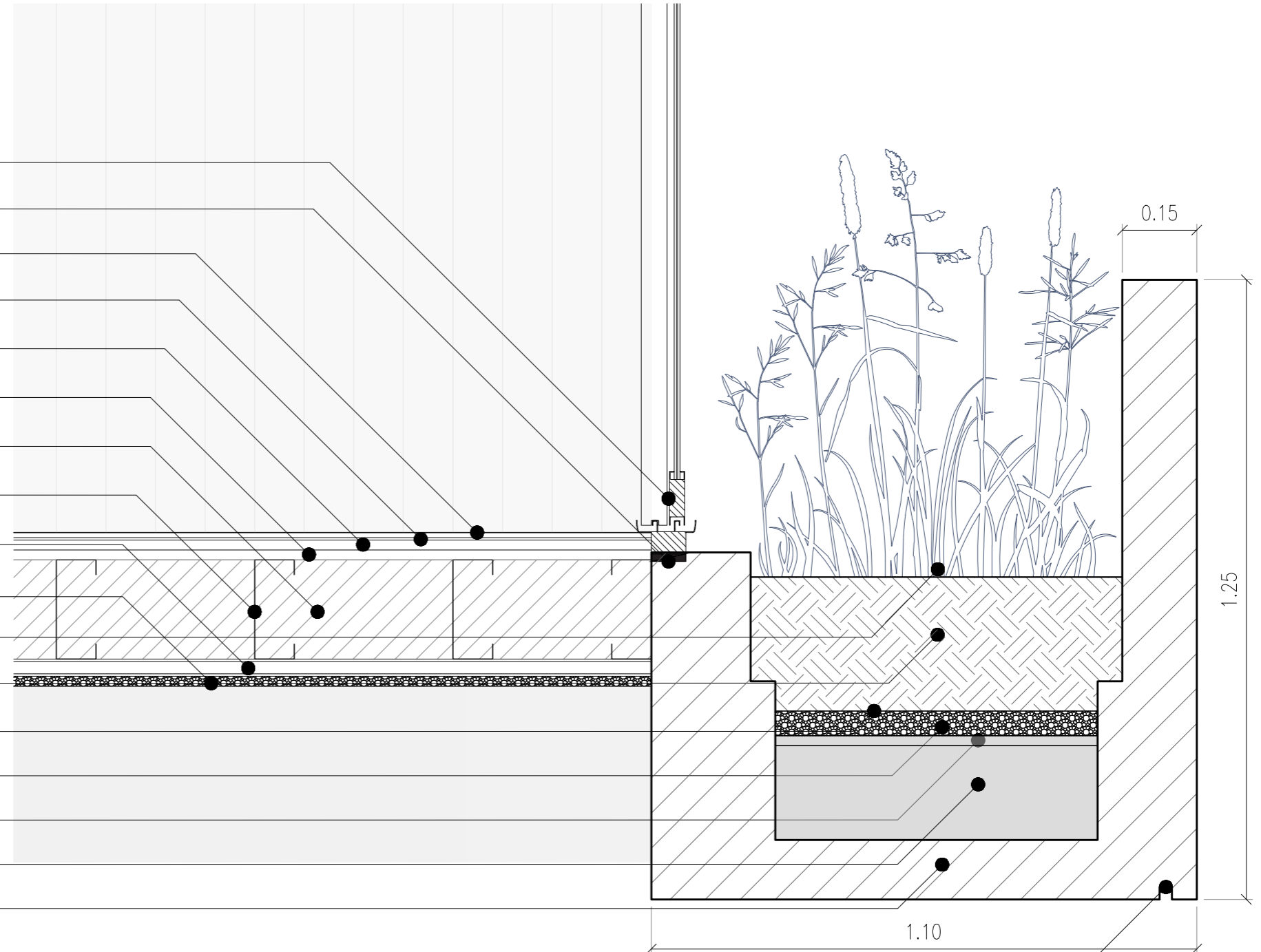
Capa de grava e: 5cm.

Carpeta Niveladora e: 2cm

Contrapiso de H° alivianado pend. 2% e: +15cm.

Balcon H°A° Estructural a la vista.

Goteron 1"x 1".



ESC 1 : 10



Desde la tecnología y la materialidad, se potencia el sentido de pertenencia de cada familia, rompiendo con la monotonía impuesta por el movimiento moderno, donde vivir en conjunto se asociaba con la pérdida de identidad. Este enfoque permite que cada vivienda crezca y evolucione de acuerdo con la materialidad, el color y la terminación que cada familia desee.

El único elemento “estructural” que no cumple la función de “sostener” el edificio es la viga de cierre de los voladizos. Esta viga resuelve las expansiones verdes, las instalaciones pluviales y de acondicionamiento, y el remate del edificio. Además, permite la lectura del conjunto, manteniendo el sentido de pertenencia individual sin olvidar el sentimiento de colectividad que caracteriza a este tipo de intervenciones.

“Hacer ciudad hoy es, hacer ciudad sobre la ciudad, hacer centros sobre los centros, crear nuevas centralidades y ejes articuladores que den continuidad física y simbólica, establecer buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favorecer la mixtura social y funcional en todas las áreas.” Jordi BORJA

“Promover ciudades compactas. Para regular el crecimiento expansivo es necesario el desarrollo y promoción de ciudades policéntricas con condiciones óptimas de habitabilidad, vivibles y multifuncionales, ya que permiten concentrar el desarrollo dentro de los límites urbanos. Asimismo, el modelo de ciudad compacta permite hacer más eficientes las inversiones públicas al disminuir los costos en la provisión de infraestructura y servicios” Política Nacional Urbana de Argentina - 10/2018

A modo de reflexión final, aunque el trabajo surgió inicialmente de la tarea de desarrollar un proyecto urbano para intervenir en un sector específico de la ciudad, la investigación se expandió hacia una exploración más amplia, el problema del crecimiento de la mancha urbana, sus causas, problemáticas y actores. Esto permitió integrar experiencias tanto dentro como fuera del ámbito académico, con el objetivo de proponer una alternativa de intervención que sea respetuosa con el medio ambiente, eficiente en el uso de recursos, superadora de las opciones actuales, sin olvidar que las políticas de vivienda se tratan un vehículo de propaganda política.

En conclusión, nuestro rol consiste en ofrecer soluciones sencillas y viables para problemas reales, centradas en la optimización de recursos como la energía, los materiales, la mano de obra, el presupuesto y el uso del suelo, un aspecto que a menudo se pasa por alto en muchos países latinoamericanos debido a la abundancia de territorio disponible. De esta forma, buscar mejorar la calidad de vida de quienes habitan tanto las obras de arquitectura como los entornos urbanos en los que se insertan.

Finalmente, este trabajo queda abierto a futuras investigaciones y experimentaciones sobre alternativas de gestión e intervención en los tejidos urbanos, con la posibilidad de extenderse a otros sectores de la ciudad o incluso a otras localidades que enfrenten problemáticas similares.

TEXTOS

- Raquel Rolnik La guerra de los lugares.
 Laccaton & Vassal La ciudad desde la vivienda.
 Jordi Borja La ciudad construida. Urbanismo en América Latina.

ARTICULOS

- Sebastian Inacio Hacia la reconstrucción del espacio público y de la seguridad vial. Revista Capba N°22 (2017).
 CAPBAUNO Hacia una ciudad accesible. Criterios de diseño accesible. Revista Capba N°22 (2017).
 CAPBAUNO Recopilación de Antecedentes del “Concurso 20 Ideas para La Plata” en el marco del Plan Estratégico La Plata 2001-2010.
 Martin Di Peco Políticas de conectividad. Revista Summa+ N°87 (2007).
 Alfonso Corona Martinez Breve reflexión sobre la manzana. Revista Summa+ N°87 (2007).
 IIDi Capba Hacer ciudad sobre la ciudad. Revista Capba N°27 (2019).
 Jose Ignacio Lopez Soria Pensar la ciudad. Revista Hueso Número N°41 (2003).

PUBLICACIONES

- Daniela Cortizo Tierra vacante y proceso de expansión urbana en las periferias del Partido de La Plata. Geograficando, 13(2), e025 (2017).
 M. E. Rodriguez Daneri Crecimiento urbano y acceso al suelo: Implicaciones del programa crédito argentino del bicentenario en La Plata.
 Giglio; Cortizo; Frediani; R. Tarducci Lógicas de ocupación y acceso al suelo en procesos de desarrollo residencial expansivo. El caso de la periferia del partido de La Plata (2003-2016). Cuaderno Urbano V27.
 Gabriel Losano Código de ordenamiento urbano y economía urbana: Análisis de una problemática concreta en la ciudad de La Plata. Quid 16(1),74-91. En Memoria Académica. (2011).
 Daniela Gargantini Revisión histórica de las políticas de vivienda argentinas implementadas como respuestas a la problemática socio habitacional existente. (2003).
 M. Birche; R. Tarducci; K. Jensen; Hacia nuevas formas de pensar el territorio: Una propuesta para el desarrollo de la Región del Gran La Plata, Buenos Aires, M. Cremaschi; P. Bilbao; O. Ravella Argentina. ISSN 1666-6186. V31 (2021).