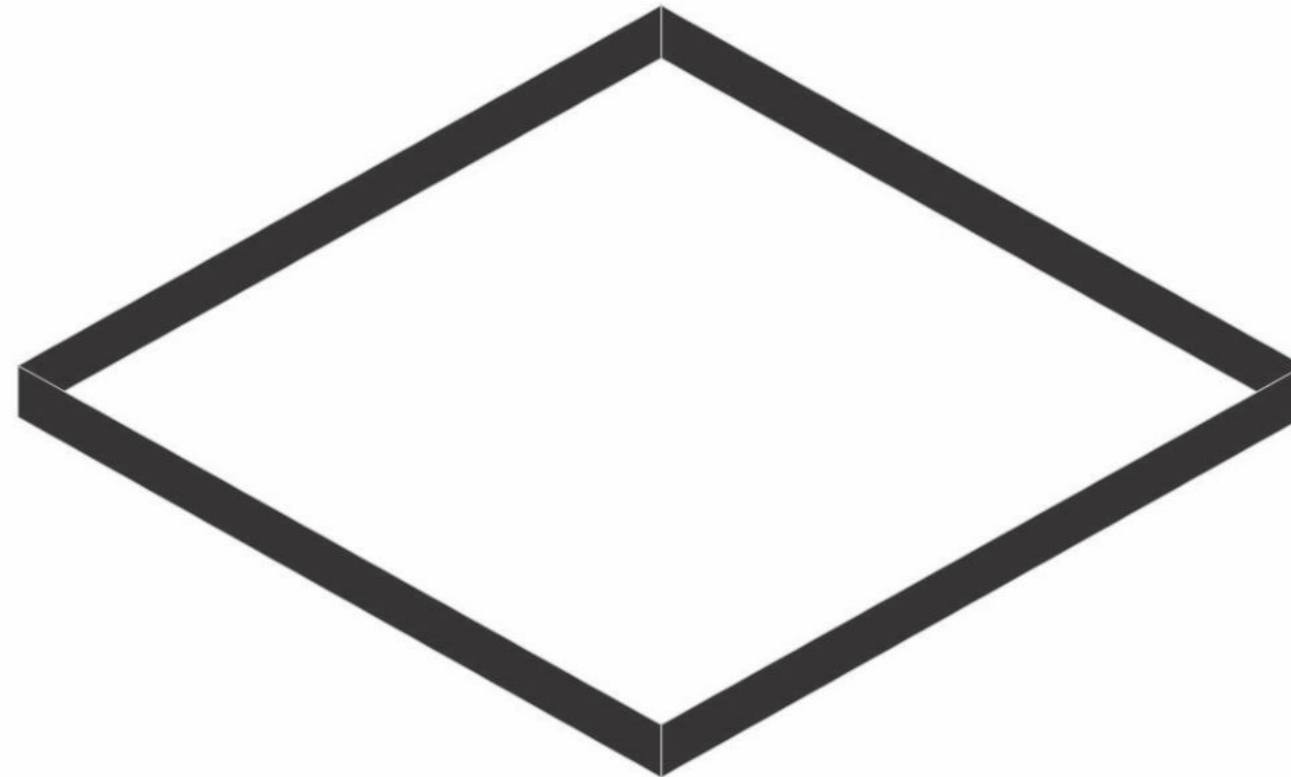


|

# STOP LA PLATA

HIPÓTESIS DE CRECIMIENTO PARA LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA



Autor: VAN DOMSELAAR, Gastón

Numero de legajo: 36588/9

Titulo: "Stop La Plata. Hipótesis de crecimiento para la ciudad contemporánea "

Proyecto final de carrera

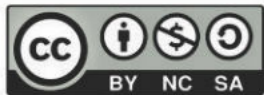
Taller vertical de arquitectura N° 10 ▪ POSIK ▪ REYNOSO

Docentes: FARIÑA Fernando ▪ CRAIG Federico ▪ REDKWA Ana Ines

Facultad de arquitectura y urbanismo ▪ UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

Fecha de defensa: 15.12.2022

Licencia Creative Commons



FAU

Facultad de  
Arquitectura  
y Urbanismo



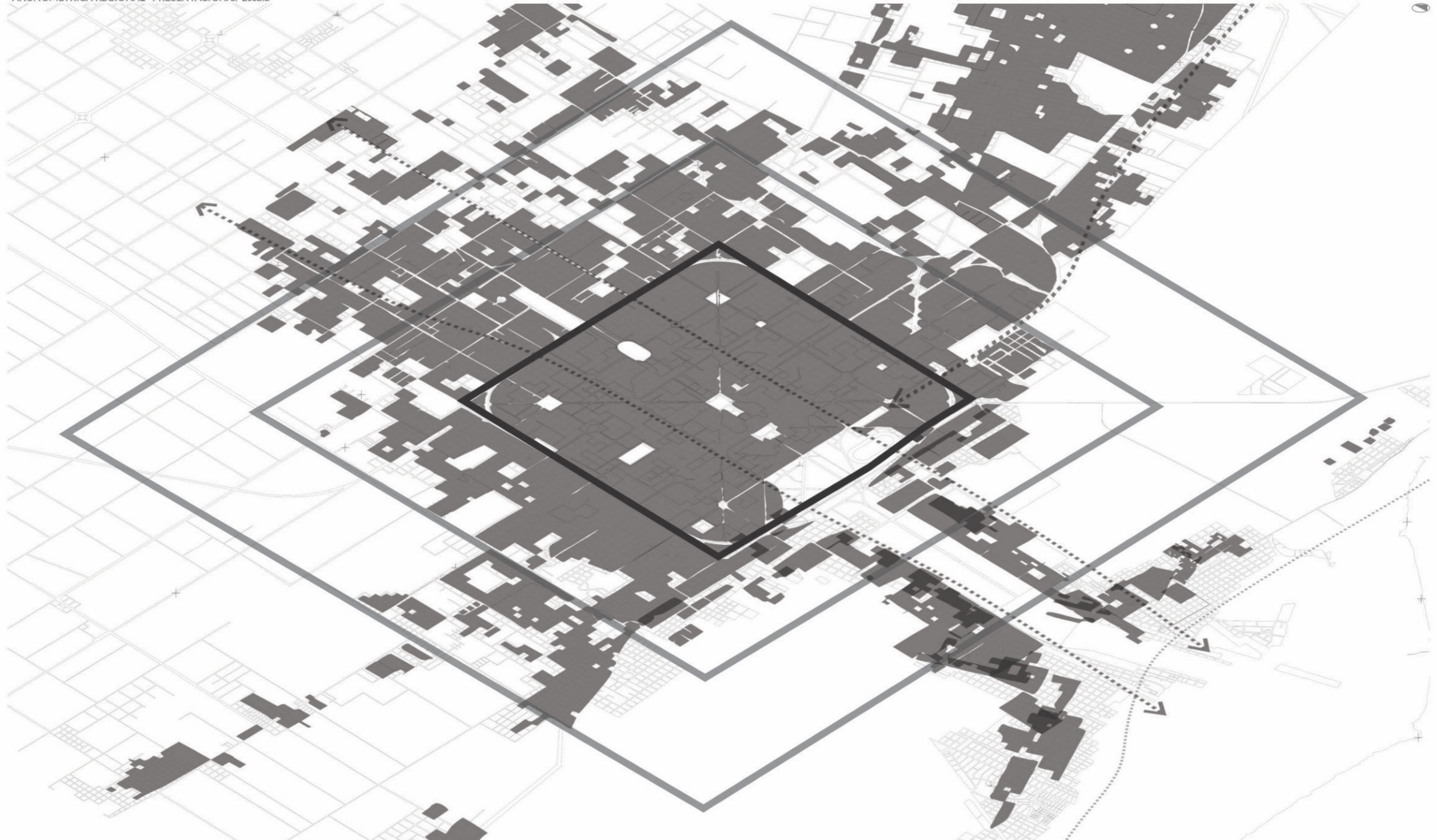
UNIVERSIDAD  
NACIONAL  
DE LA PLATA



# INDICE

<b>01</b>	<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	<b>01 A 07</b>
	▪ Estado de la cuestión .....	01 A 04
	▪ Referencias .....	05.A.07
<b>02</b>	<b>ESTRATEGIA URBANA</b> .....	<b>08 A 09</b>
	▪ Accesos y circulaciones .....	08
	▪ Código de ordenamiento territorial modificado .....	09
<b>03</b>	<b>ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA</b> .....	<b>10 A 46</b>
	▪ Escala urbana (totalidad) .....	10 A 14
	▪ Escala barrial.(sector) .....	15 A 28
	▪ Escala puntual (componente) .....	29 A 46
<b>04</b>	<b>ESTRATEGIA TÉCNICA</b> .....	<b>47 A 58</b>
	▪ Estructura .....	47 A 52
	▪ Instalaciones .....	53.A.58
<b>05</b>	<b>PERSPECTIVAS</b> .....	<b>59 A 85</b>
	▪ Aéreas .....	59 A 73
	▪ Exteriores .....	74 A 78
	▪ Interiores .....	79 A 85
<b>06</b>	<b>INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA</b> .....	<b>86 A 88</b>
	▪ Memoria .....	86 A 87
	▪ Bibliografía .....	87
	▪ Reflexión .....	88
<b>07</b>	<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	

**MARCO TEÓRICO - ESTADO DE LA CUESTIÓN**  
 AXONOMÉTRICA REGIONAL - PRESENTACIÓN. 5/ Escala



**PROYECCIÓN POBLACIONAL 2010 - 2070**

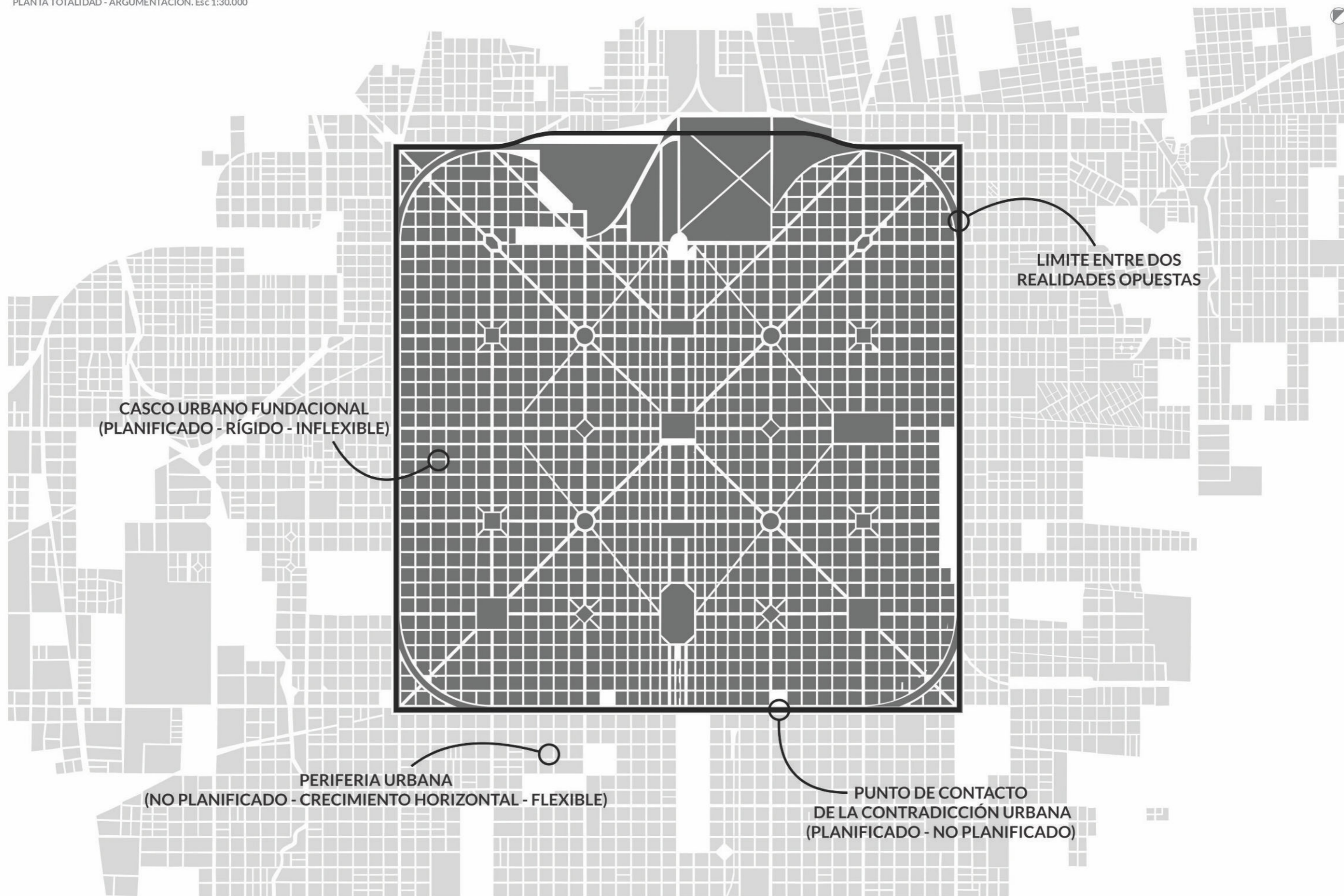
	2010	2020	2030	2040	2050	2060	2070
POBLACIÓN DE LA PLATA	659.575	713.947	761.825	807.490	851.855	894.920	936.685
POBLACIÓN DENTRO DEL CASCO	152.122	200.000	247.878	293.543	337.908	380.973	420.000
CRECIMIENTO POR DECADA	59.856	54.372	47.878	45.665	44.365	43.065	41.765

PROYECCIÓN +  
 HABITANTES  
 RE-LOCALIZADOS  
**TOTAL HABITANTES**  
 422.500

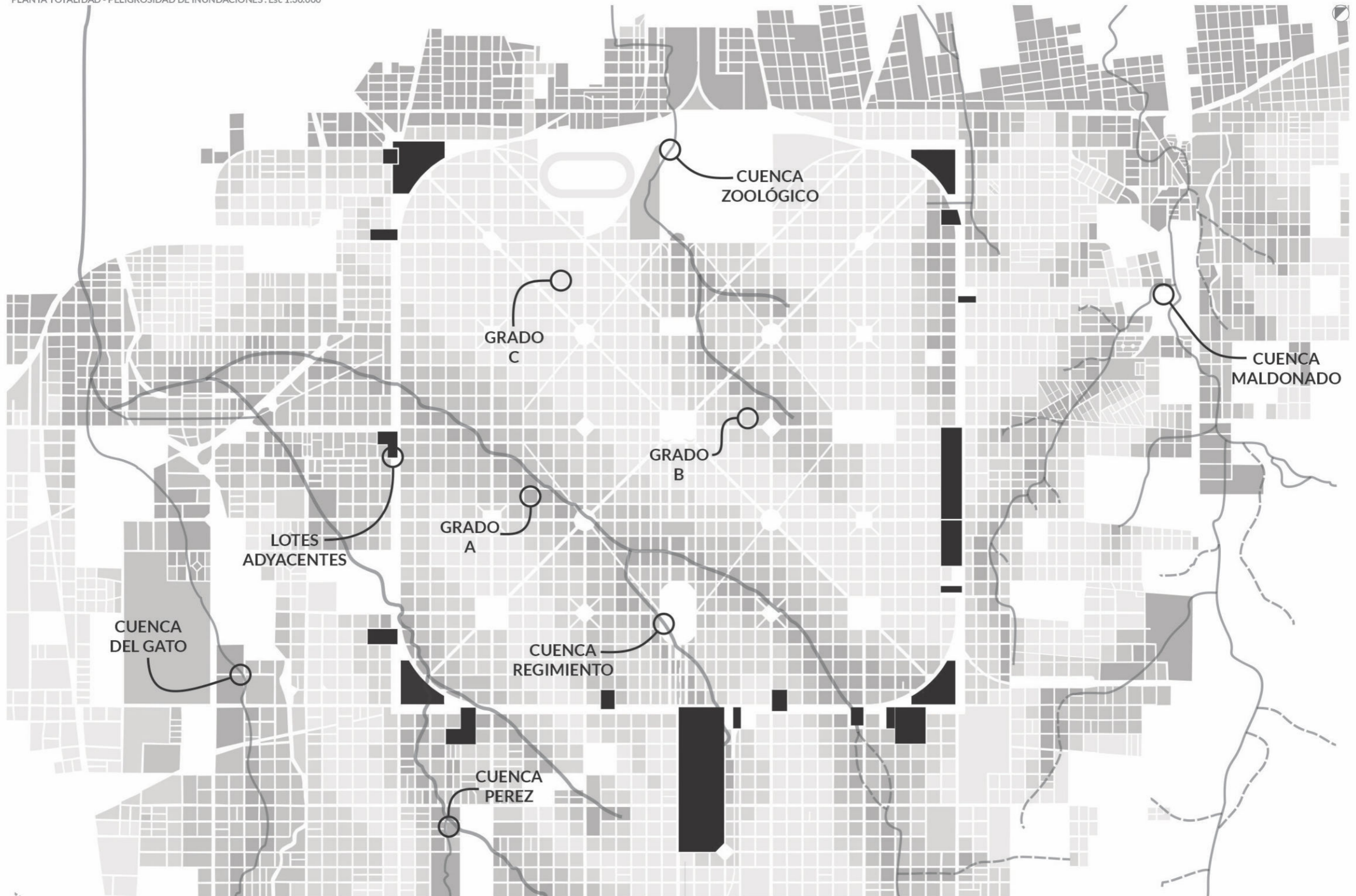
**PROYECCIÓN DEL PARTIDO DE LA PLATA**



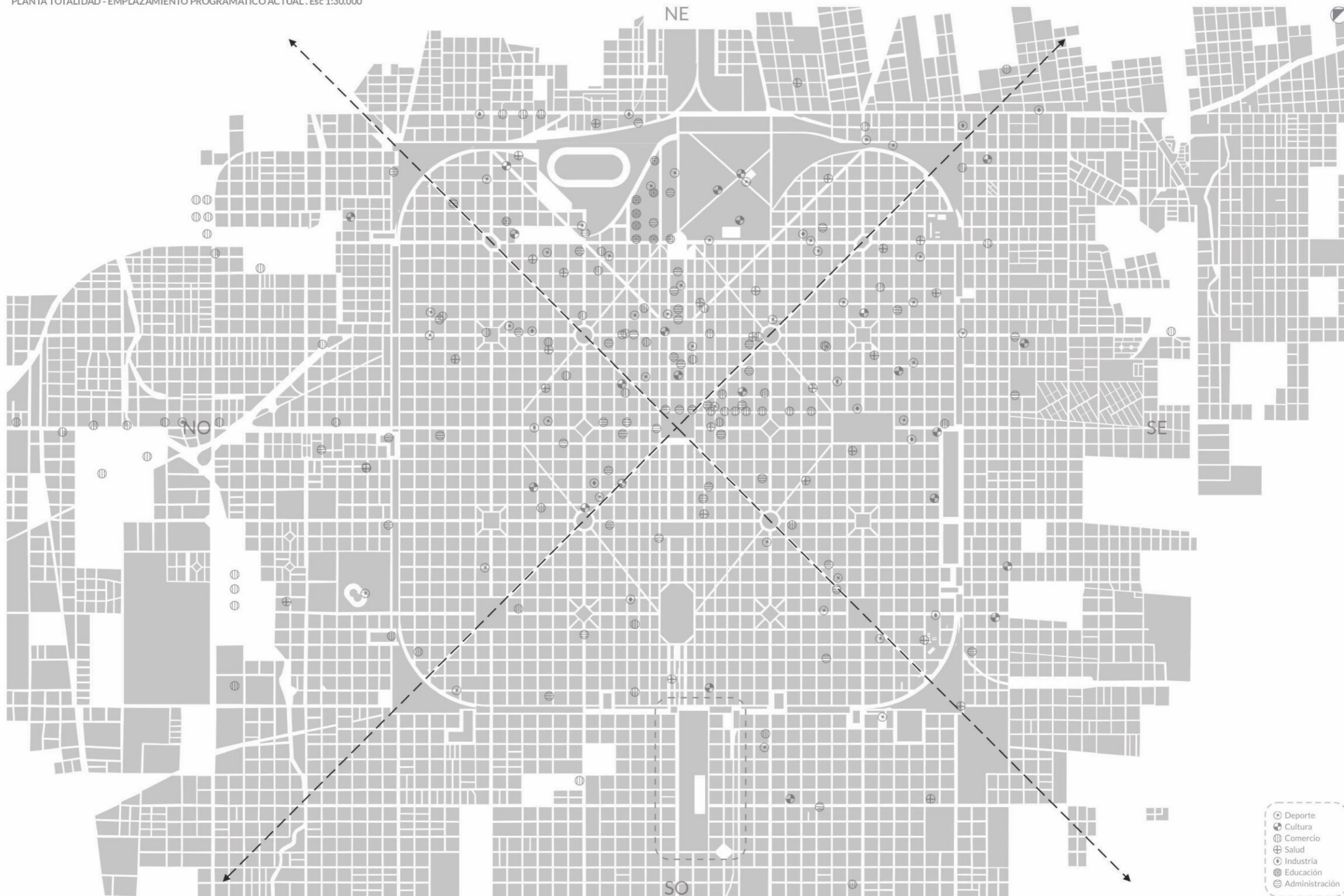
MARCO TEÓRICO - ESTADO DE LA CUESTIÓN  
PLANTA TOTALIDAD - ARGUMENTACION. Esc 1:30.000



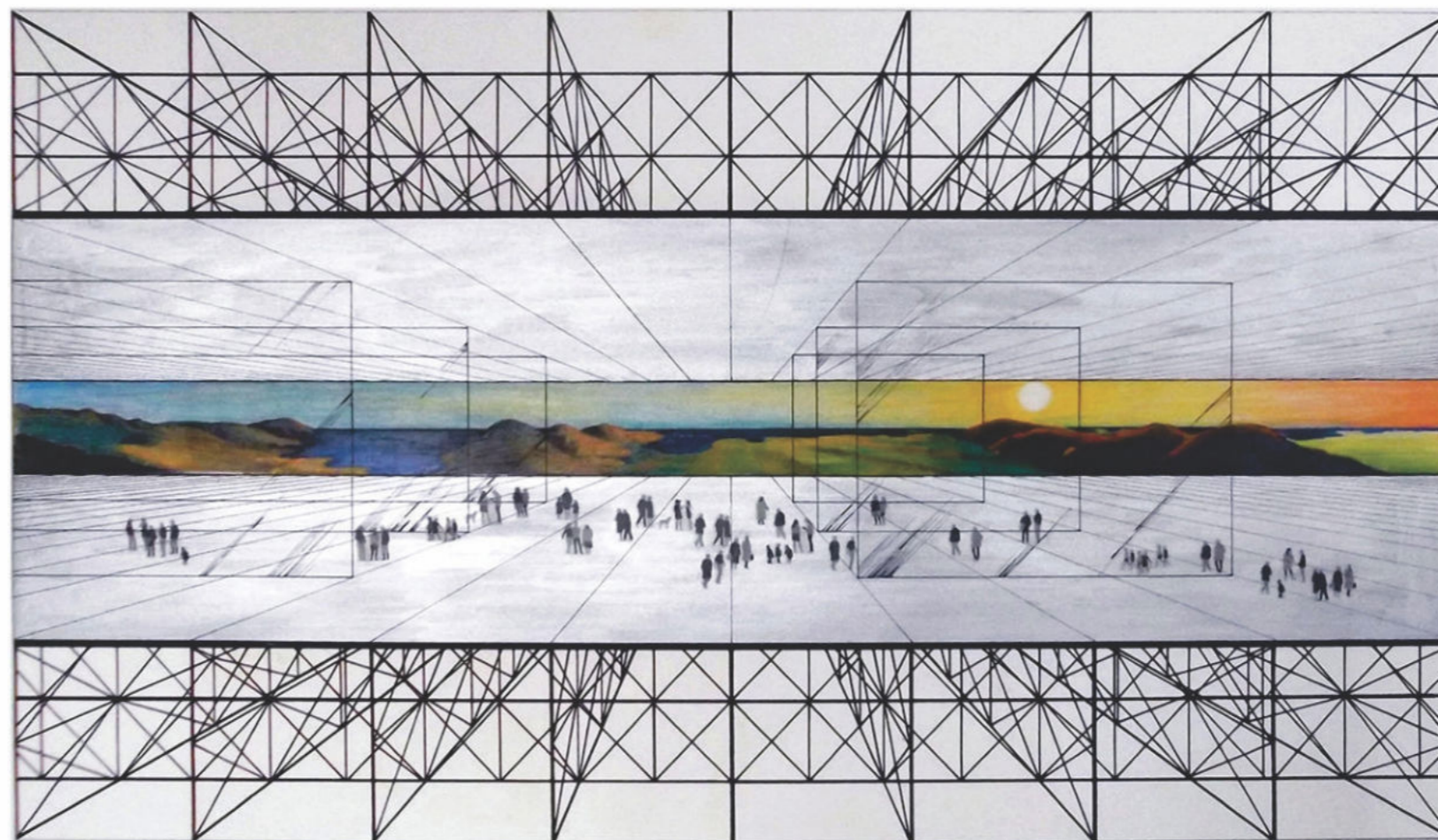
MARCO TEÓRICO - ESTADO DE LA CUESTIÓN  
PLANTA TOTALIDAD - PELIGROSIDAD DE INUNDACIONES . Esc 1:30.000



MARCO TEÓRICO - ESTADO DE LA CUESTIÓN  
PLANTA TOTALIDAD - EMPLAZAMIENTO PROGRAMÁTICO ACTUAL . Esc 1:30.000

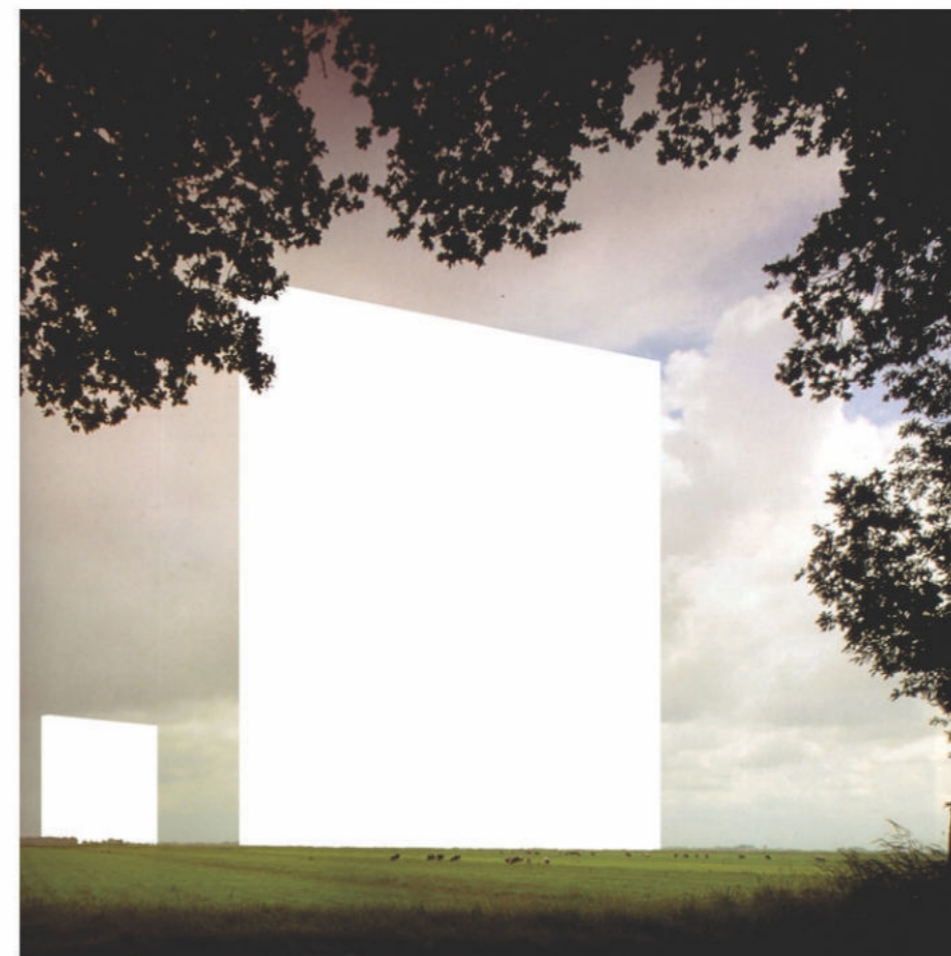
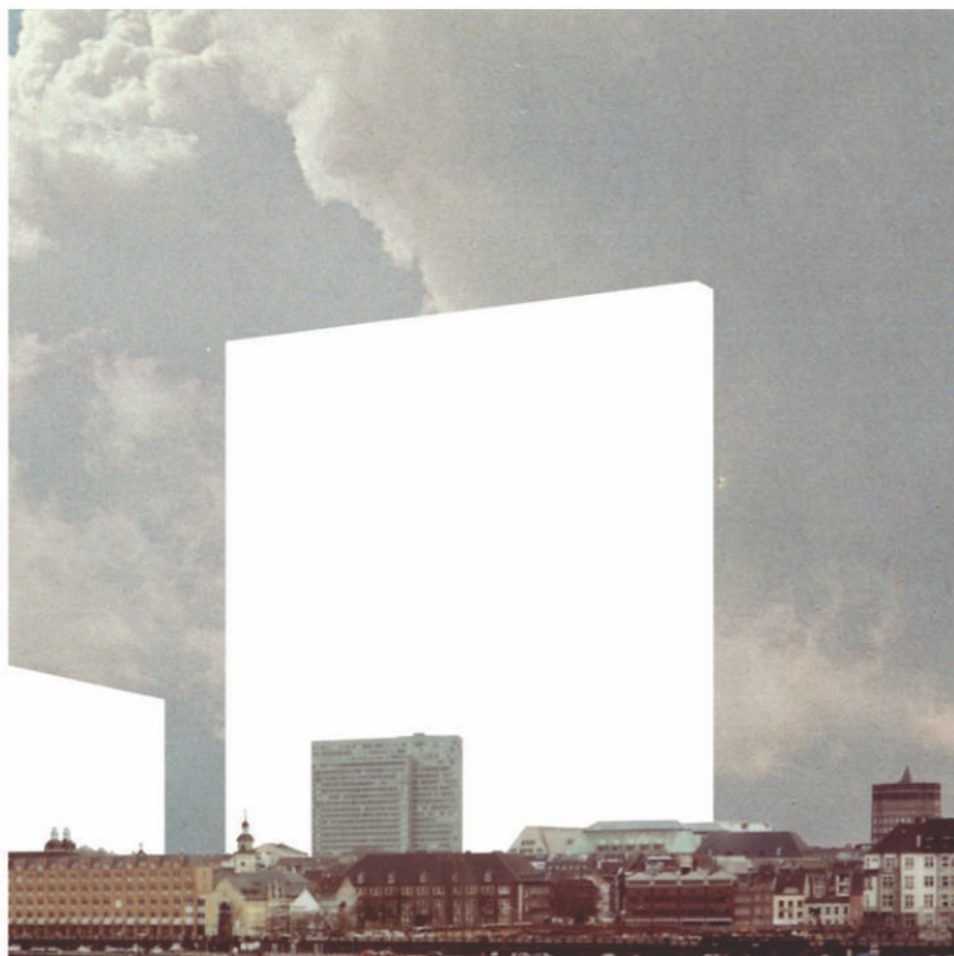
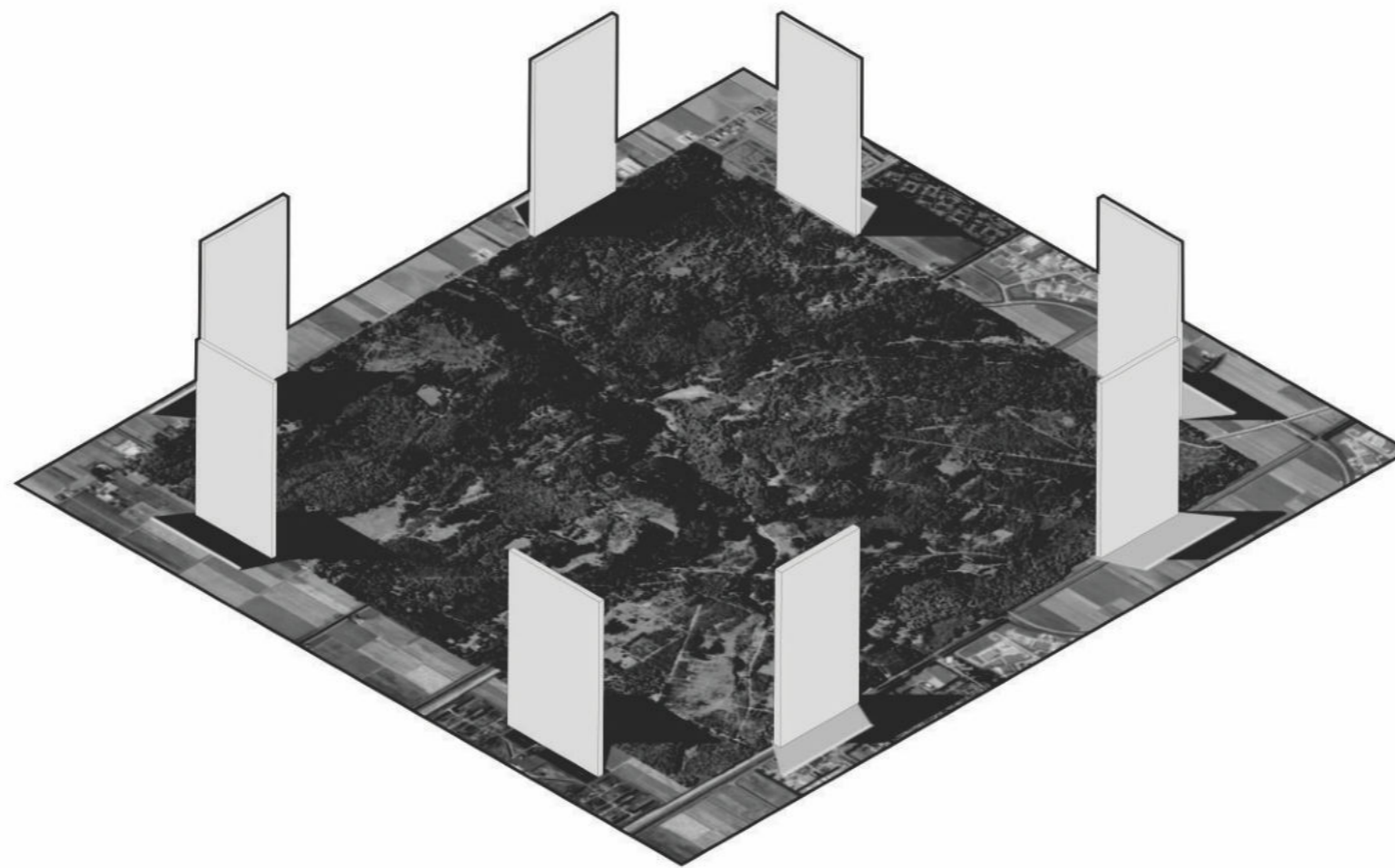


MARCO TEÓRICO - REFERENTES  
NO STOP CITY - ARCHIZOOM (1970)

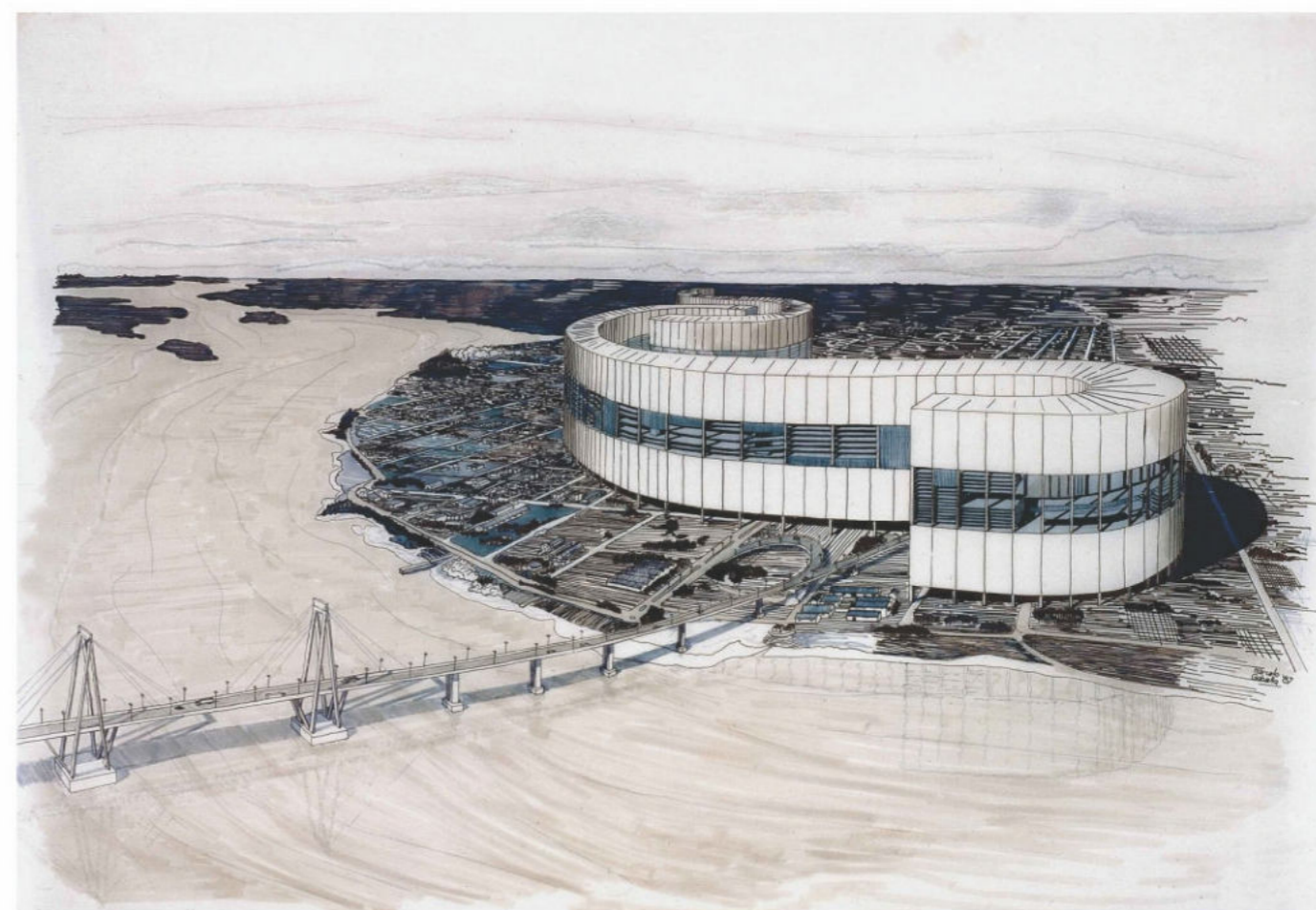
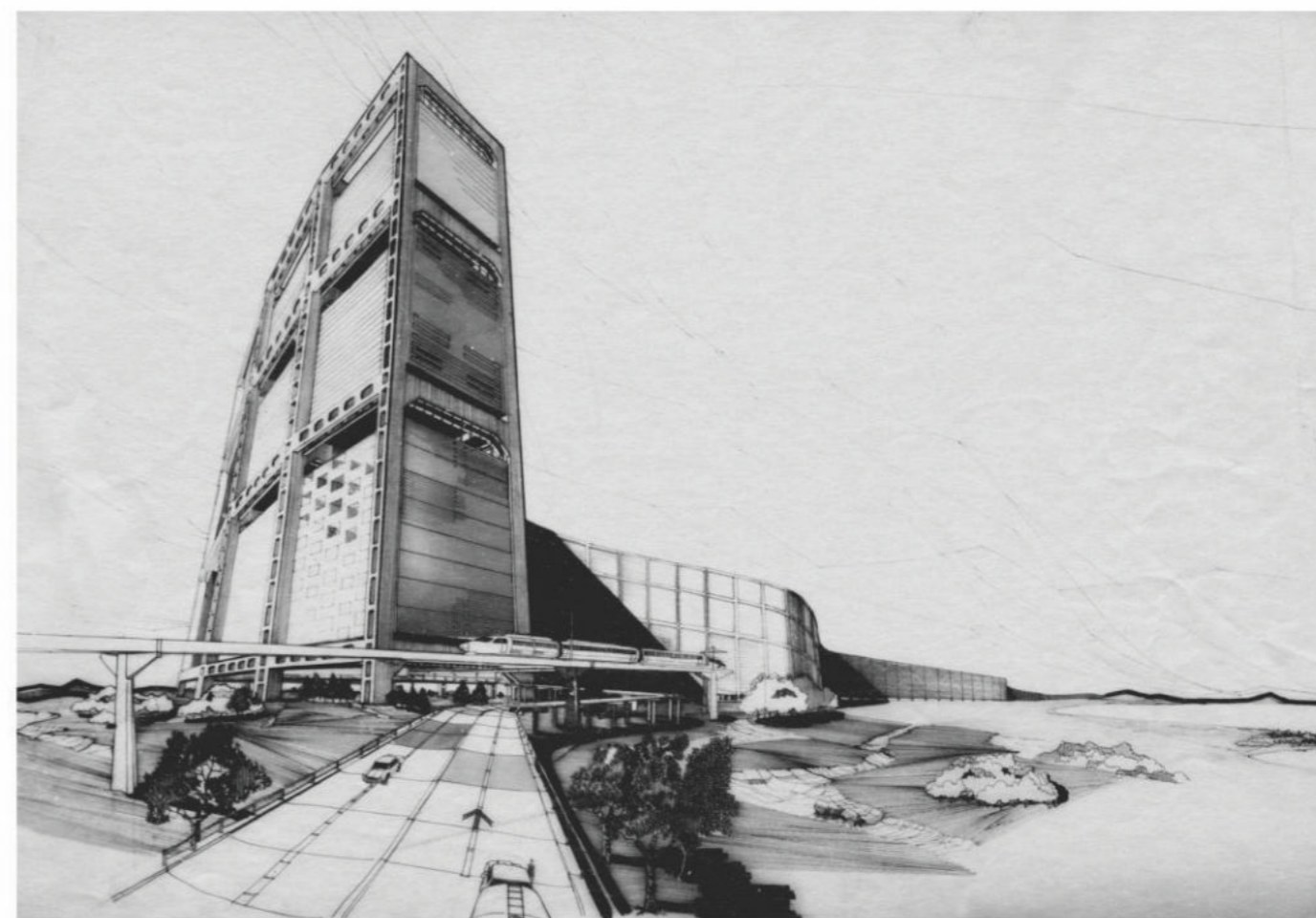
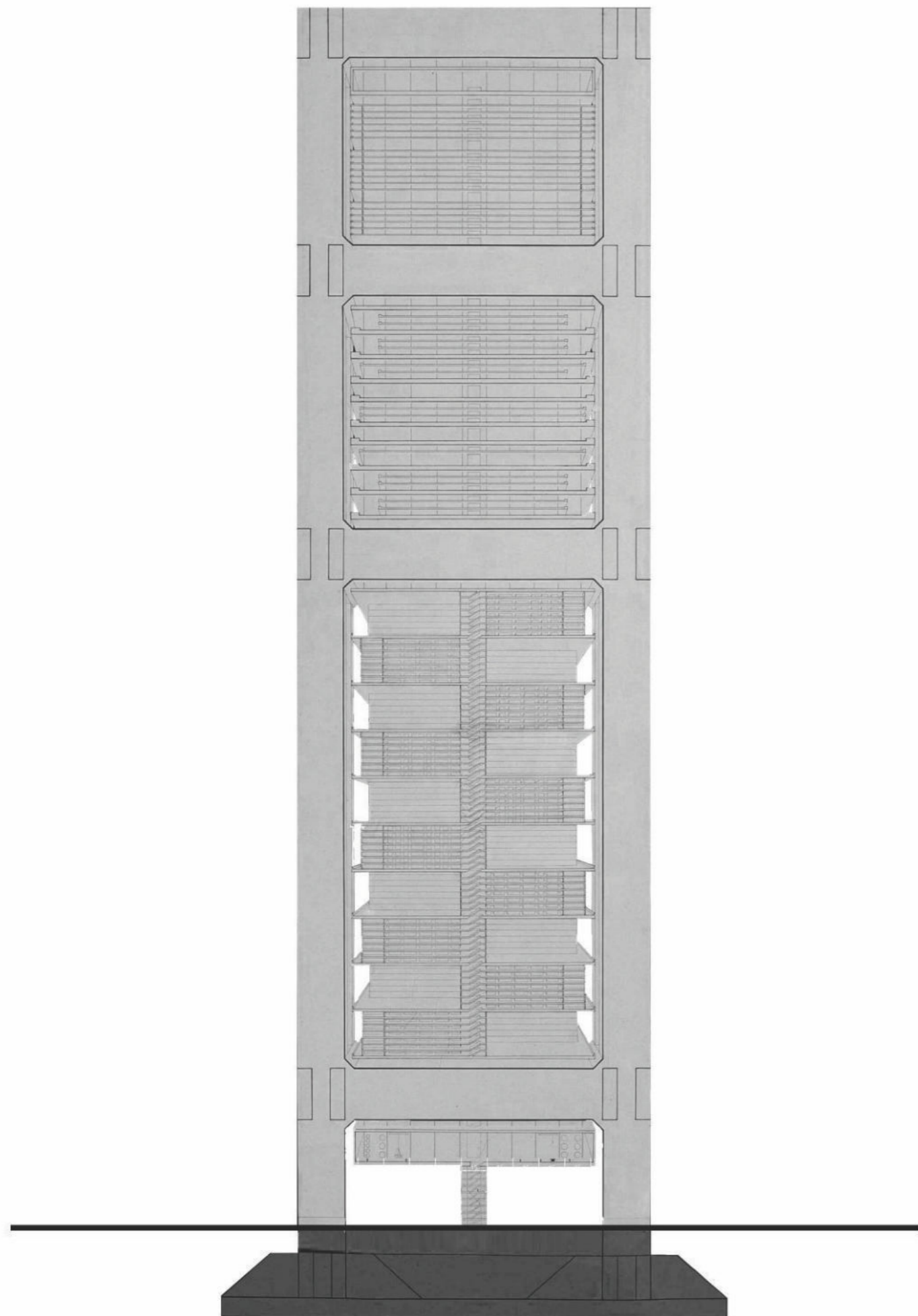




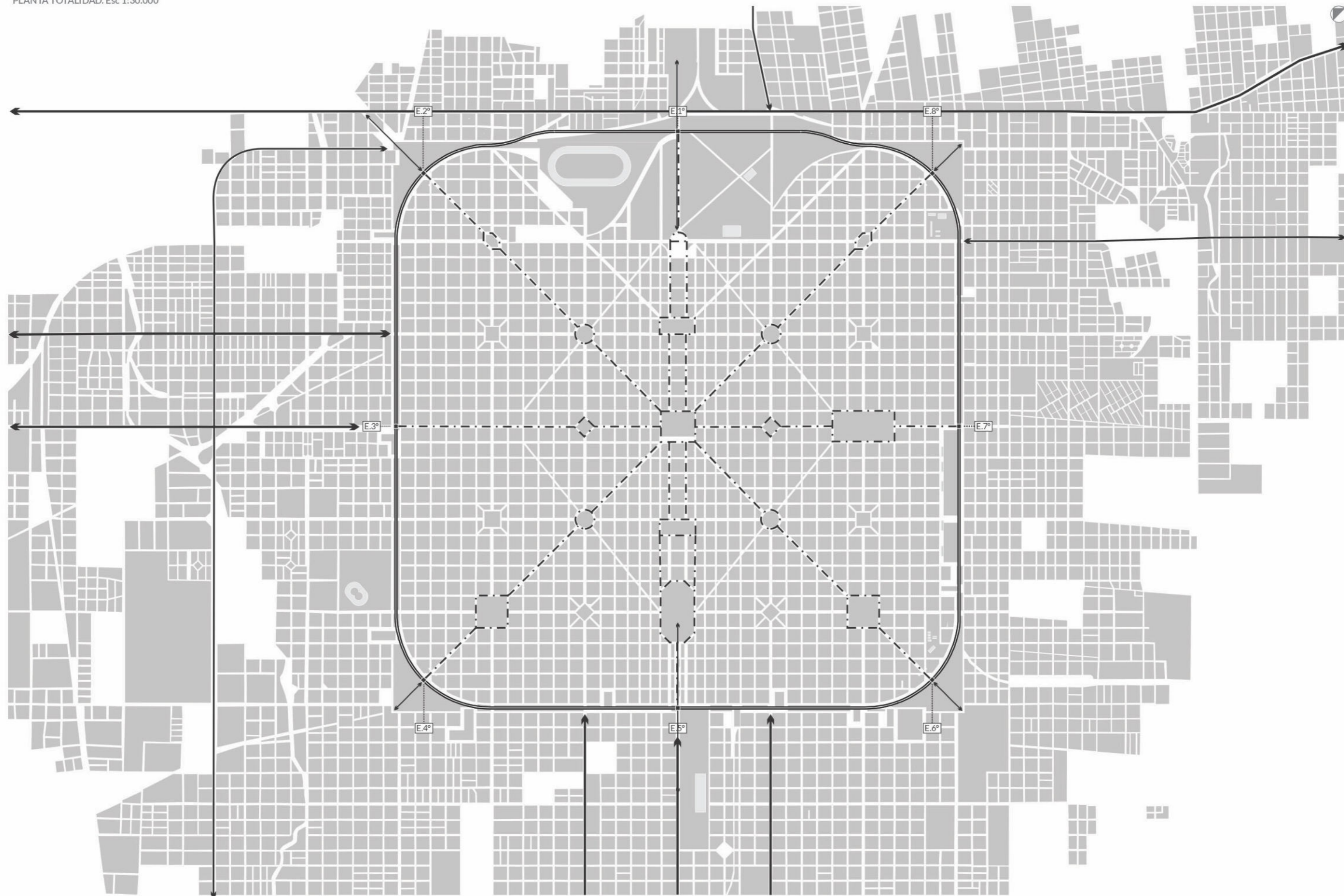
MARCO TEÓRICO - REFERENTES  
STOP CITY - DOGMA (2007)



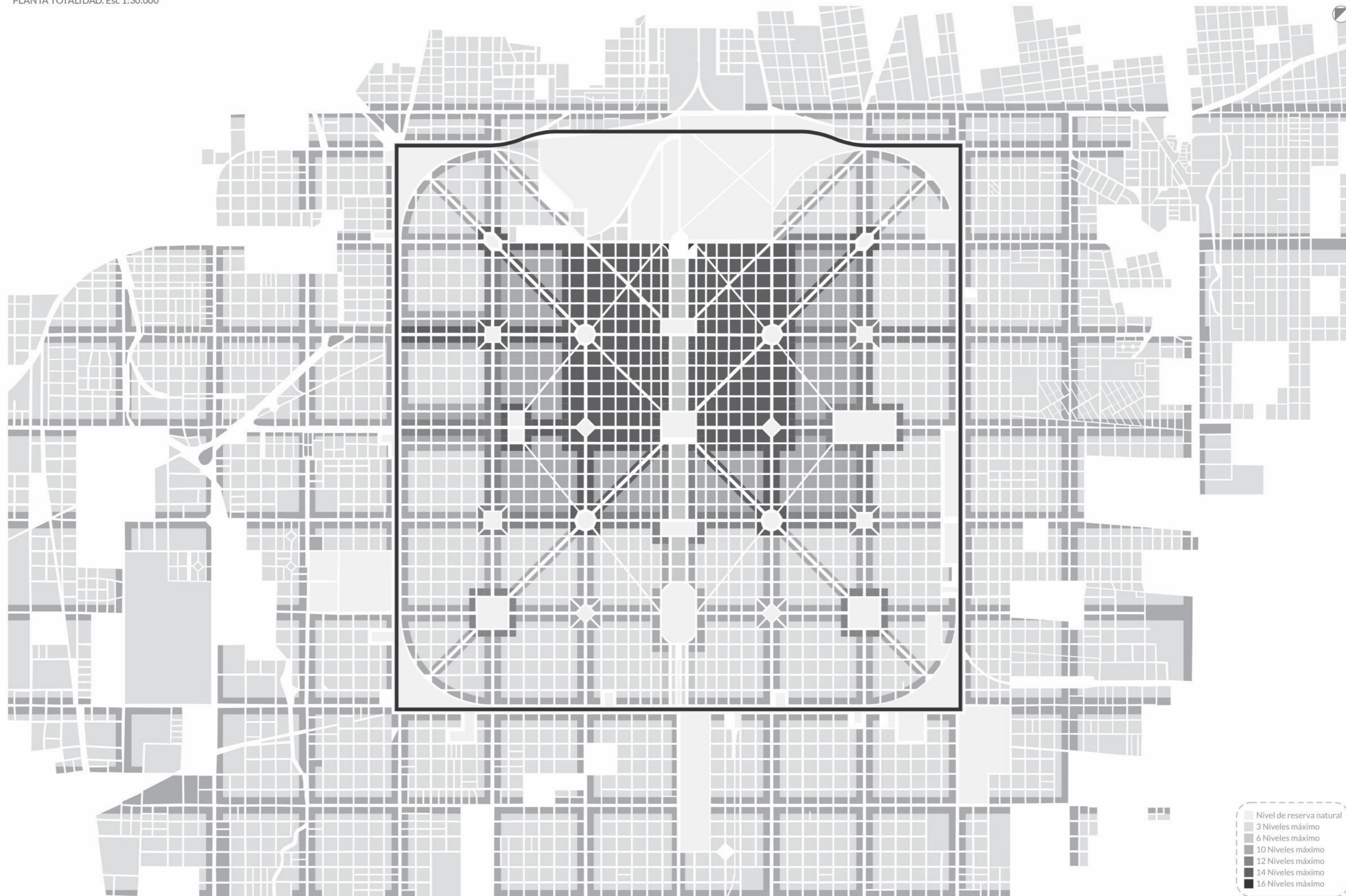
MARCO TEÓRICO - REFERENTES  
LA CIUDAD QUE NECESITA LA HUMANIDAD - AMANCIO WILLIAMS (1974)



ESTRATEGIA URBANA - ACCESOS Y CIRCULACIONES  
PLANTA TOTALIDAD. Esc 1:30.000

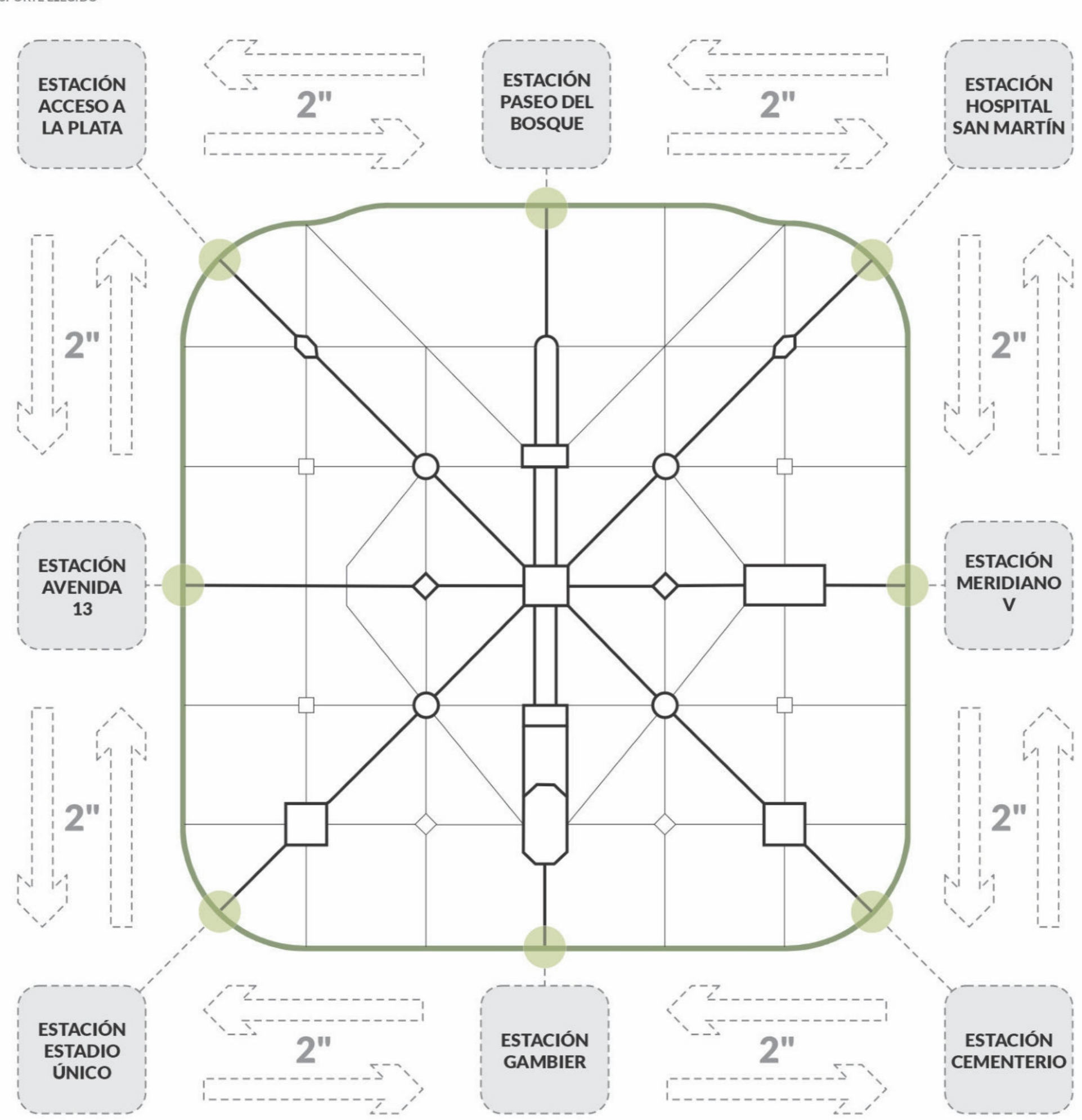


ESTRATEGIA URBANA - CÓDIGO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL MODIFICADO  
PLANTA TOTALIDAD. Esc 1:30.000



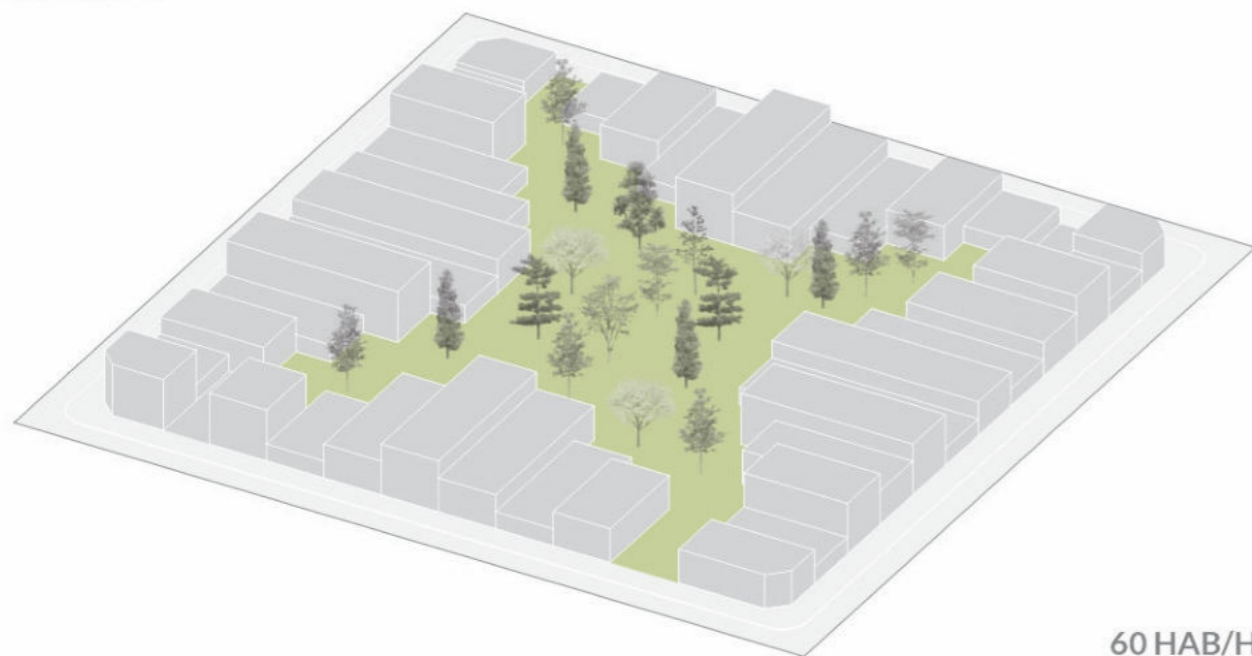
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA URBANA  
 ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL MEDIO DE TRANSPORTE ELEGIDO

- RECORRIDO MONORRIEL
- 16 TRENES EN TOTAL
- 8 TRENES POR SENTIDO
- TRAYECTORIA TOTAL: 20 KM
- TIEMPO TOTAL: 16"
- 8 ESTACIONES
- 2,5 KM ENTRE ESTACIONES
- 2" ENTRE ESTACIONES
- 800M2 CADA ESTACIÓN
- 760 PASAJEROS EN SIMULTANEO
- 1,05 M2/PASAJERO



- VAGONES MONORRIEL
- 75 KM/H APROXIMADAMENTE
- 360 PASAJEROS POR CADA TREN
- 90 PASAJEROS POR CADA VAGÓN
- 90 PASAJEROS CADA VAGÓN
- 25 PASAJEROS SENTADOS
- 100 PASAJEROS SENTADOS
- 260 PASAJEROS SENTADOS

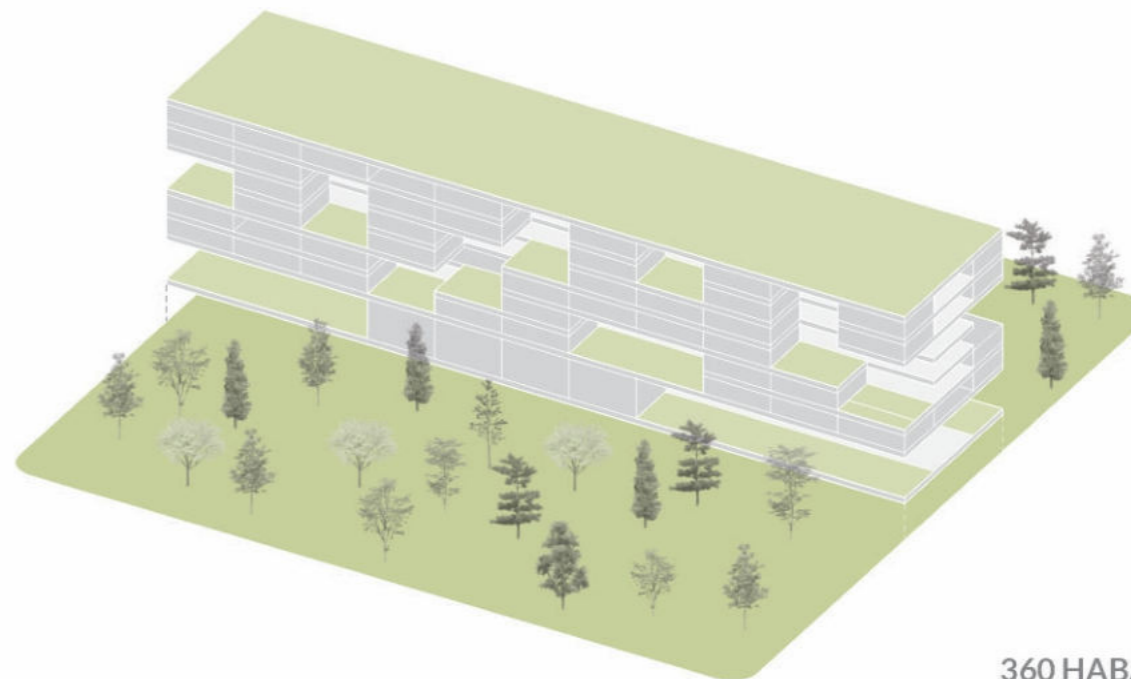
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA URBANA  
ESQUEMA PROGRAMÁTICO



OCUPACIÓN



VERTICAL



60 HAB/H

360 HAB/H

SUPERFICIE VERDE

30%

SUPERFICIE CONSTUIDA

50%

SUPERFICIE CIRCULACIÓN

20%

SUPERFICIE VERDE

150%

SUPERFICIE CONSTUIDA

40%

SUPERFICIE CIRCULACIÓN

20%

CATEGORÍA	M2/HAB NECESARIO	M2/HAB TOTALES	INCIDENCIA TOTAL	SUB CATEGORÍA	M2/HAB NECESARIO	M2/HAB PARCIAL	INCIDENCIA PARCIAL
VIVIENDA **	21,00	2.457.499	74,9%	PERMANENTES	27,00	1.053.214	43%
				ESTUDIANTES	22,50	877.678	36%
				GENTE MAYOR	13,50	526.607	21%
				COMERCIO	0,10	11.812	20%
PRODUCCIÓN **	0,50	59.059	1,8%	SERVICIOS BÁSICOS Y COMPLEMENTARIOS	0,15	17.718	30%
				CO-WORKING	0,05	5.906	10%
				LABORATORIO	0,05	5.906	10%
				HUERTA PUBLICA	0,15	17.718	30%
EDUCACIÓN	2,70	316.386	9,6%	PRE ESCOLAR	0,50	58.590	19%
				PRIMARIA	0,65	76.167	24%
				SECUNDARIA	0,50	58.590	19%
				TERCIARIO	0,15	17.577	6%
SANIDAD *	0,30	36.091	1,1%	UNIVERSITARIO	0,65	76.167	24%
				INVESTIGACIÓN	0,25	29.295	9%
				SALA DE EMERGENCIA Y PRIMEROS AUXILIOS	0,10	12.030	33%
RECREACIÓN **	2,70	316.386	9,6%	CENTROS DE INTERNACIÓN	0,20	24.061	67%
				EQUIPAMIENTO DEPORTIVO / RECREATIVO	2,70	316.386	100%
SOCIO CULTURAL *	0,50	59.059	1,8%	GUARDERIA	0,05	5.906	10%
				CENTRO COMUNITARIO	0,10	11.812	20%
				BIBLIOTECA	0,10	11.812	20%
				CINES Y OTRAS AMENIDADES	0,20	23.623	40%
GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN	0,30	36.091	1,1%	CULTO	0,05	5.906	10%
				COMUNICACIONES ( CORREOS, TELEFONÍA, ETC)	0,10	12.030	33%
				ADMINISTRACIÓN PUBLICA	0,05	6.015	17%
				ADMINISTRACIÓN PRIVADA	0,10	12.030	33%
				SEGURIDAD (POLICÍA, BOMBEROS, ETC)	0,10	6.015	17%
	28,00	3.281.040	749%				

ESPACIOS VERDES LIBRES - RECREACIÓN

ESPACIOS PLANIFICADOS

PLAZAS, PARQUES Y PASEO DEL BOSQUE

ESPACIOS NO PLANIFICADOS

LOTES INCORPORADOS AL PROYECTO POR SER ADYACENTES AL ANILLO

ESPACIOS NO PLANIFICADOS

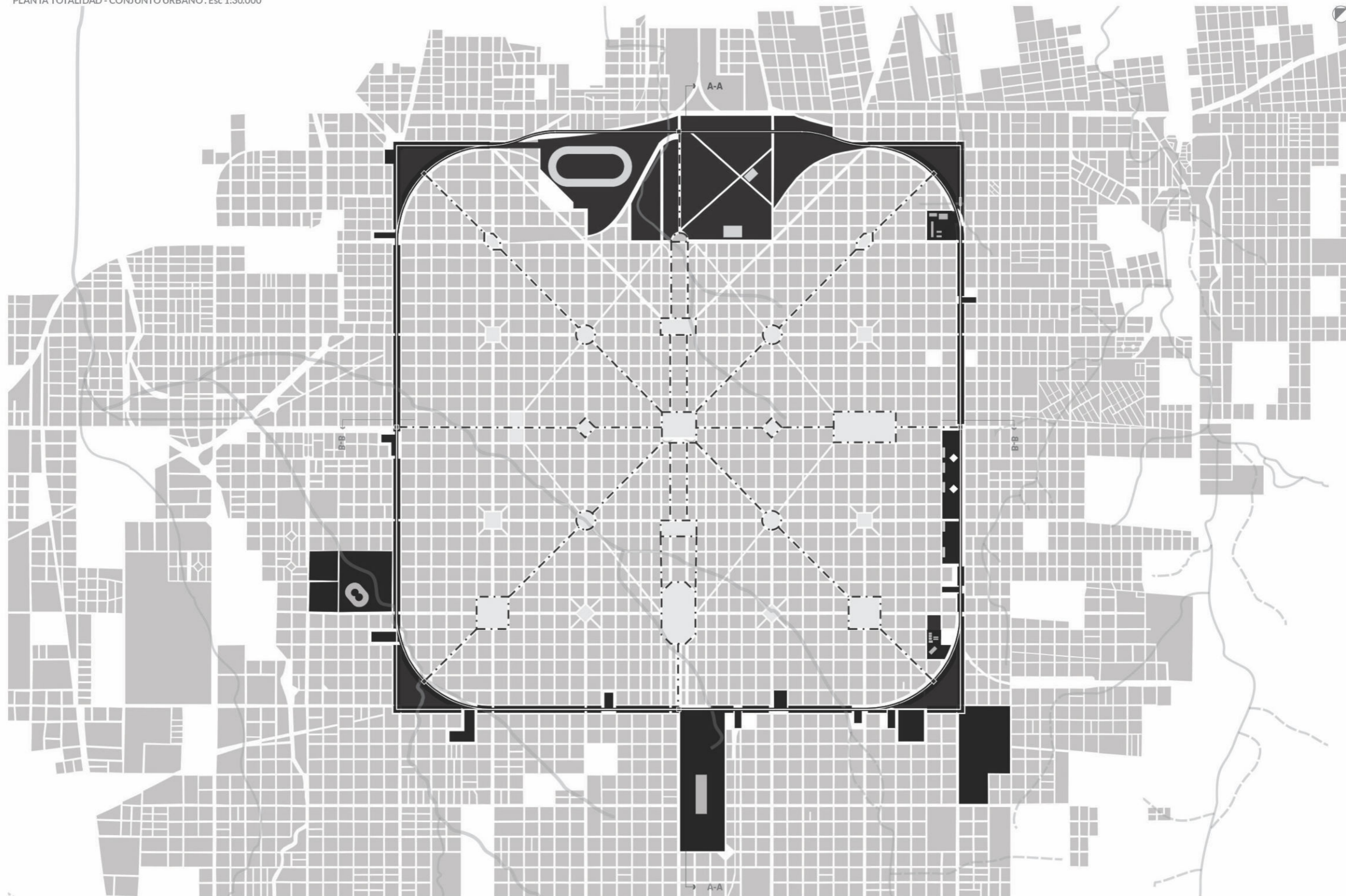
PLAZAS AÉREAS DEL PROYECTO

ESPACIOS NO PLANIFICADOS

OTROS ESPACIOS VERDES DISPONIBLES

17 M2/HAB

ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA URBANA  
PLANTA TOTALIDAD - CONJUNTO URBANO . Esc 1:30.000



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA URBANA  
CORTES Y VISTA TOTALIDAD - CONJUNTO URBANO. Esc 1:30.000

CORTE A-A



CORTE B-B

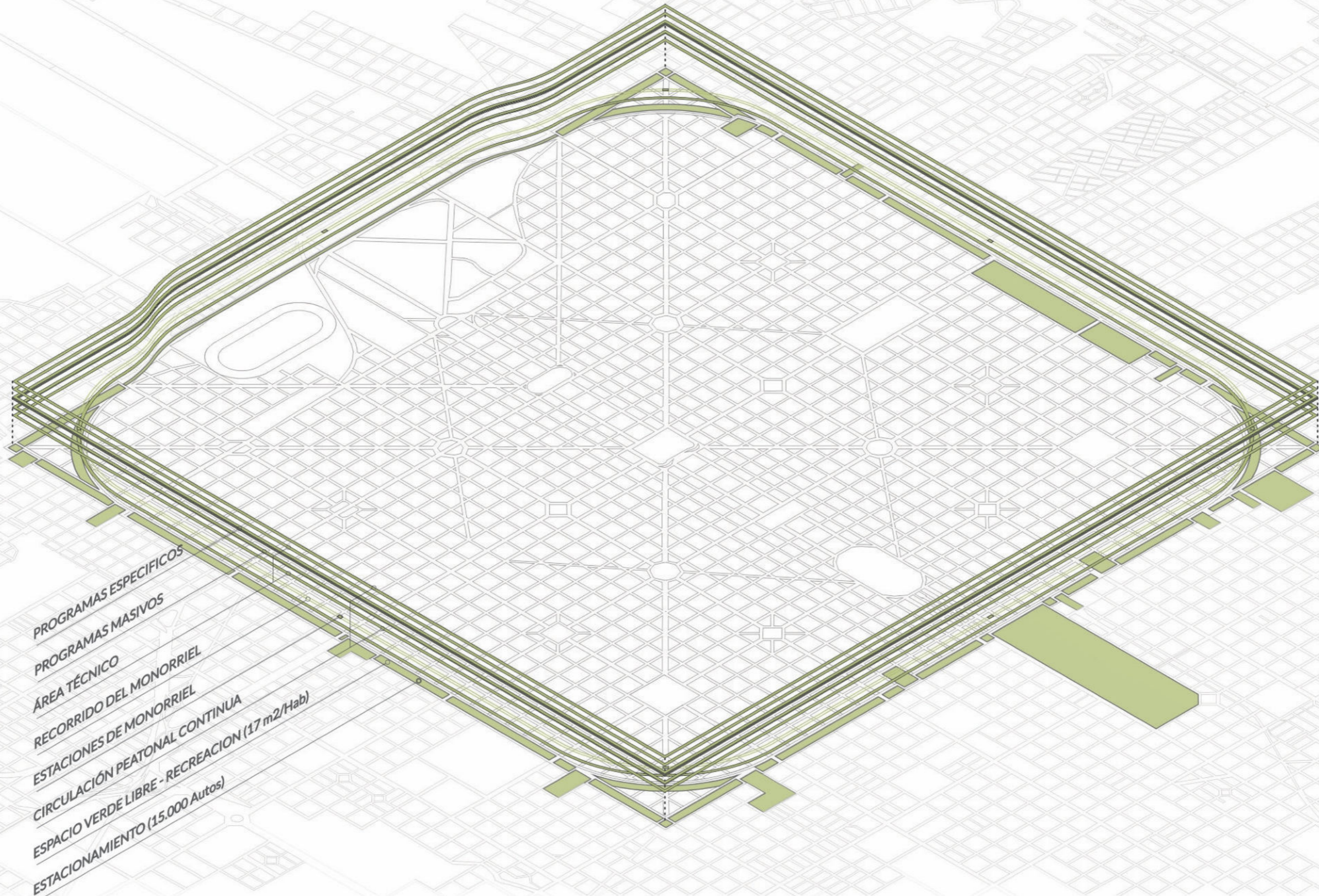


VISTA NORESTE

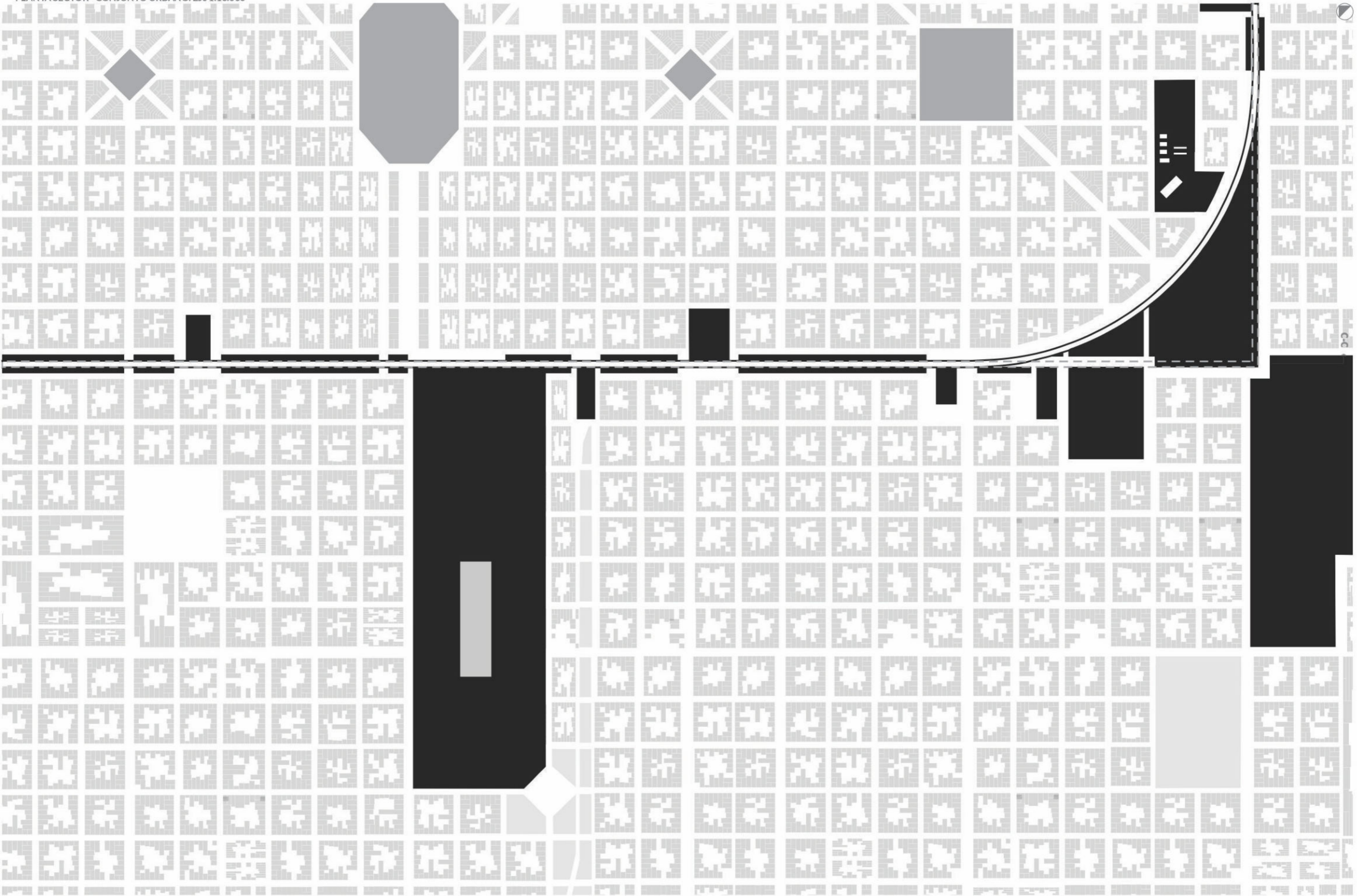




ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA URBANA  
AXONOMÉTRICA TOTALIDAD - CONJUNTO URBANO. S/ Escala



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
PLANTA SECTOR - CONJUNTO URBANO, Esc 1:10.000



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
CORTE Y VISTA SECTOR - CONJUNTO URBANO. Esc 1:10.000



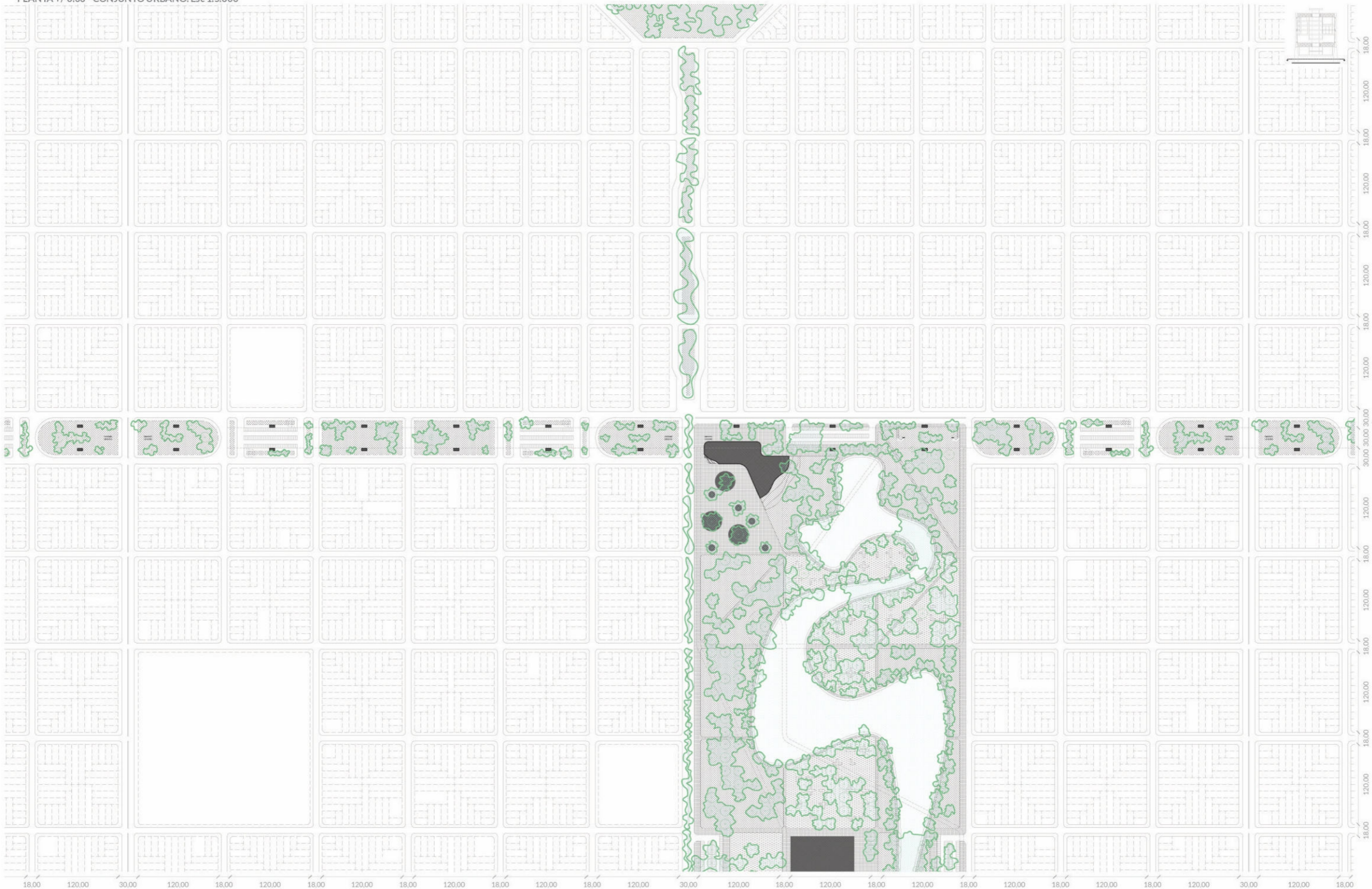
CORTEC-C



VISTA SUDOESTE

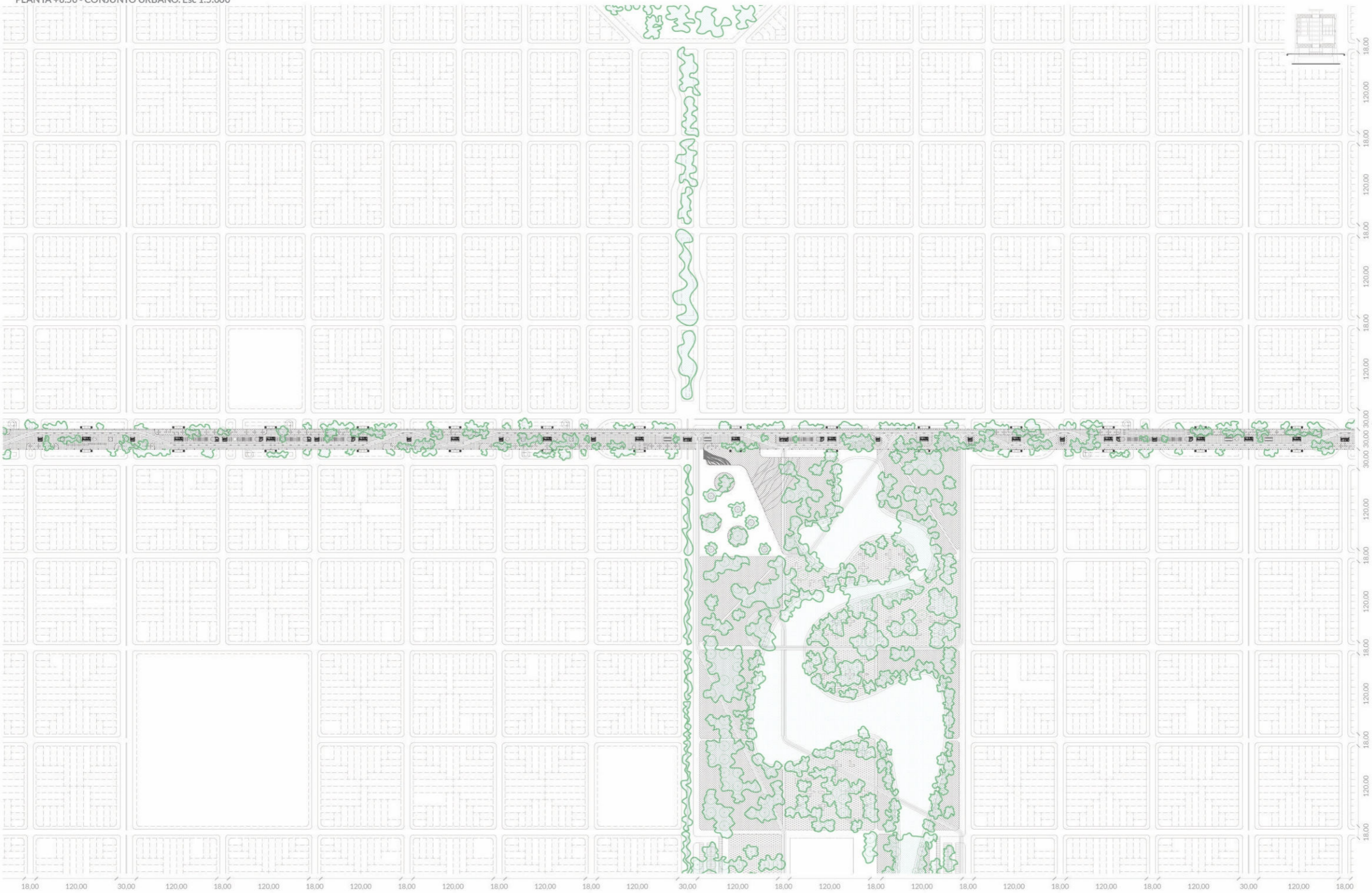
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

PLANTA +/-0.00 - CONJUNTO URBANO. Esc 1:5.000

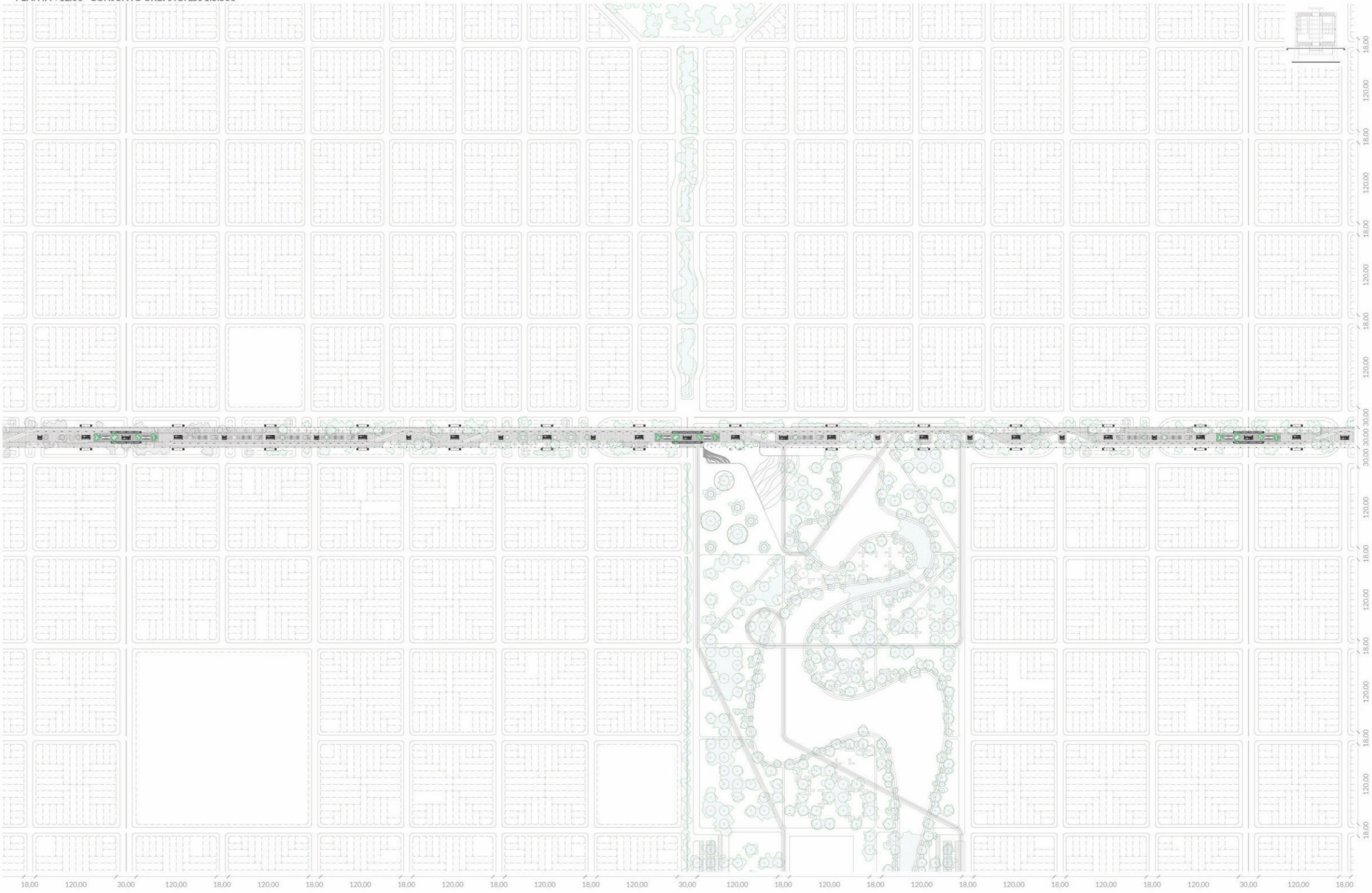


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

PLANTA +8.50 - CONJUNTO URBANO. Esc 1:5.000

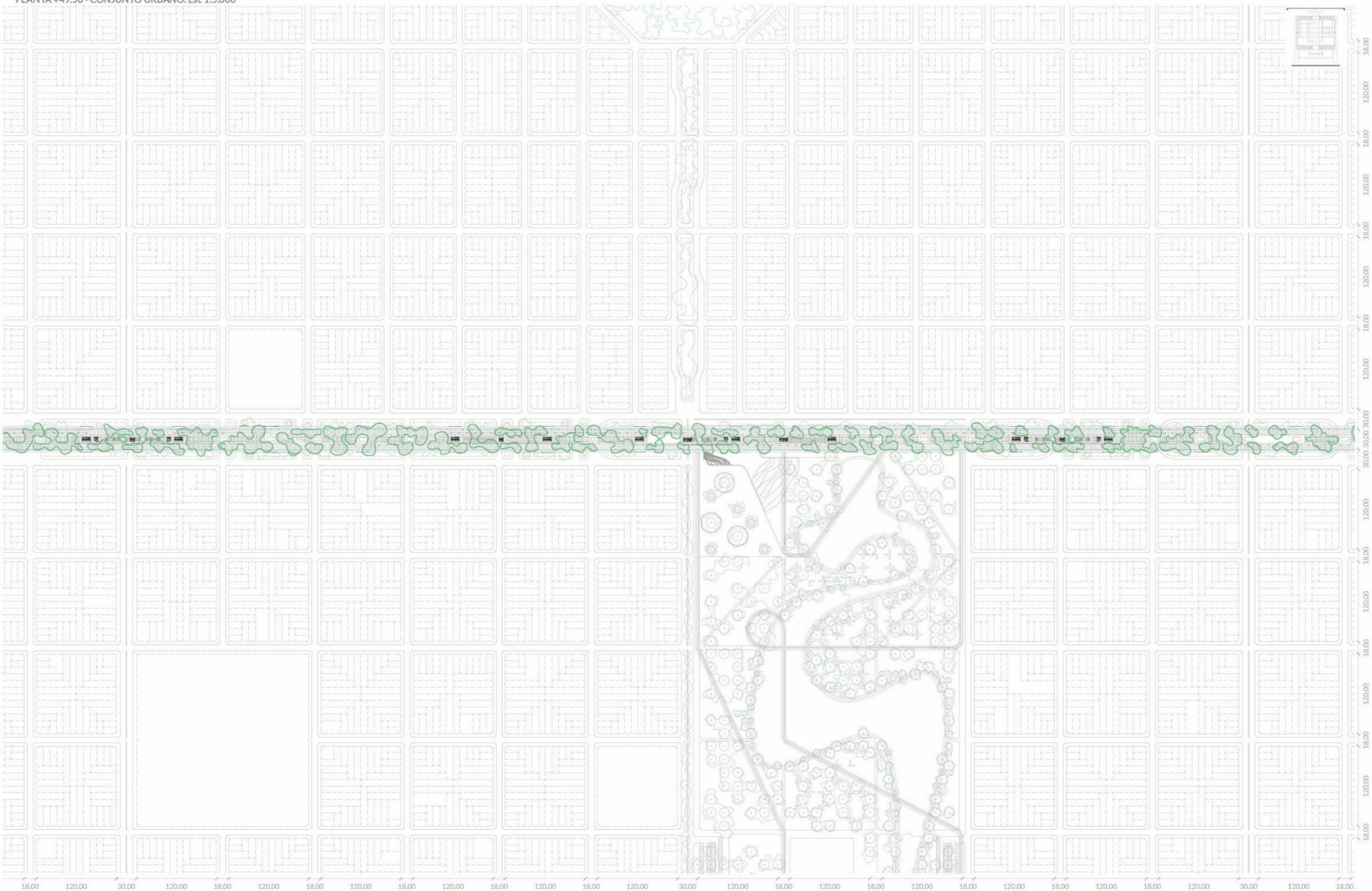


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
PLANTA +12.00 - CONJUNTO URBANO. Esc 1:5.000

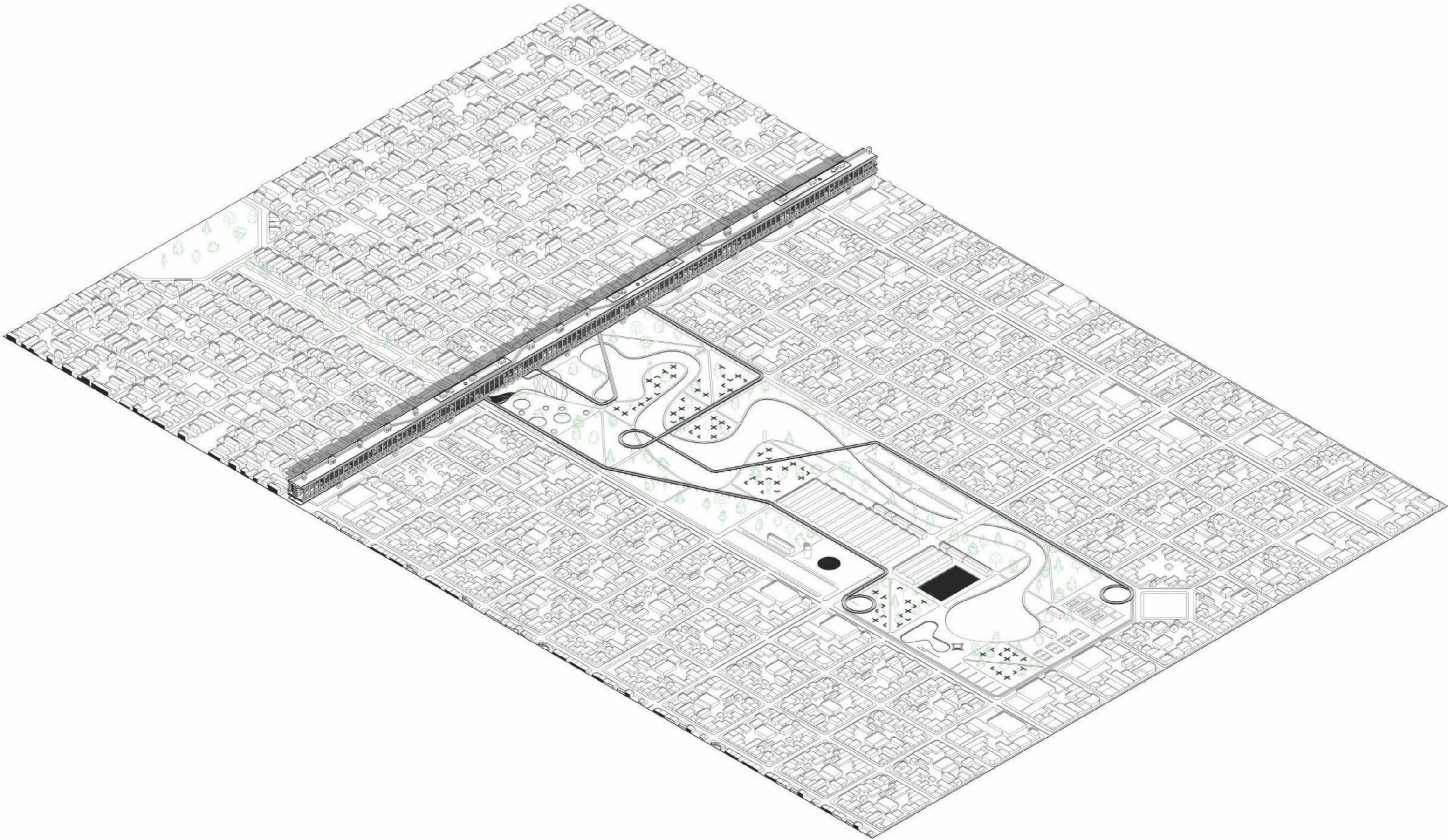


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

PLANTA +49.50 - CONJUNTO URBANO. Esc 1:5.000

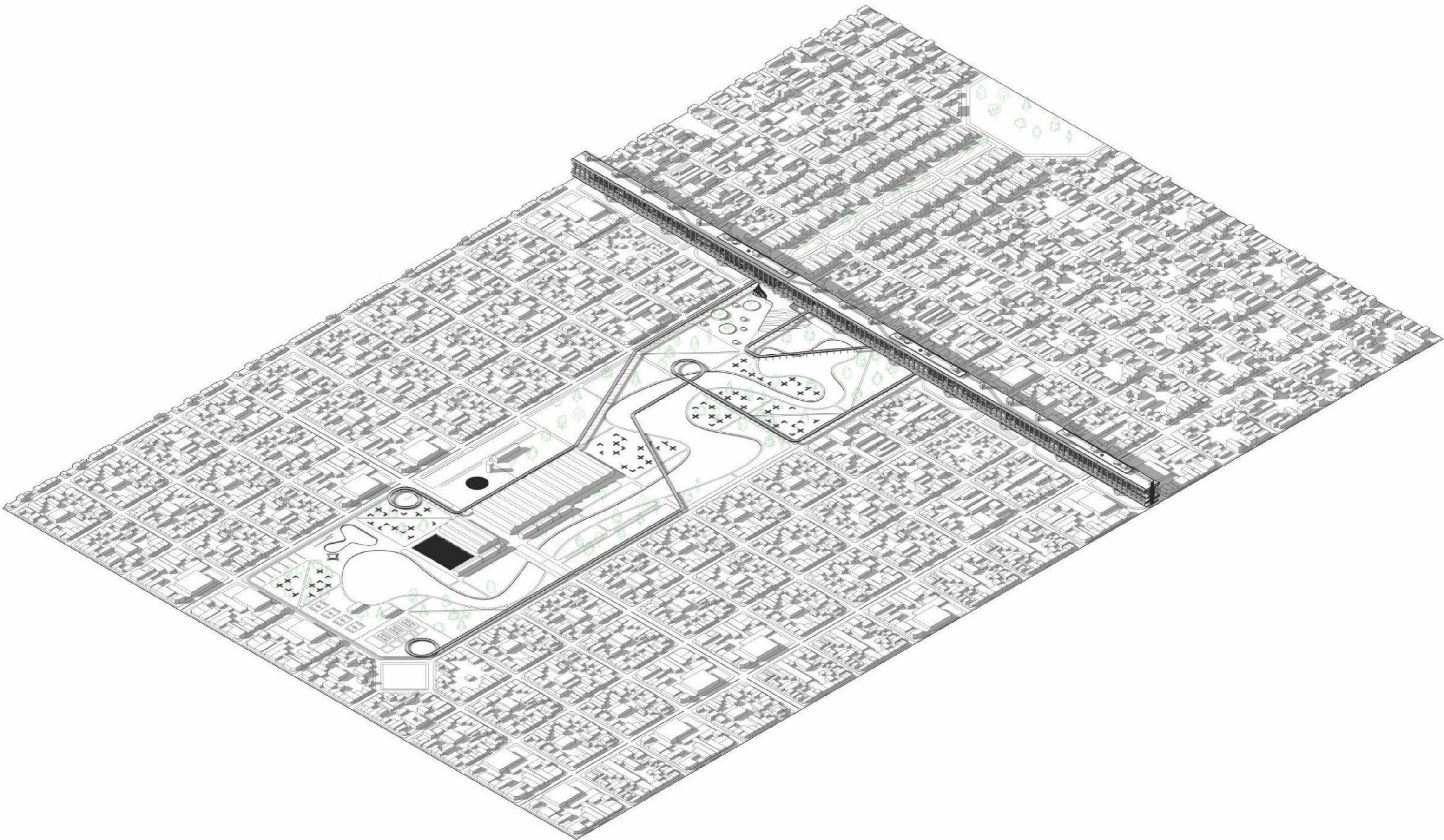


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
AXONOMETRICA - CONJUNTO URBANO. 5/ Escala





ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
AXONOMETRICA - CONJUNTO URBANO. 5/ Escala

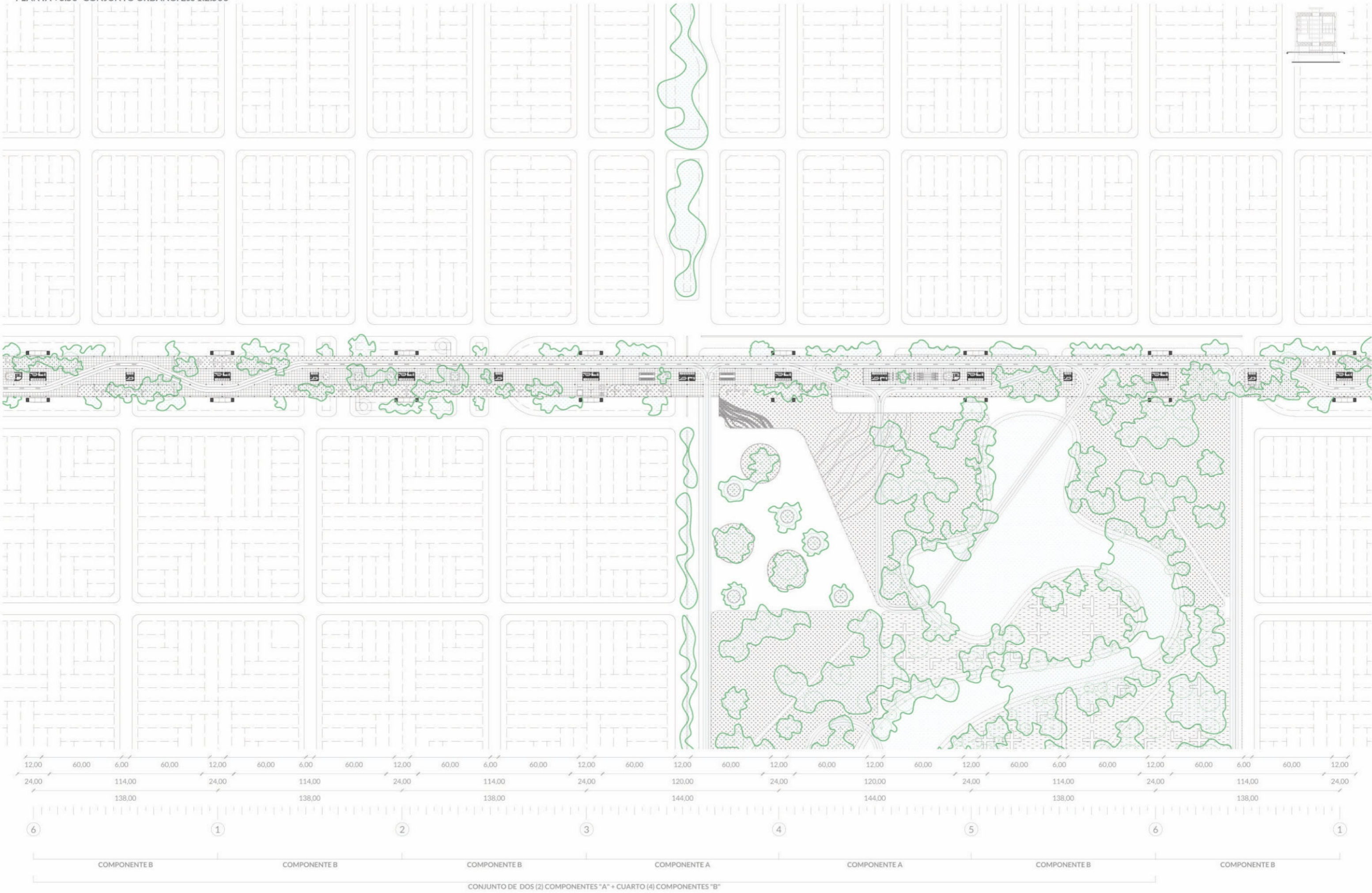


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
PLANTA +/-0.00- CONJUNTO URBANO. Esc 1:2.500



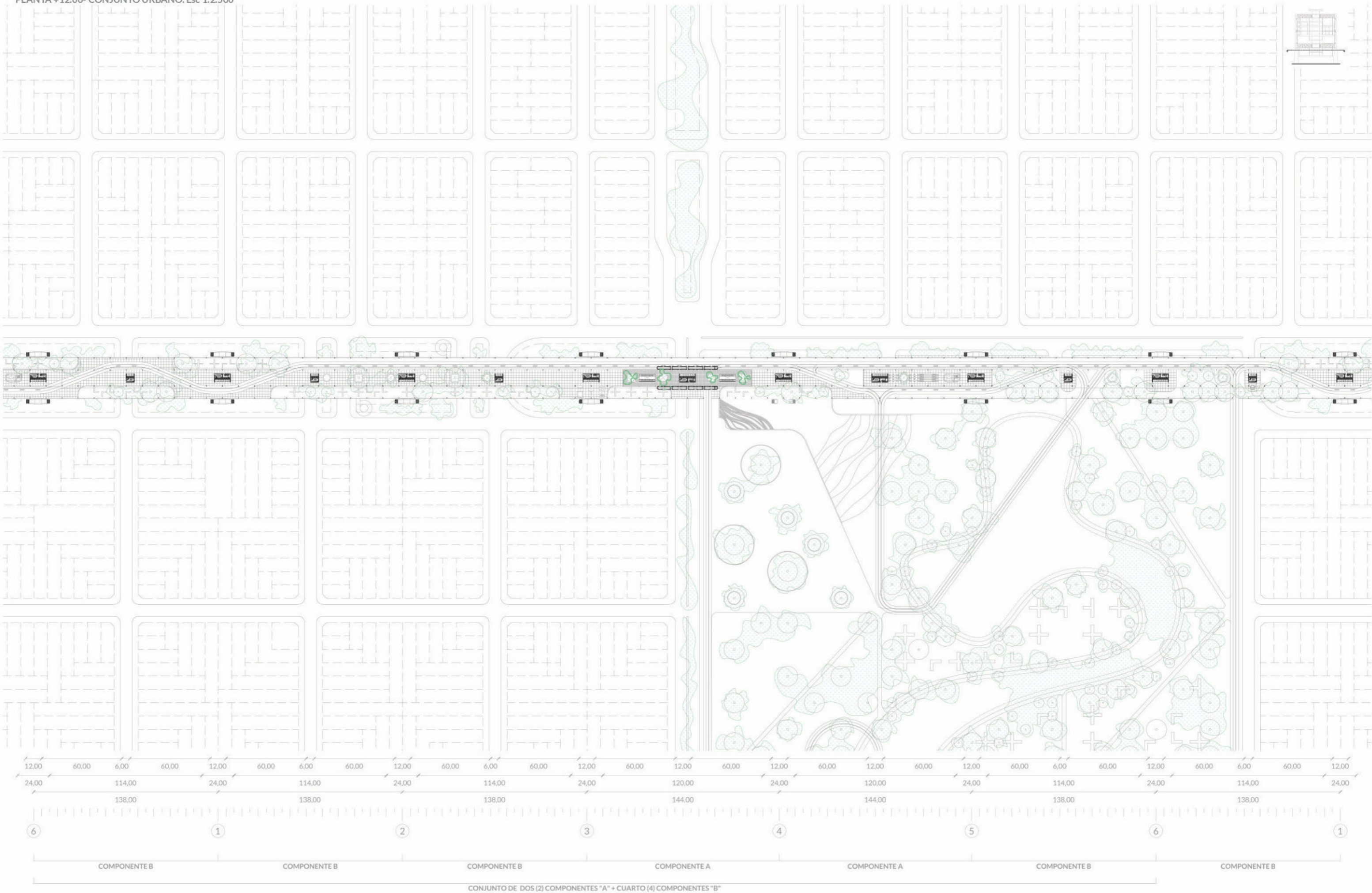
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

PLANTA +8.50- CONJUNTO URBANO. Esc 1:2.500



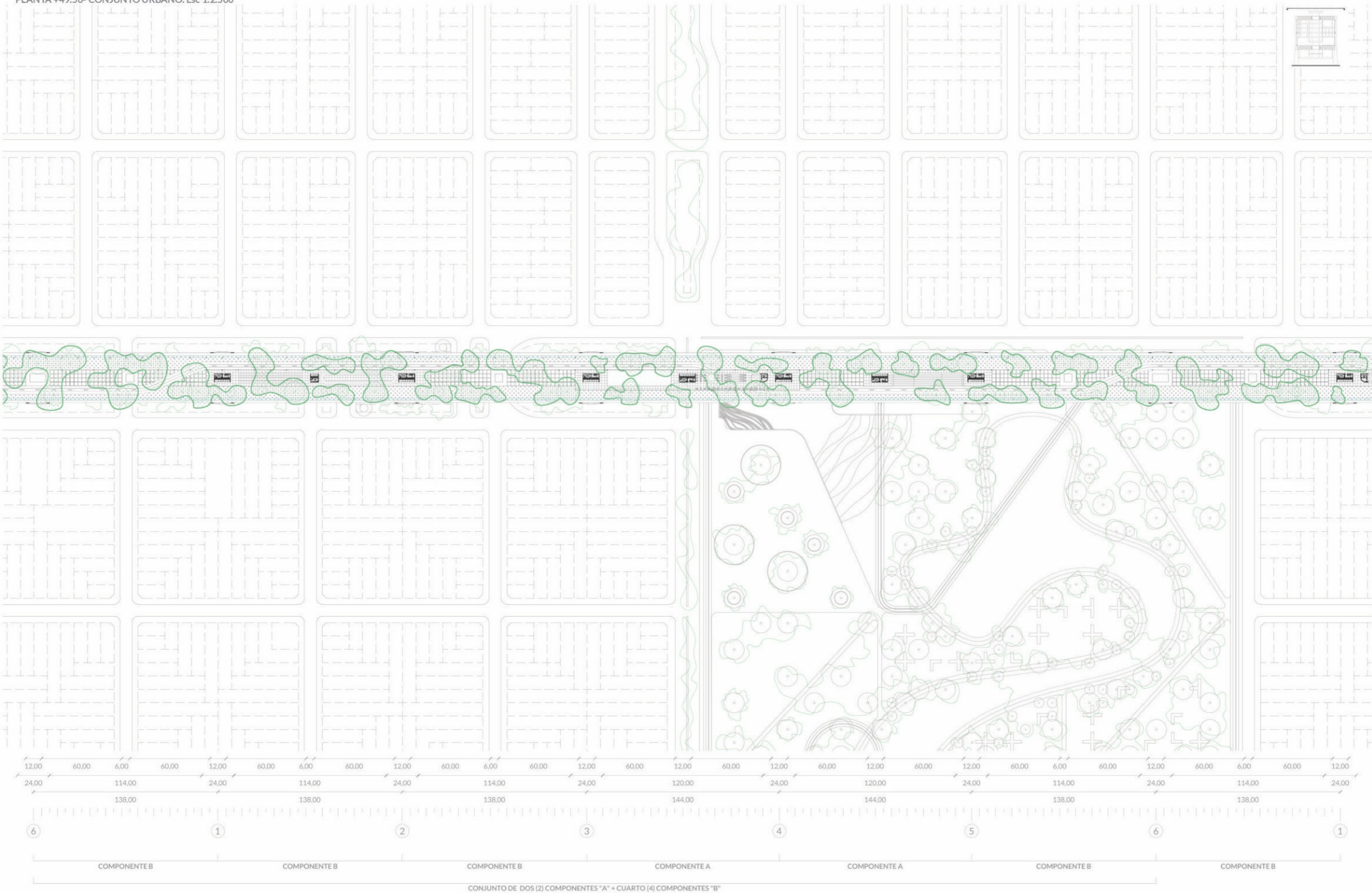
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

PLANTA +12.00- CONJUNTO URBANO. Esc 1:2.500

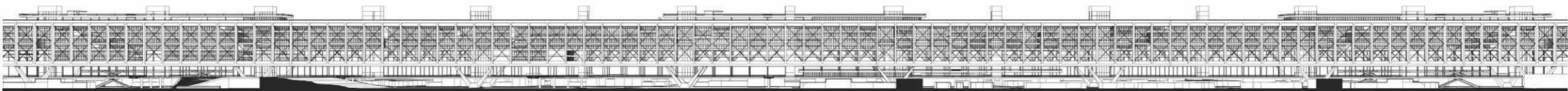


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL

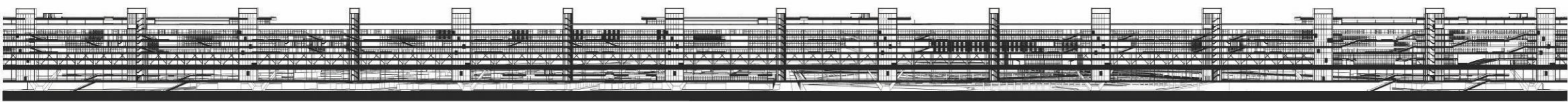
PLANTA +49.50- CONJUNTO URBANO. Esc 1:2.500



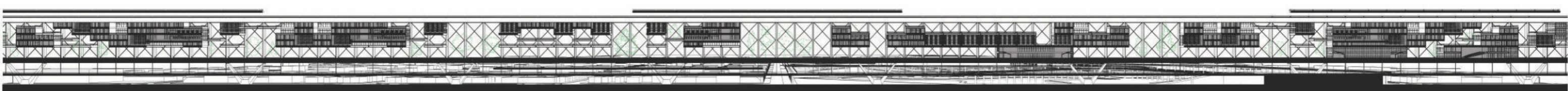
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
CORTES Y VISTAS - CONJUNTO URBANO. Esc 1:2.500



VISTA SUDOESTE

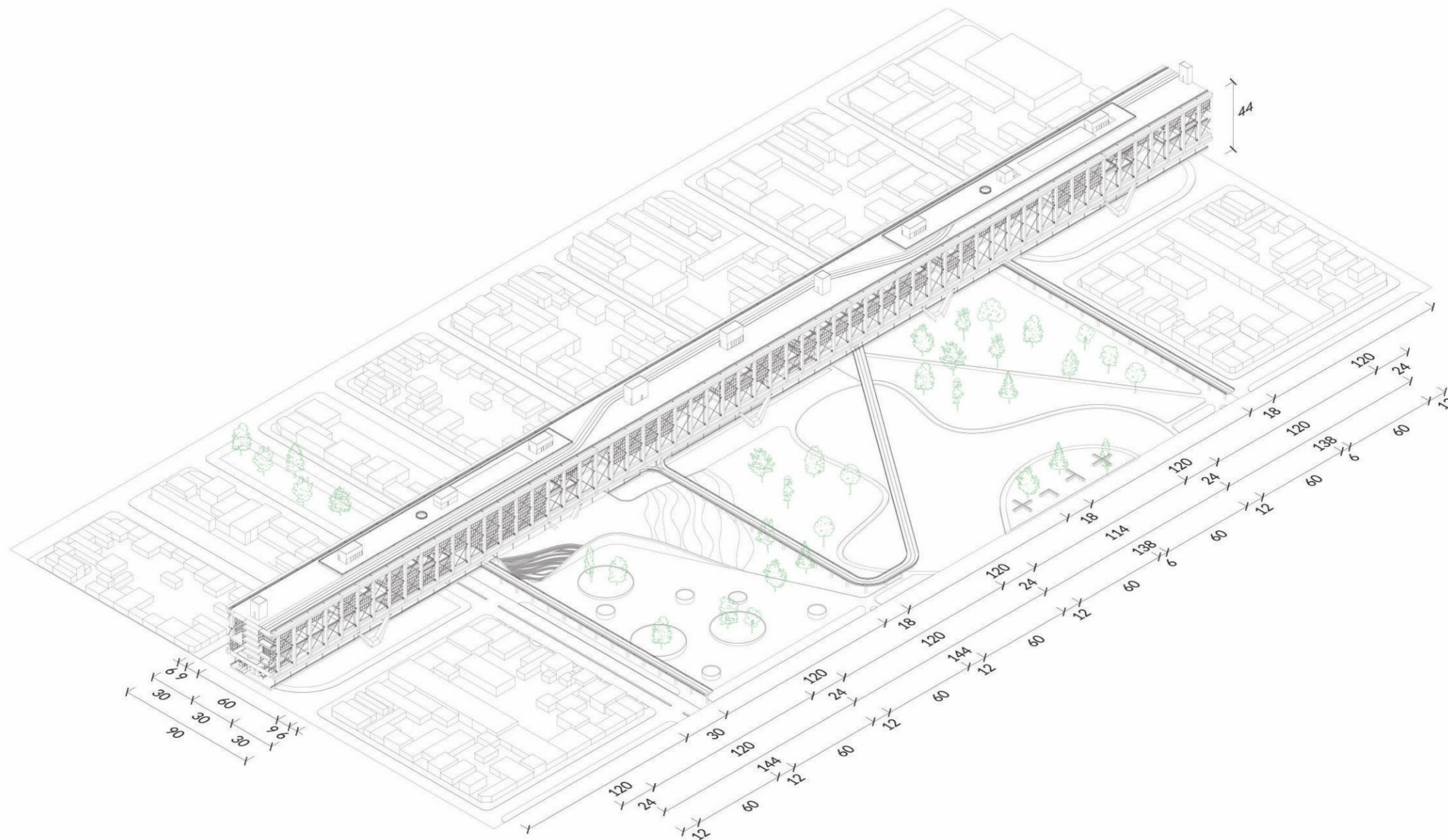


CORTE A-A

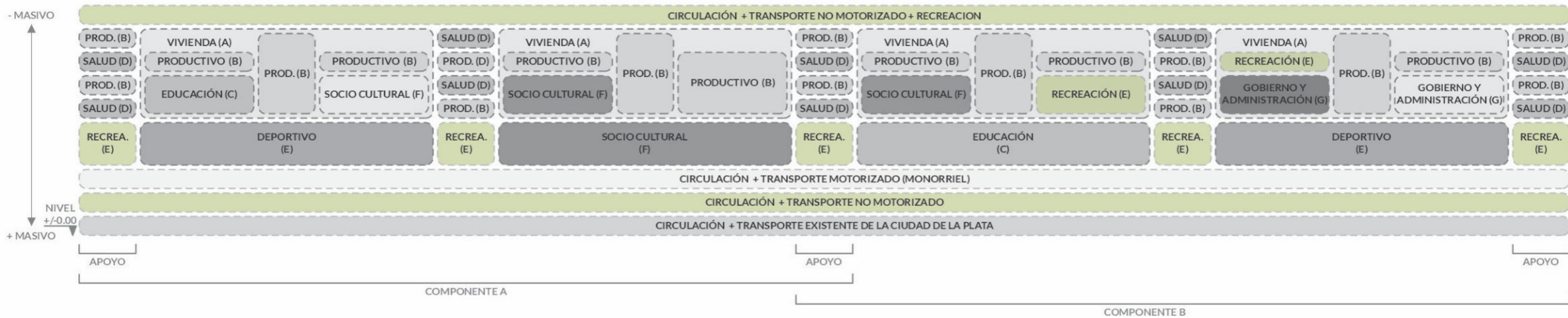


CORTE B-B

ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA BARRIAL  
AXONOMETRICA - CONJUNTO URBANO. 5/ Escala

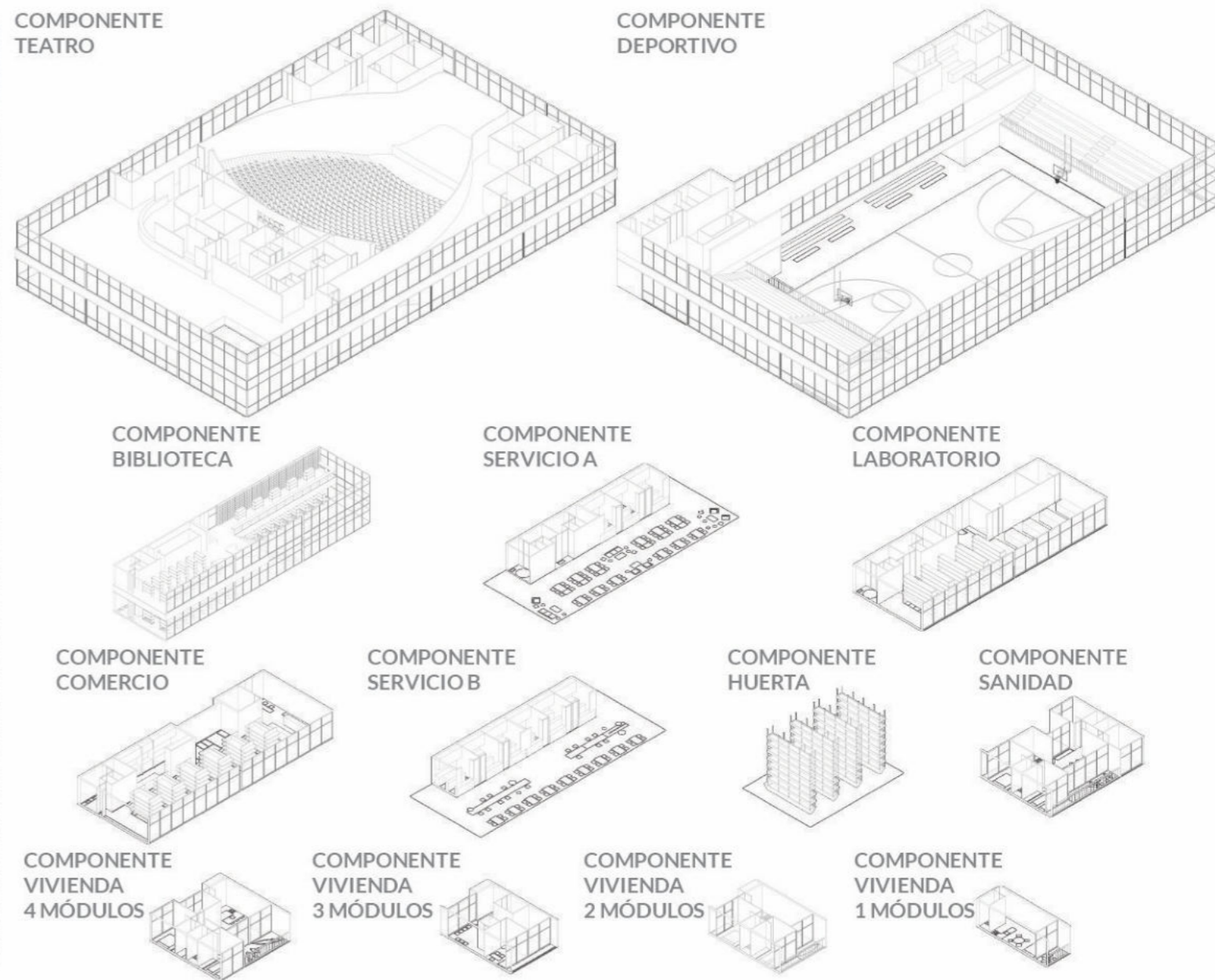


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
DIAGRAMA PROGRAMÁTICO Y AXONOMETRICAS DE COMPONENTES INICIALES



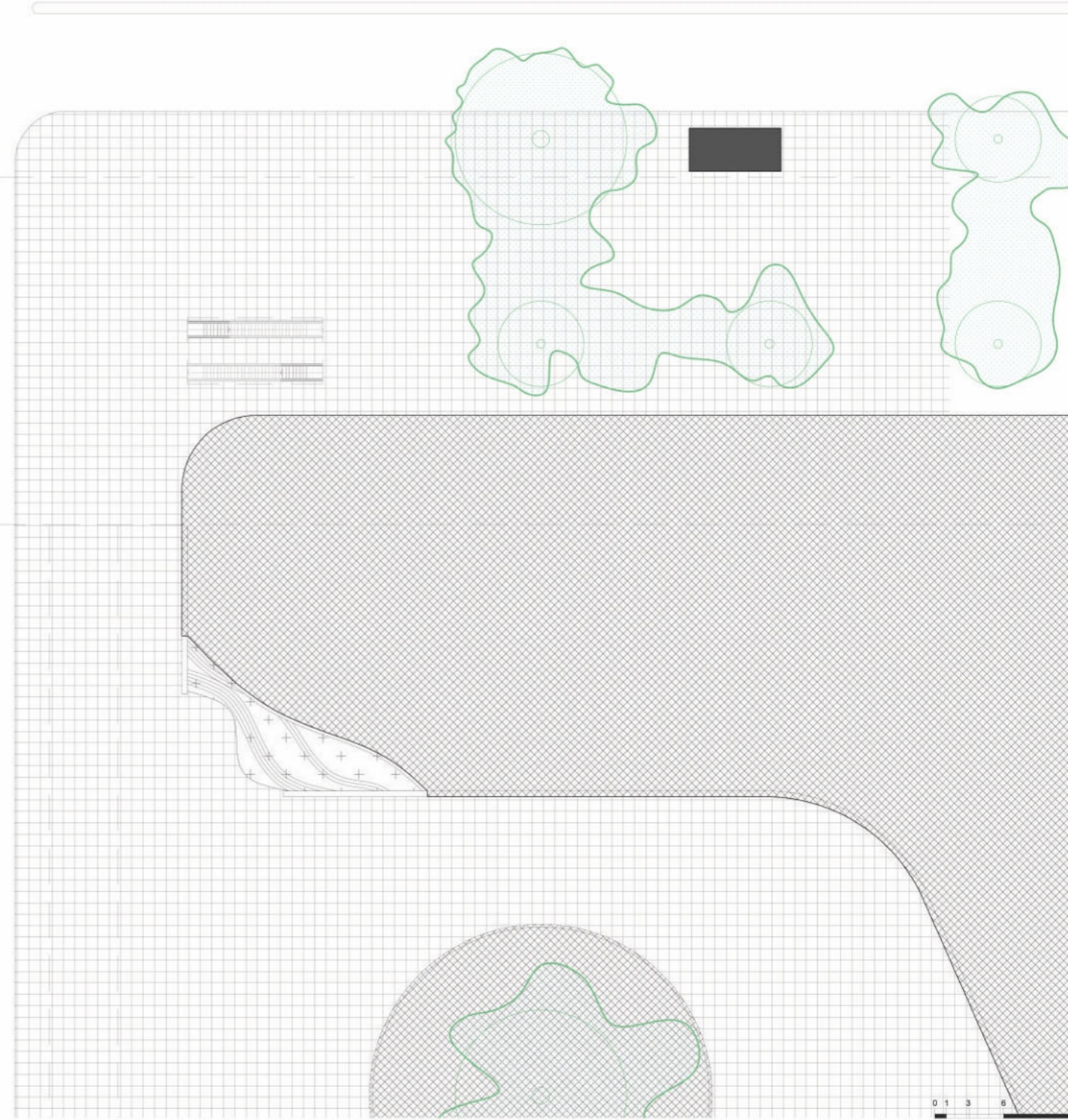
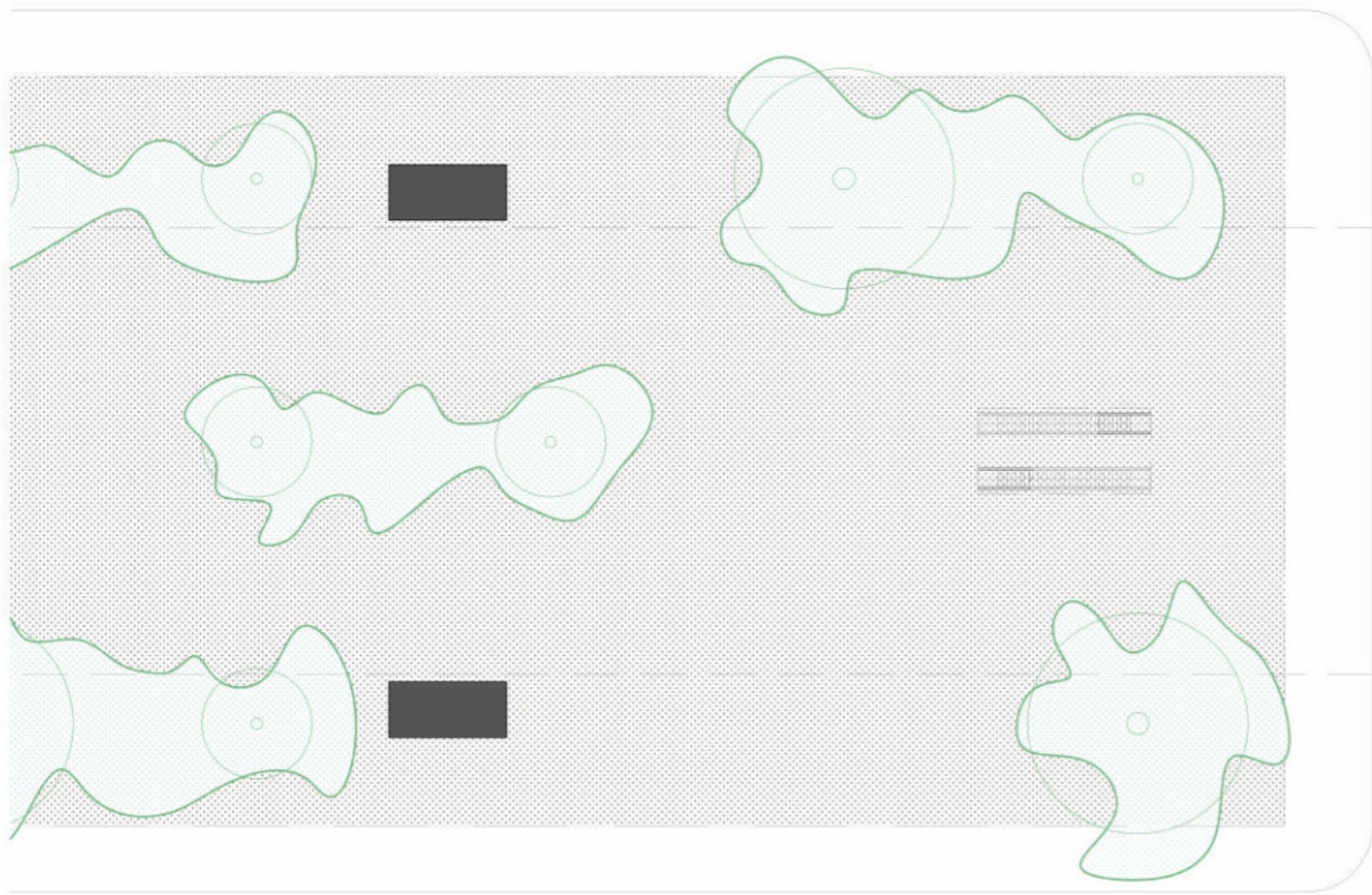
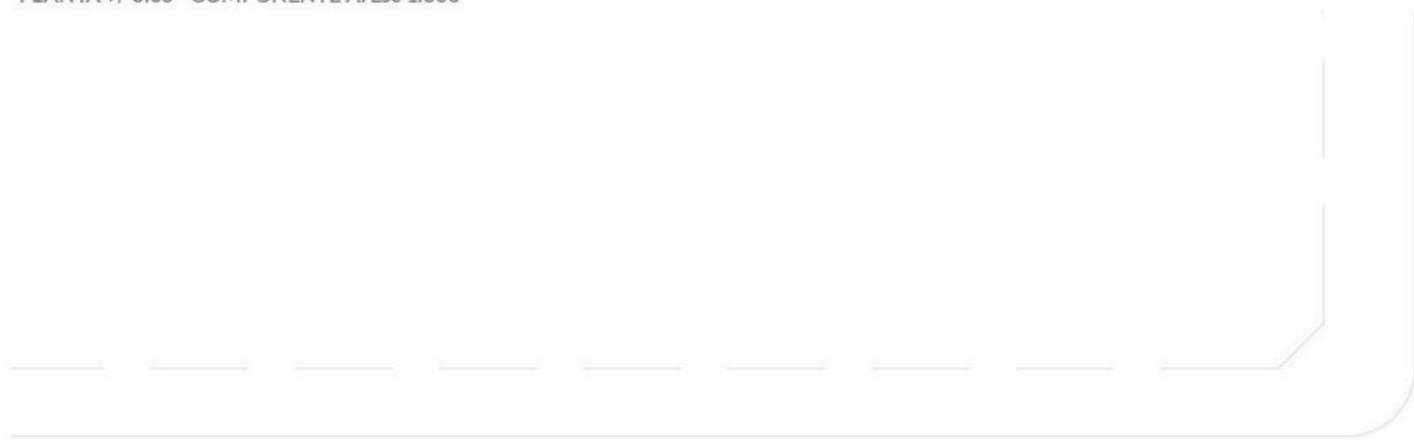
M2 DISPONIBLES TOTALES EN EL COMPONENTE				12.170	2,08%				
CATEGORÍA	M2/HAB NECESARIO	M2/HAB TOTALES	INCIDENCIA TOTAL	SUB CATEGORÍA	M2/HAB NECESARIO	M2/HAB PARCIAL	INCIDENCIA PARCIAL	LADO MÍNIMO	ALTURA MÍNIMA
VIVIENDA ** (A)	21,00	9.128	74,9%	PERMANENTES	27,00	3.925	43%	3,0 mts	2,5 mts
				ESTUDIANTES	22,50	3.286	36%	3,0 mts	2,5 mts
				GENTE MAYOR	13,50	1.917	21%	3,0 mts	2,5 mts
PRODUCCIÓN ** (B)	0,50	217	1,8%	COMERCIO	0,10	43	20%	4,0 mts	2,1 mts
				SERVICIOS BÁSICOS	0,15	65	30%	3,0 mts	2,1 mts
				CO-WORKING	0,05	22	10%	6,0 mts	2,4 mts
				LABORATORIO	0,05	22	10%	6,0 mts	2,1 mts
				HUERTA PUBLICA	0,15	65	30%	6,0 mts	5,0 mts
EDUCACIÓN (C)	2,70	1.174	9,6%	PRE ESCOLAR	0,50	217	19%	6,0 mts	2,5 mts
				PRIMARIA	0,65	283	24%	6,0 mts	2,5 mts
				SECUNDARIA	0,50	217	19%	6,0 mts	2,5 mts
				TERCIARIO	0,15	65	6%	6,0 mts	2,5 mts
				UNIVERSITARIO	0,65	283	24%	6,0 mts	2,5 mts
SANIDAD* (D)	0,30	130	1,1%	INVESTIGACIÓN	0,25	109	9%	6,0 mts	2,5 mts
				SALA DE EMERGENCIA	0,10	43	33%	2,4 mts	2,4 mts
RECREACIÓN ** (E)	2,70	1.174	9,6%	CENTROS DE INTERNACIÓN	0,20	87	67%	2,4 mts	2,4 mts
				DEPORTIVO / RECREATIVO	2,70	1.174	100%	19,0 mts	7,0 mts
SOCIO CULTURAL* (F)	0,50	217	1,8%	GUARDERIA	0,05	22	10%	4,0 mts	2,3 mts
				CENTRO COMUNITARIO	0,10	43	20%	20,0 mts	5,0 mts
				BIBLIOTECA	0,10	43	20%	20,0 mts	8,0 mts
				CINES Y OTRAS AMENIDADES	0,20	87	40%	21,0 mts	7,0 mts
				CULTO	0,05	22	10%	20,0 mts	5,0 mts
GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN (G)	0,30	130	1,1%	COMUNICACIONES	0,10	43	33%	5,0 mts	3,5 mts
				ADMINISTRACIÓN PUBLICA	0,05	22	17%	5,0 mts	3,5 mts
				ADMINISTRACIÓN PRIVADA	0,10	43	33%	5,0 mts	3,5 mts
				SEGURIDAD	0,10	22	17%	5,0 mts	3,5 mts
				28,00	12.170	749%			

NOTA: (\*\*) PAQUETE PROGRAMÁTICO COMPLETO EN EL SECTOR (\*) PAQUETE PROGRAMÁTICO PARCIAL EN EL SECTOR

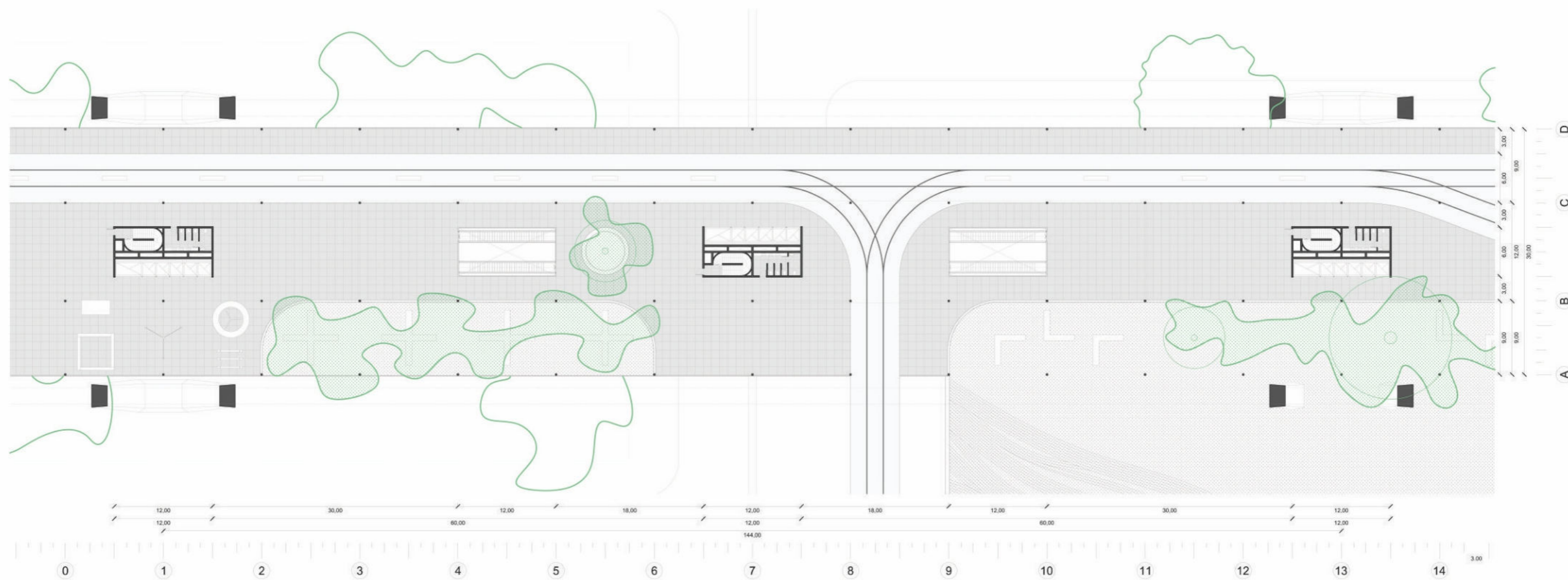




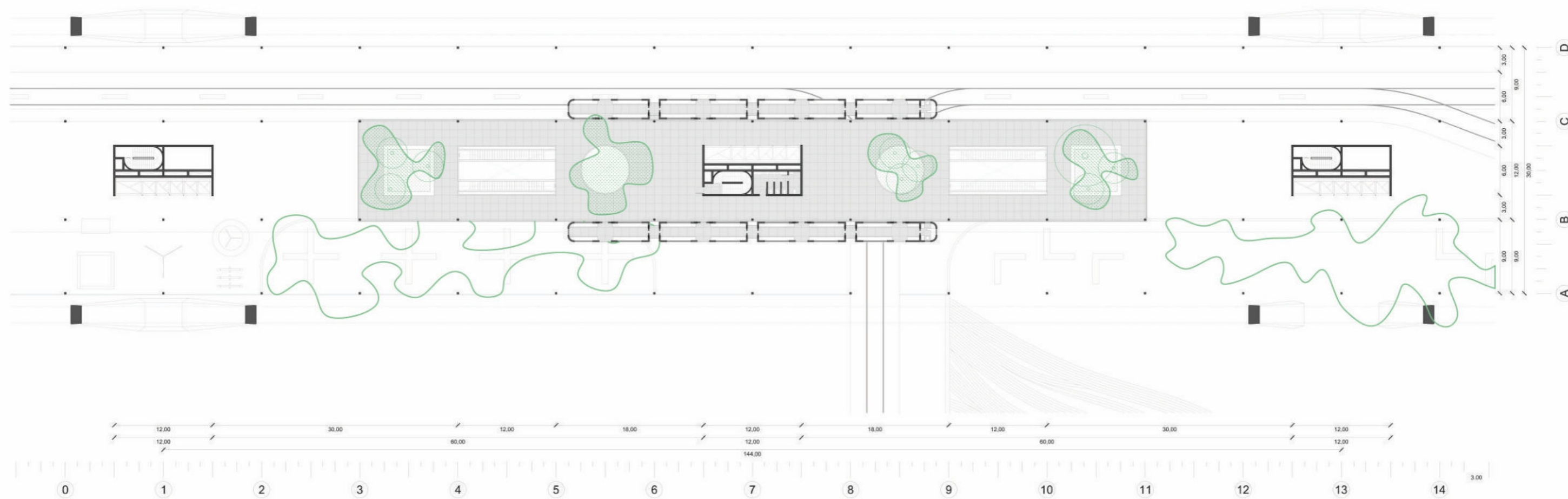
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +/-0.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



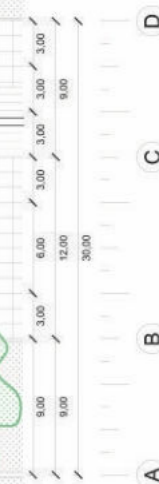
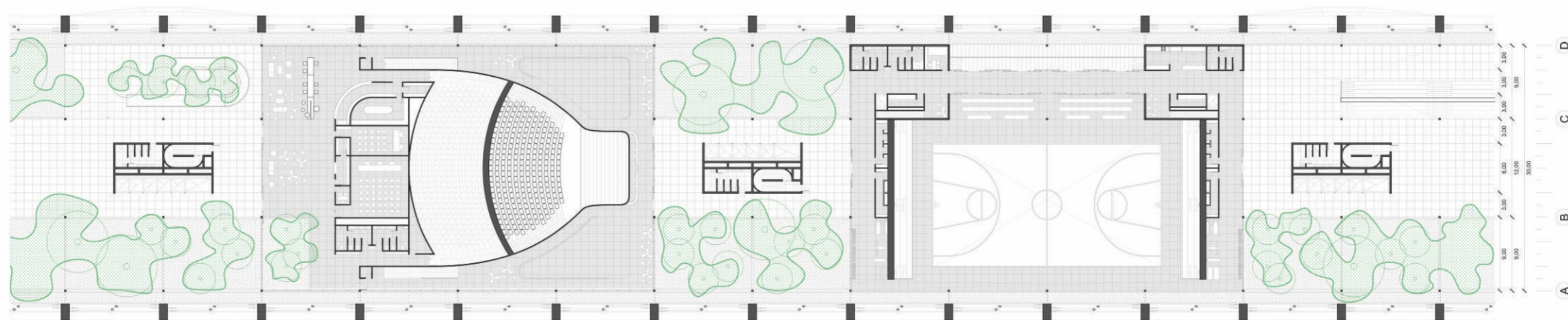
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +8.50 - COMPONENTE A. Esc 1:500



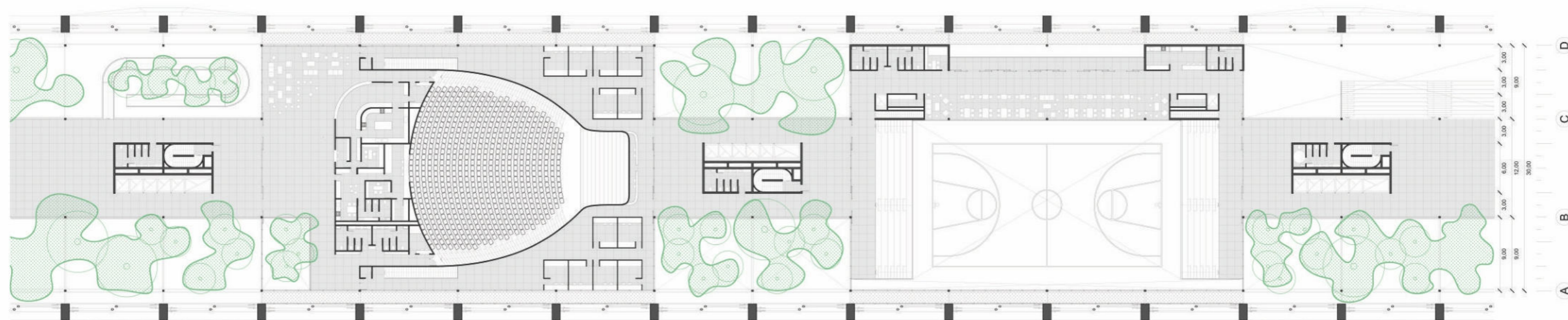
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +12.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



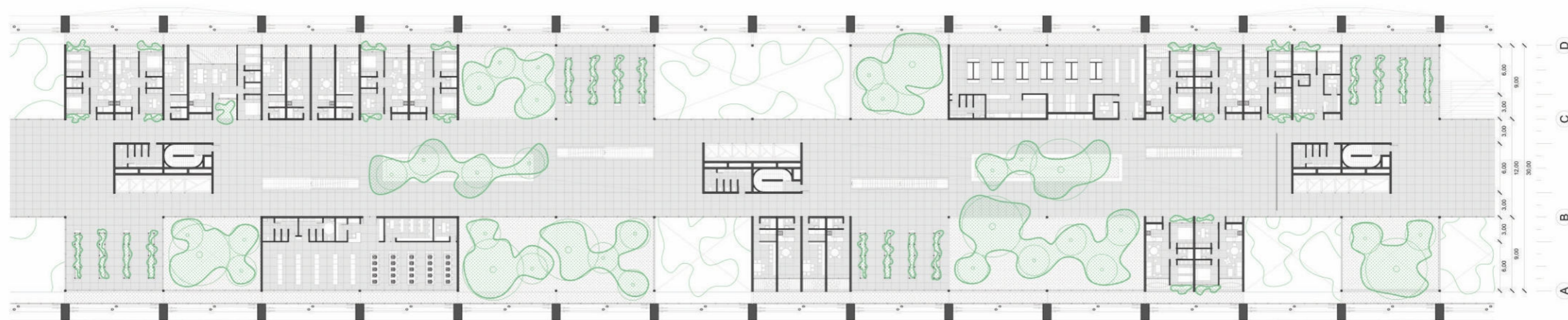
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +19.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



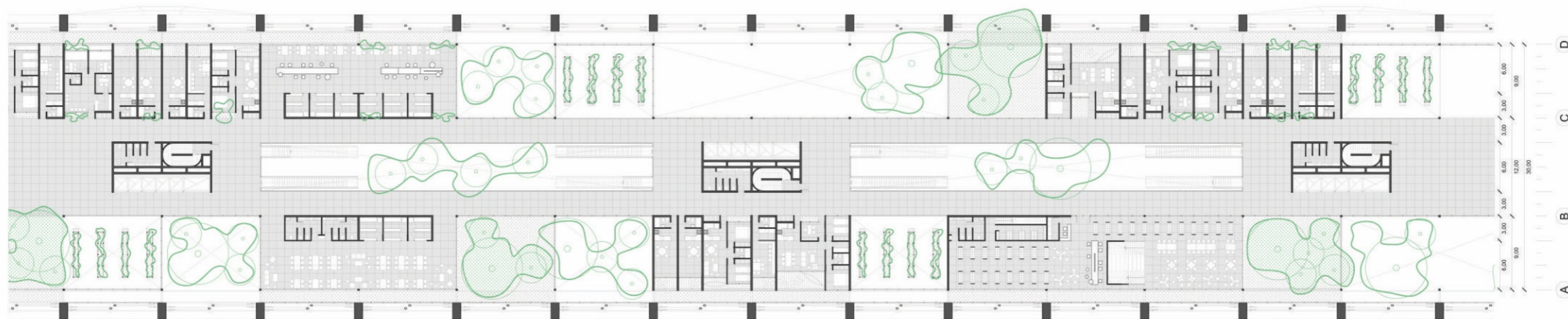
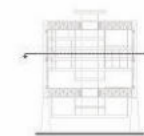
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +23.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



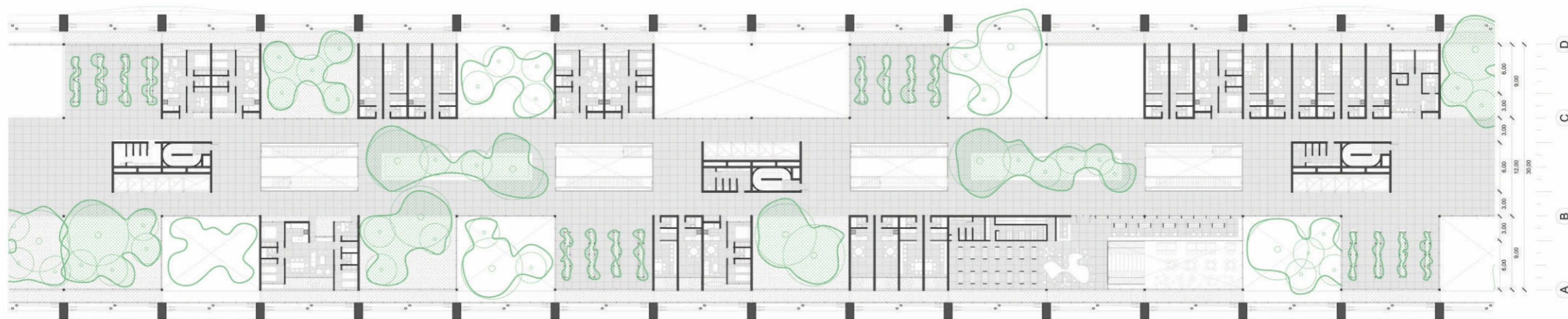
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +27.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +31.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500

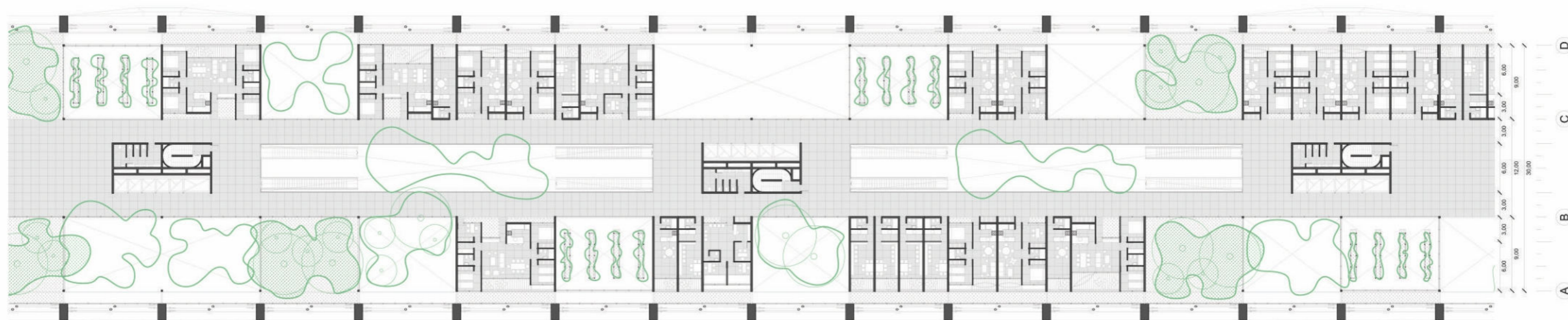


ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +35.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500

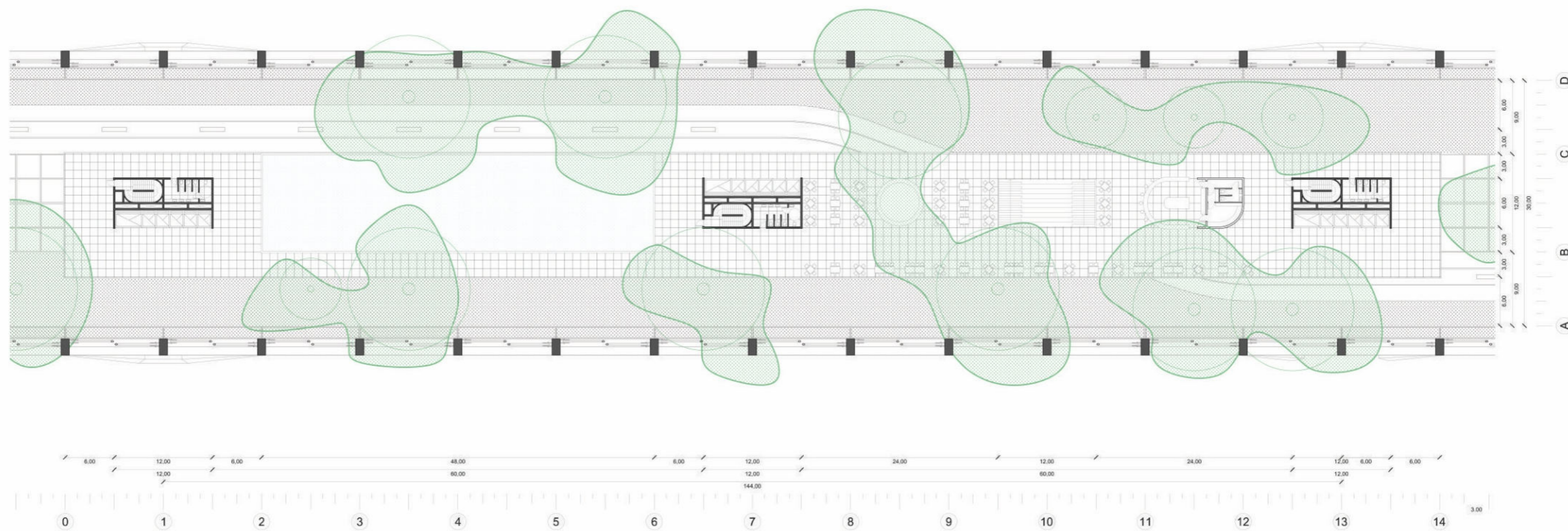




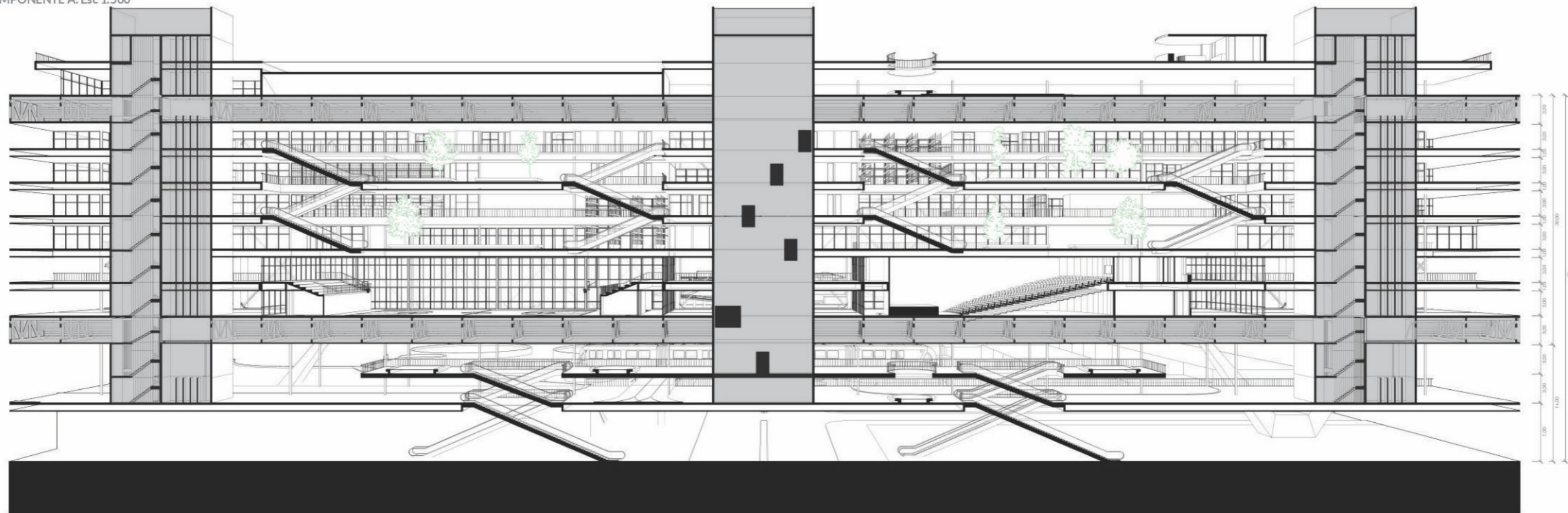
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +39.00 - COMPONENTE A. Esc 1:500



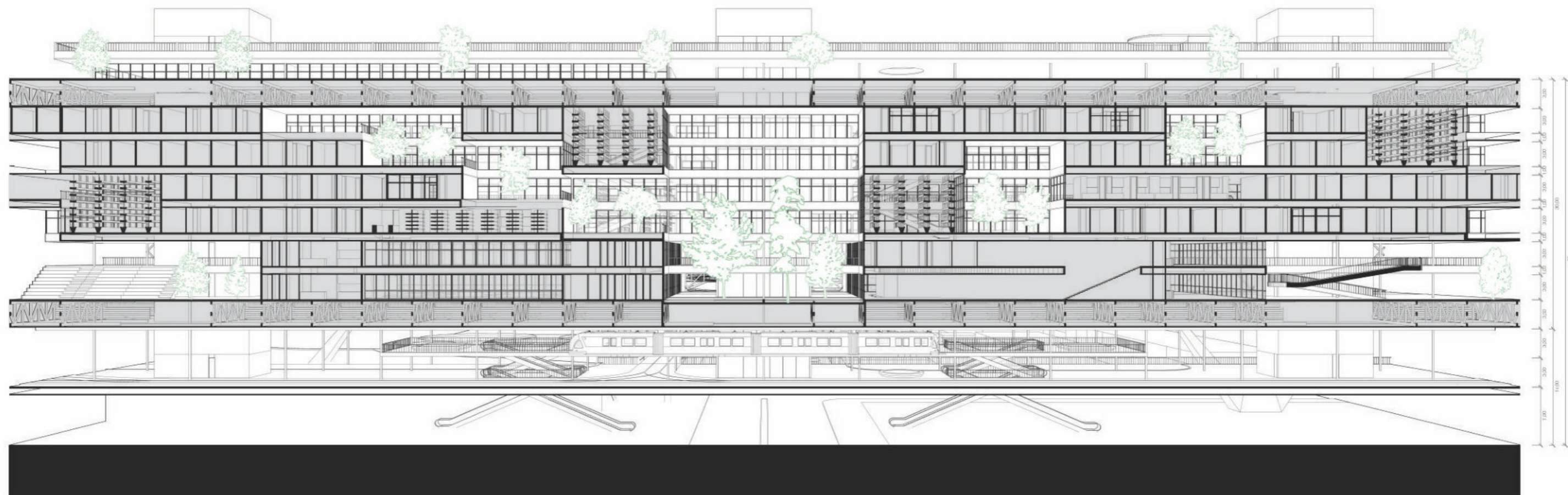
ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
PLANTA +49.50 - COMPONENTE A. Esc 1:500



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
CORTES - COMPONENTE A. Esc 1:500

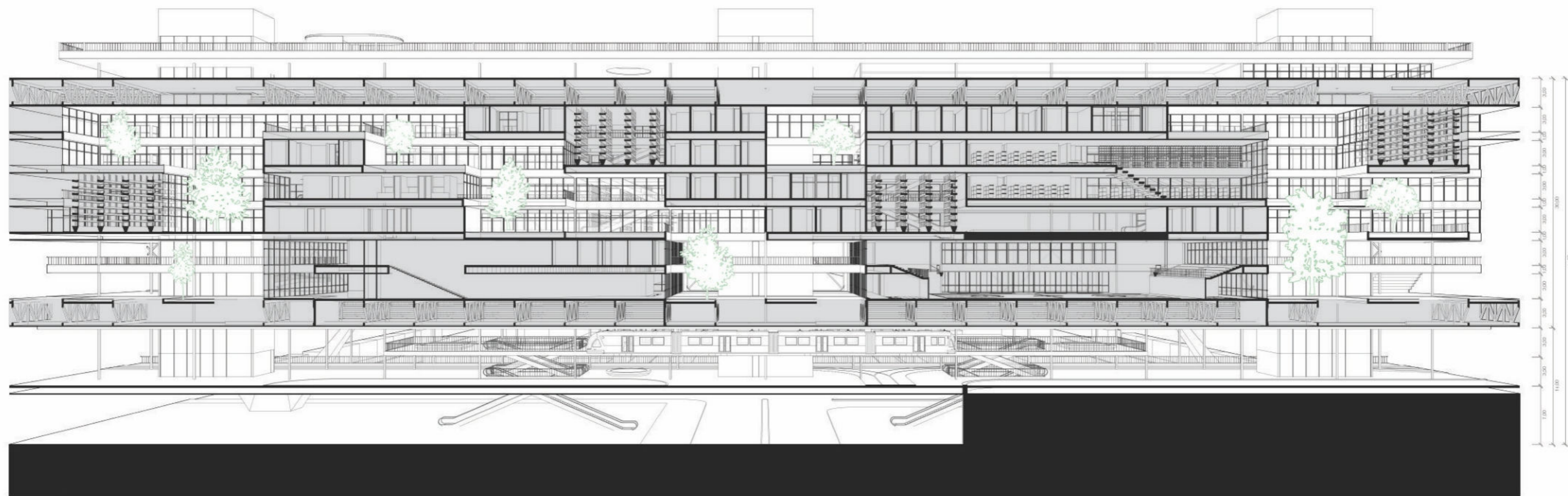


CORTE A-A

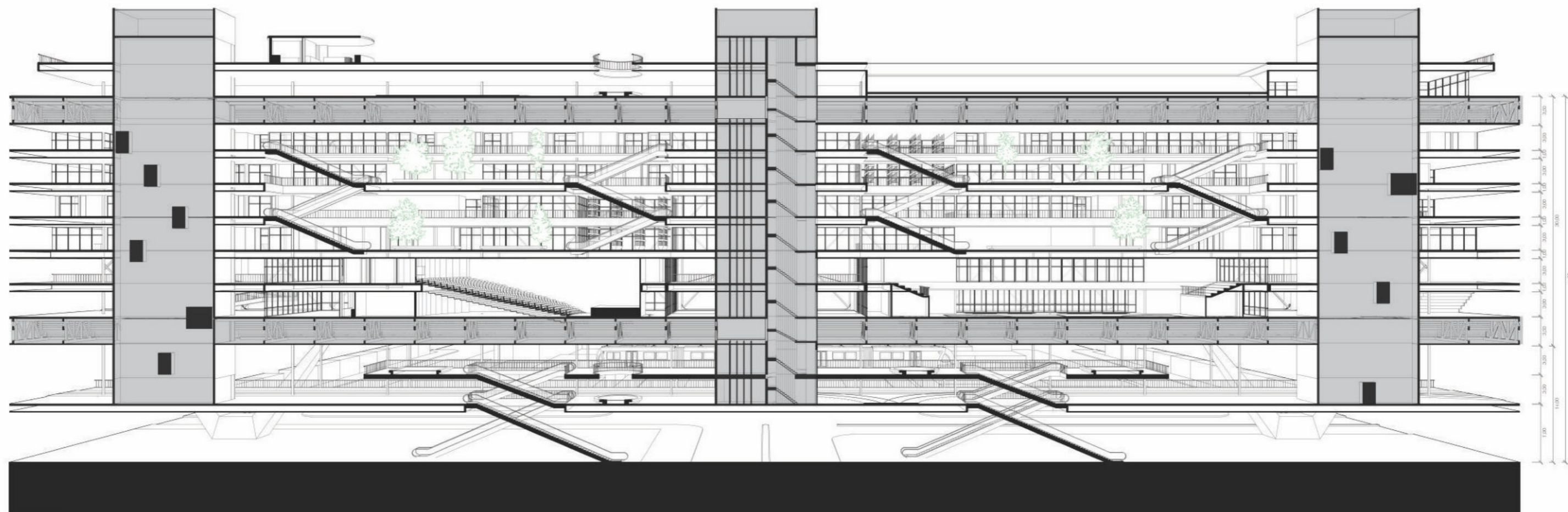


CORTE B-B

ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
CORTES - COMPONENTE A. Esc 1:500



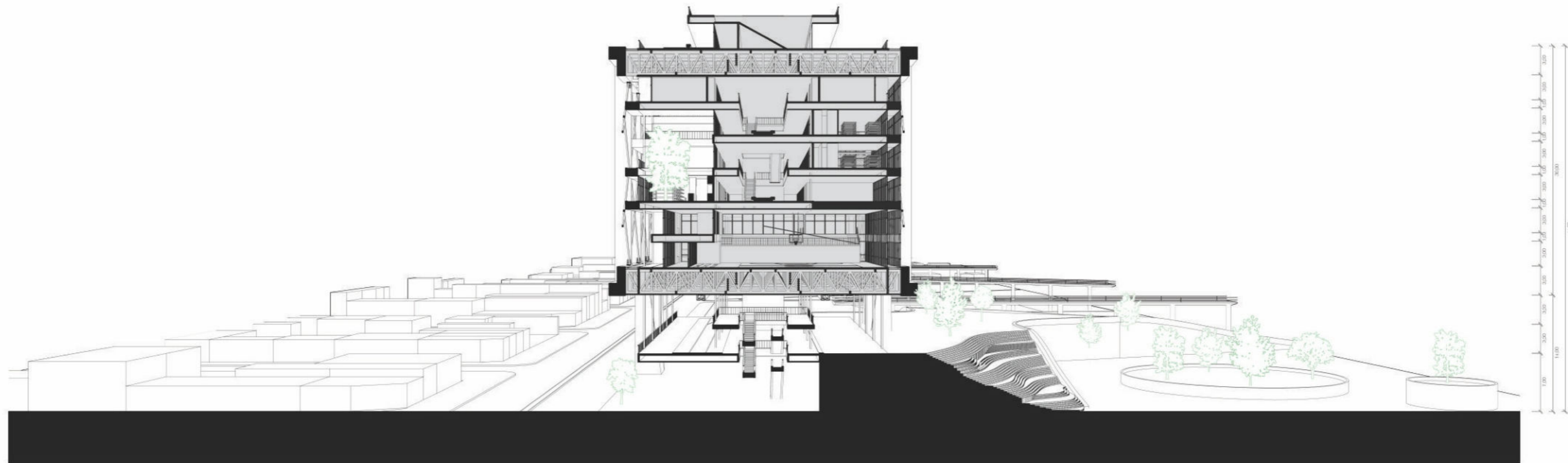
CORTE C-C



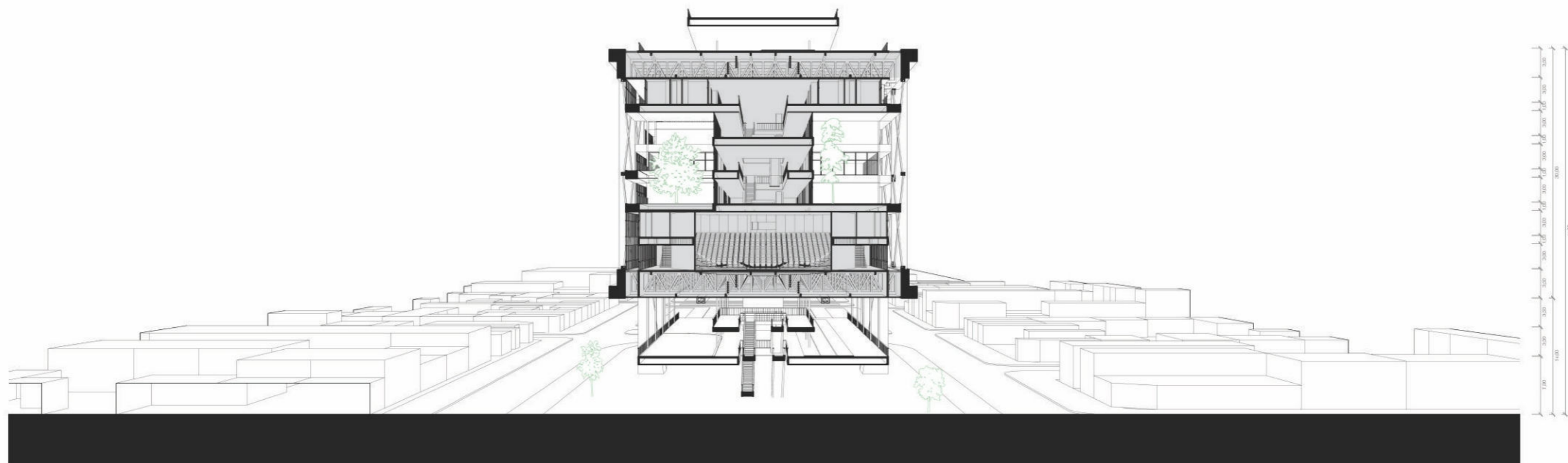
CORTE D-D



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
CORTES - COMPONENTE A. Esc 1:500



CORTE E-E



CORTE F-F



ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
CORTE G-G - COMPONENTE A. Esc 1:500

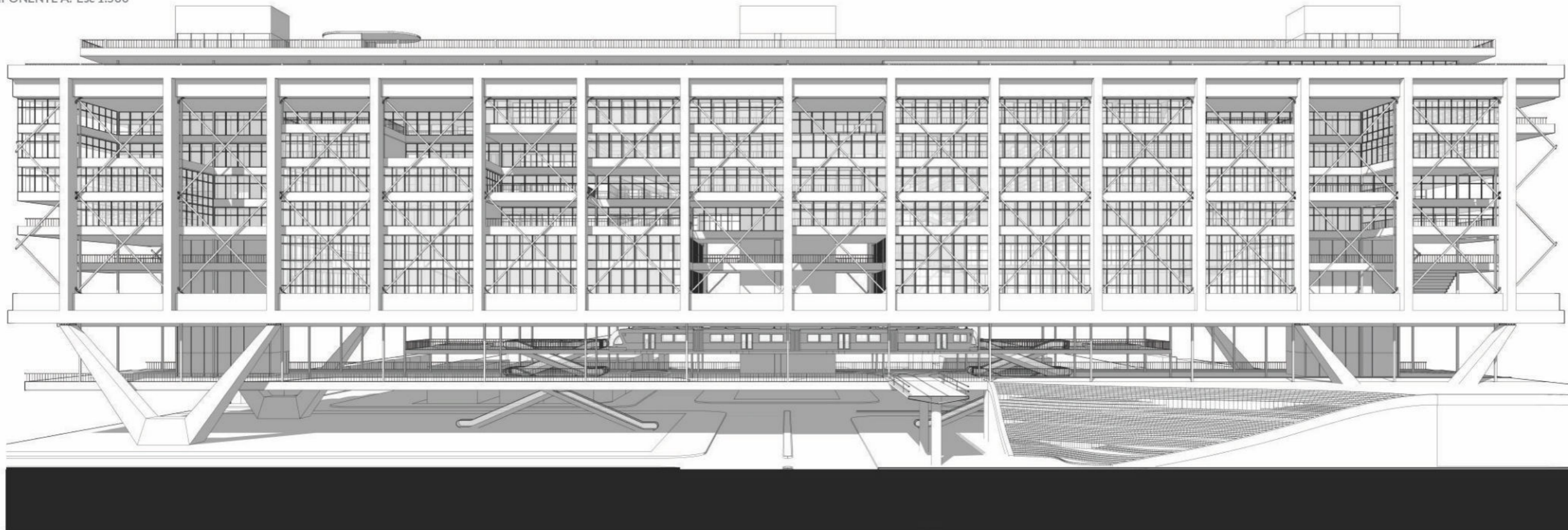


CORTE H-H - COMPONENTE A. Esc 1:500

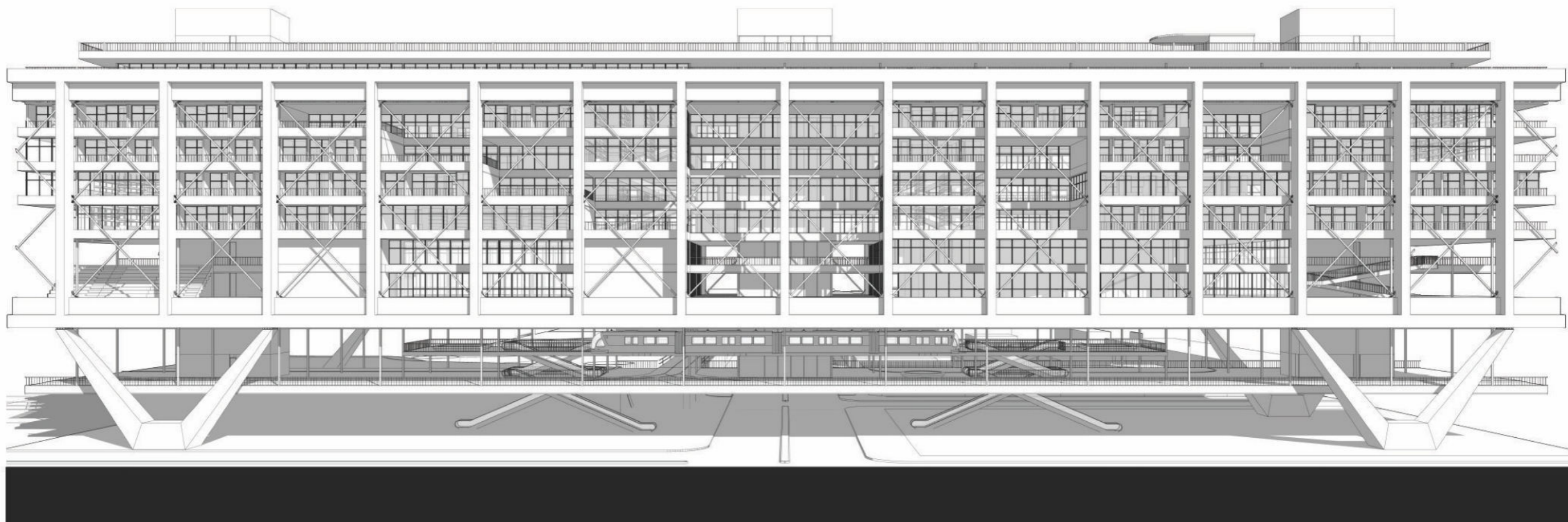


CORTE H-H

ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
VISTAS - COMPONENTE A. Esc 1:500

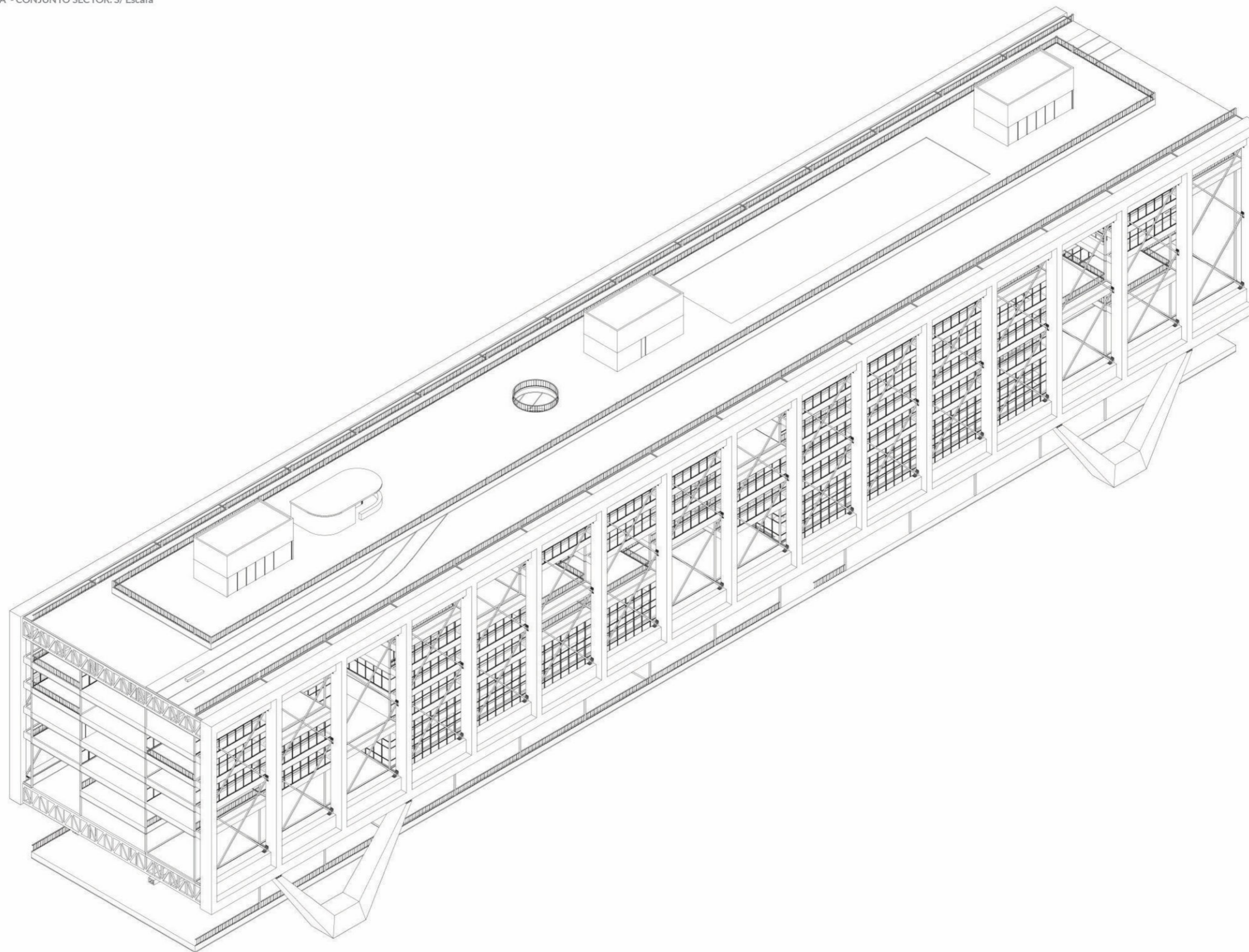


VISTA SUDOESTE - COMPONENTE A. Esc 1:500



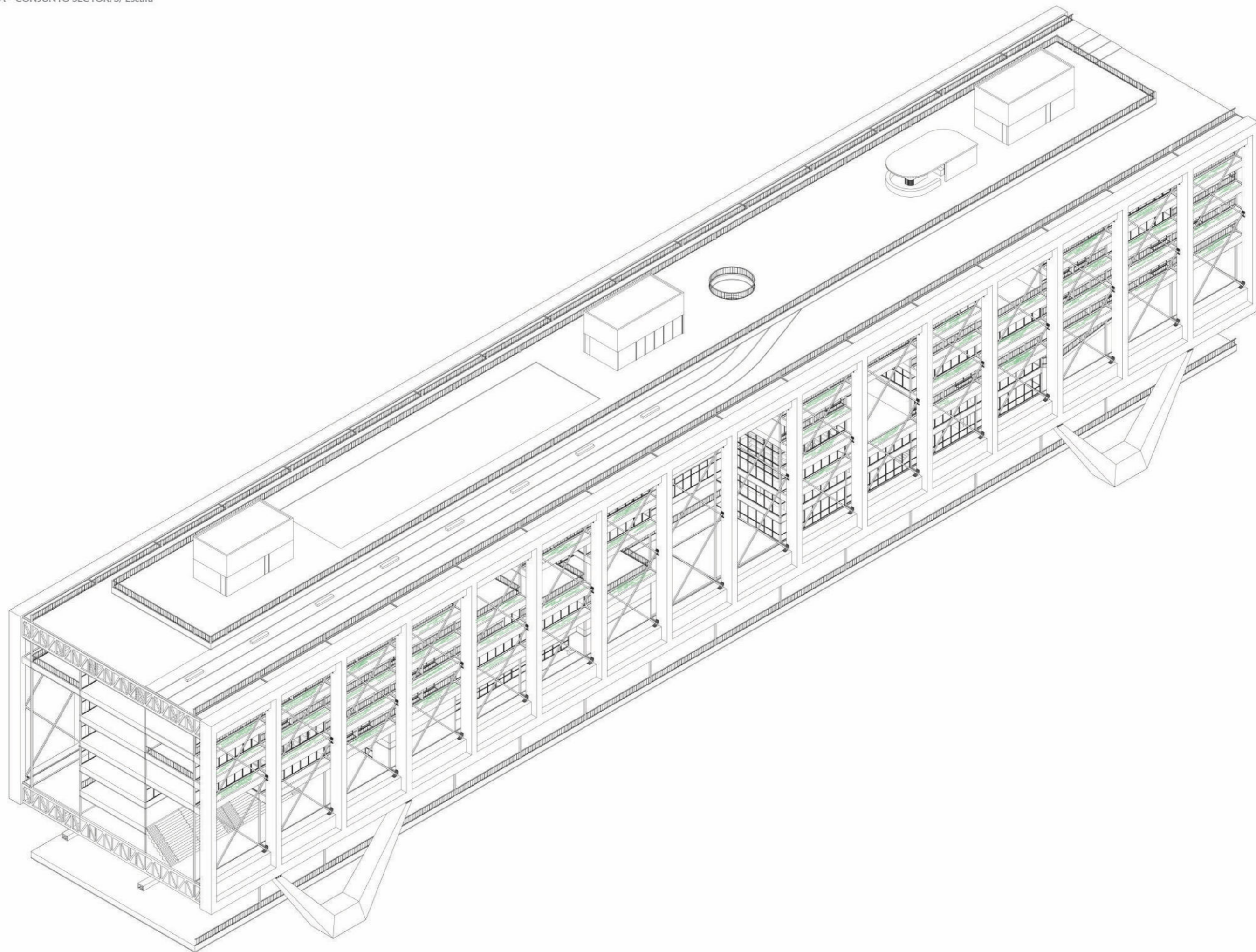
VISTA NORESTE - COMPONENTE A. Esc 1:500

ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
AXONOMETRICA - CONJUNTO SECTOR. S/ Escala

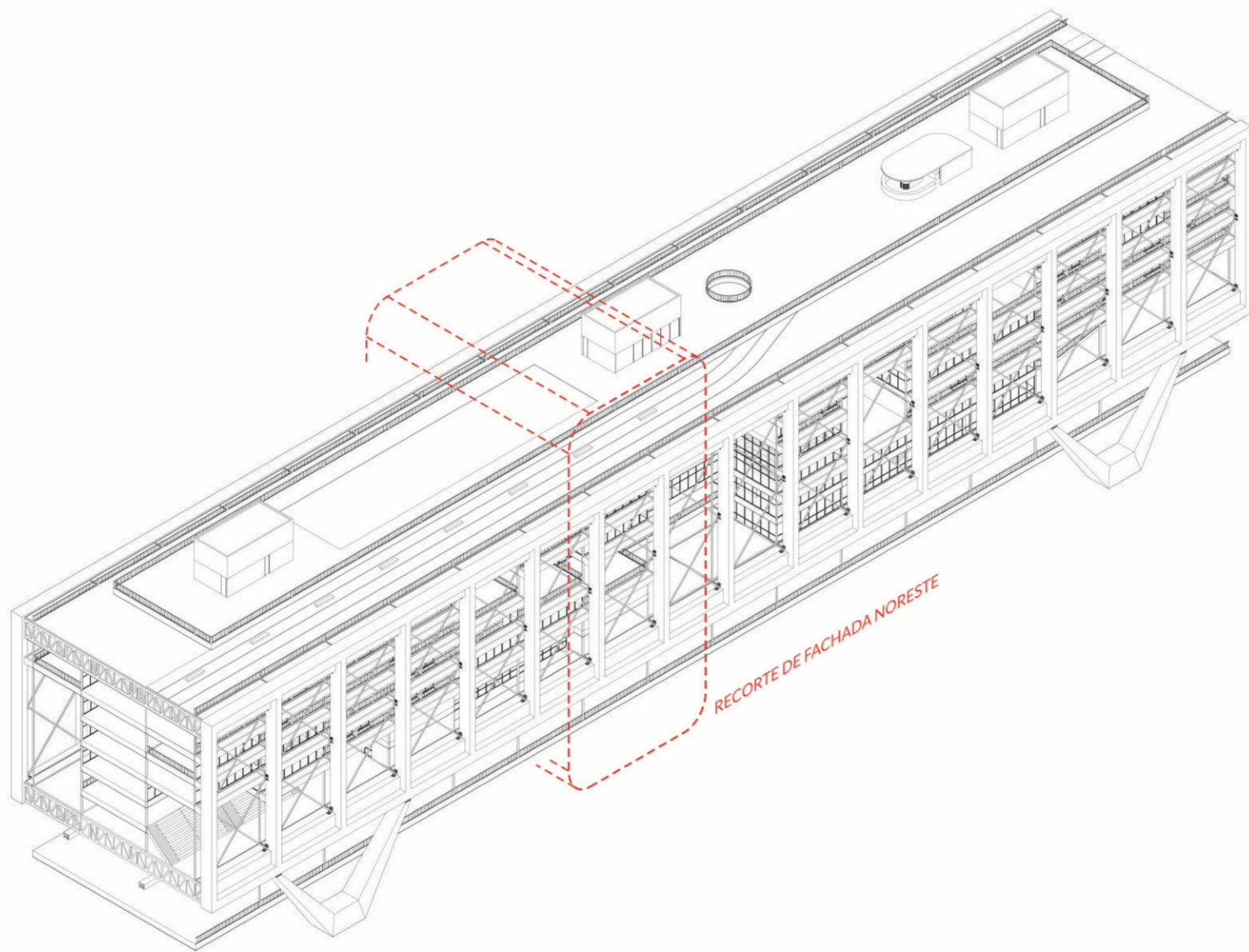




ESTRATEGIA ARQUITECTÓNICA - ESCALA PUNTUAL  
AXONOMETRICA - CONJUNTO SECTOR. S/ Escala

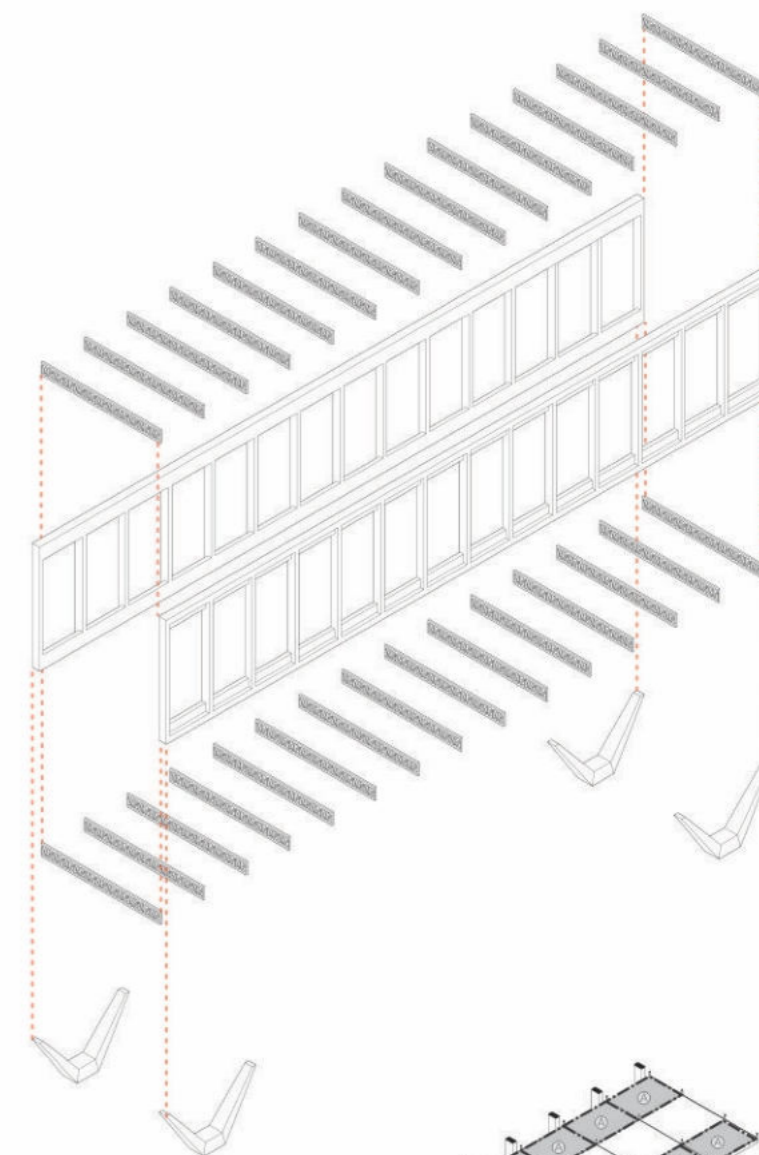


ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
ESQUEMA ESTRUCTURAL - PROGRAMÁTICO - TÉCNICO. S/Escala

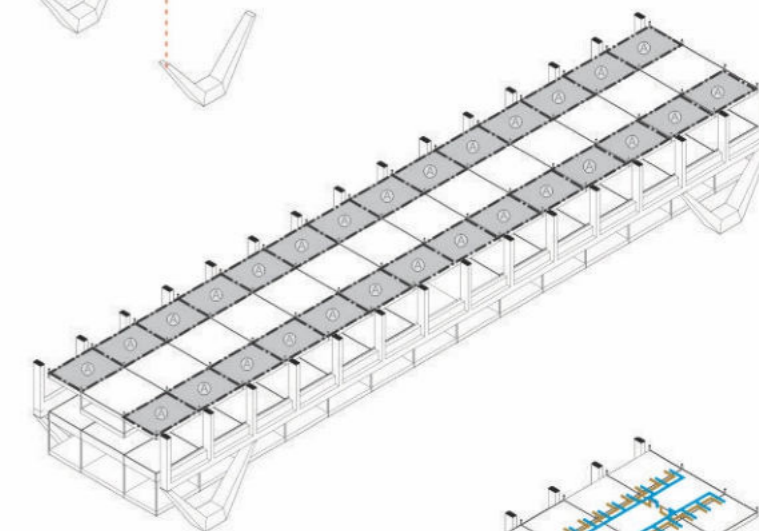


RECORTE DE FACHADA NORESTE

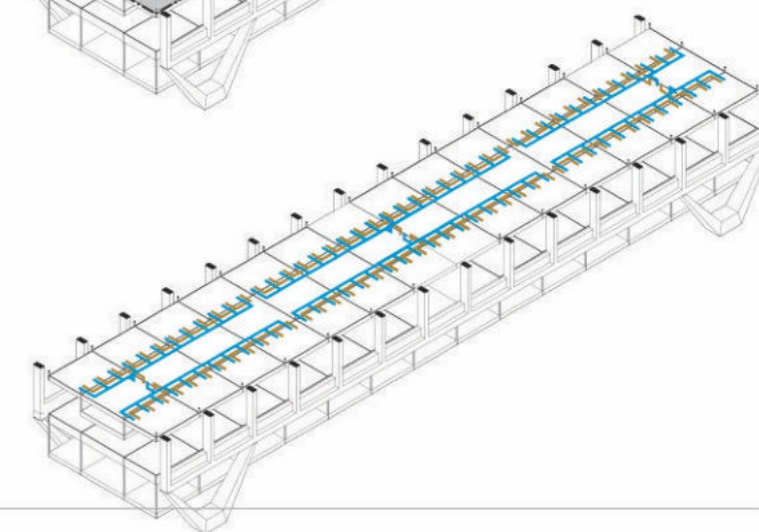
DESPIECE ESTRUCTURAL



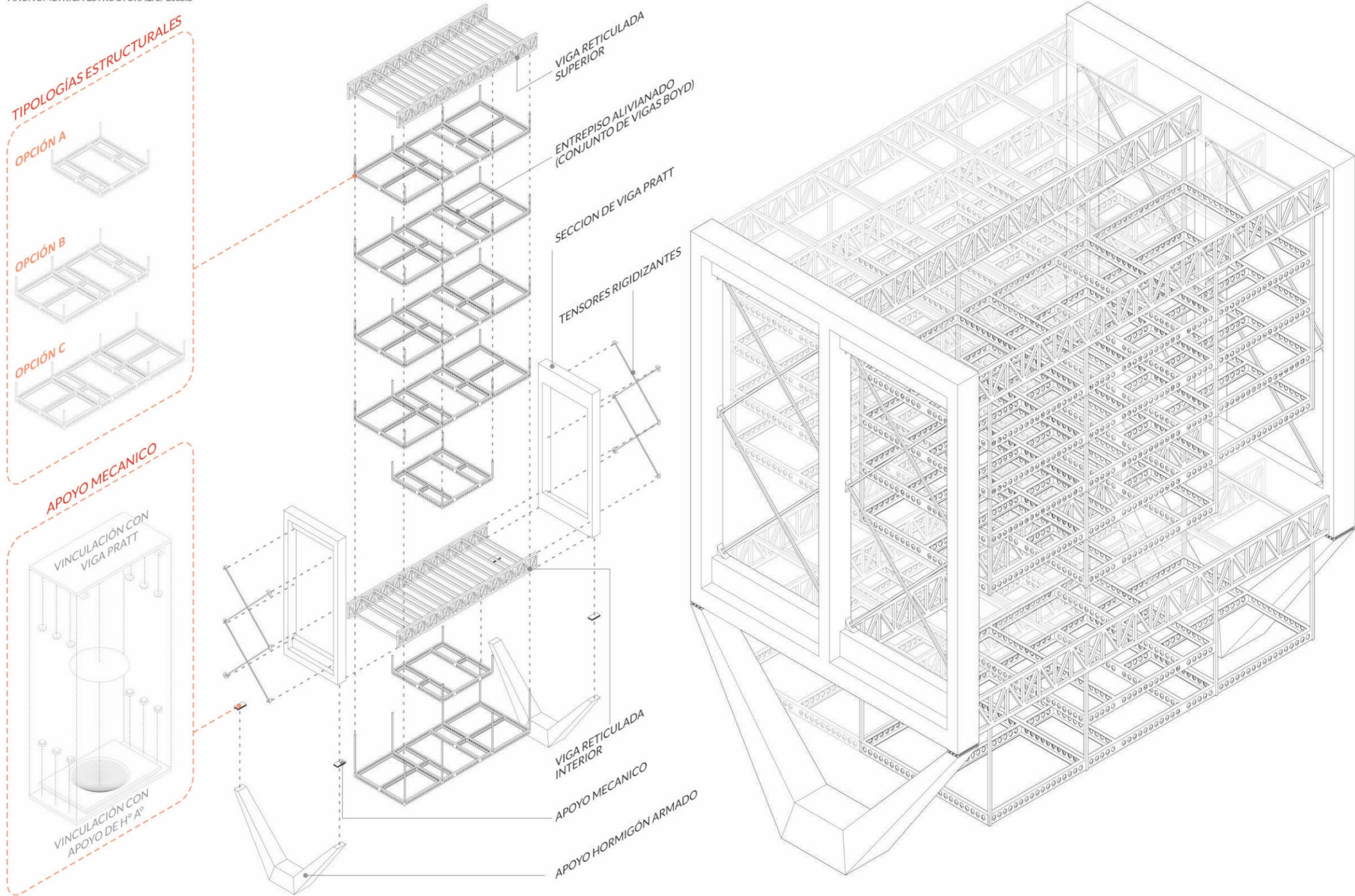
DISPOSICIÓN PROGRAMÁTICA



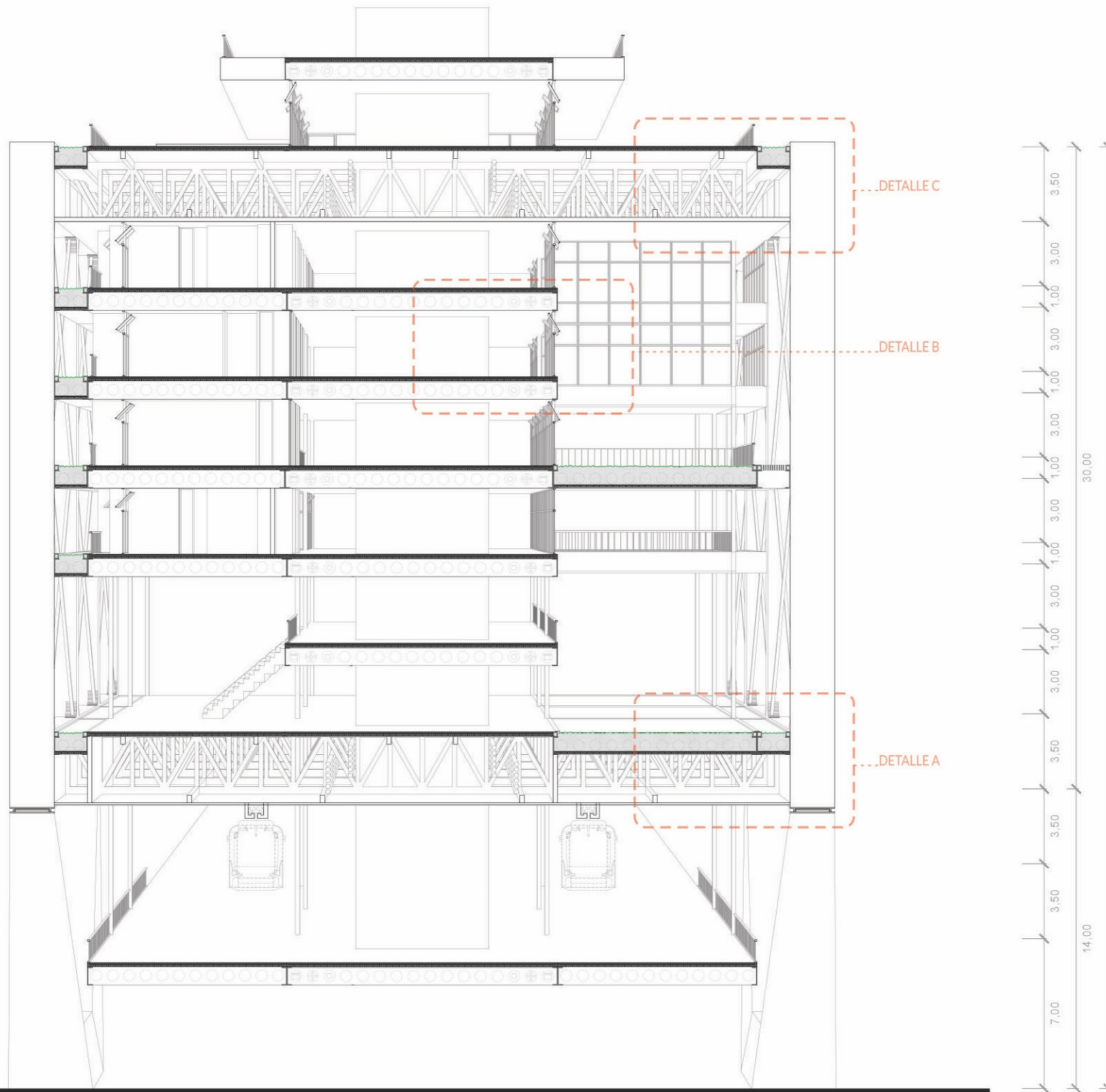
DISPOSICIÓN DE INSTALACIONES



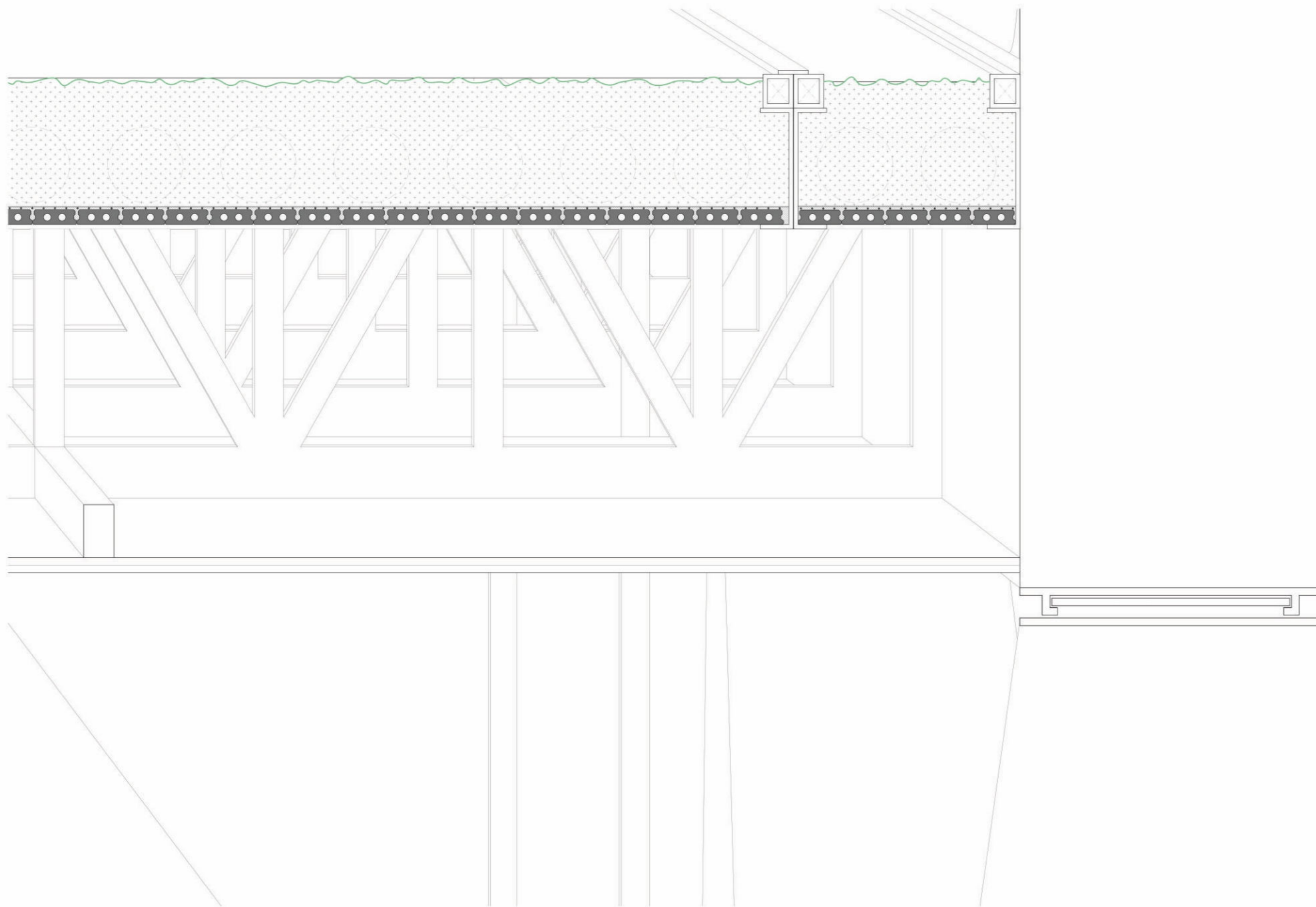
ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
AXONOMETRICA ESTRUCTURAL. S/ Escala



ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
DETALLE CONSTRUCTIVO. Esc 1:175



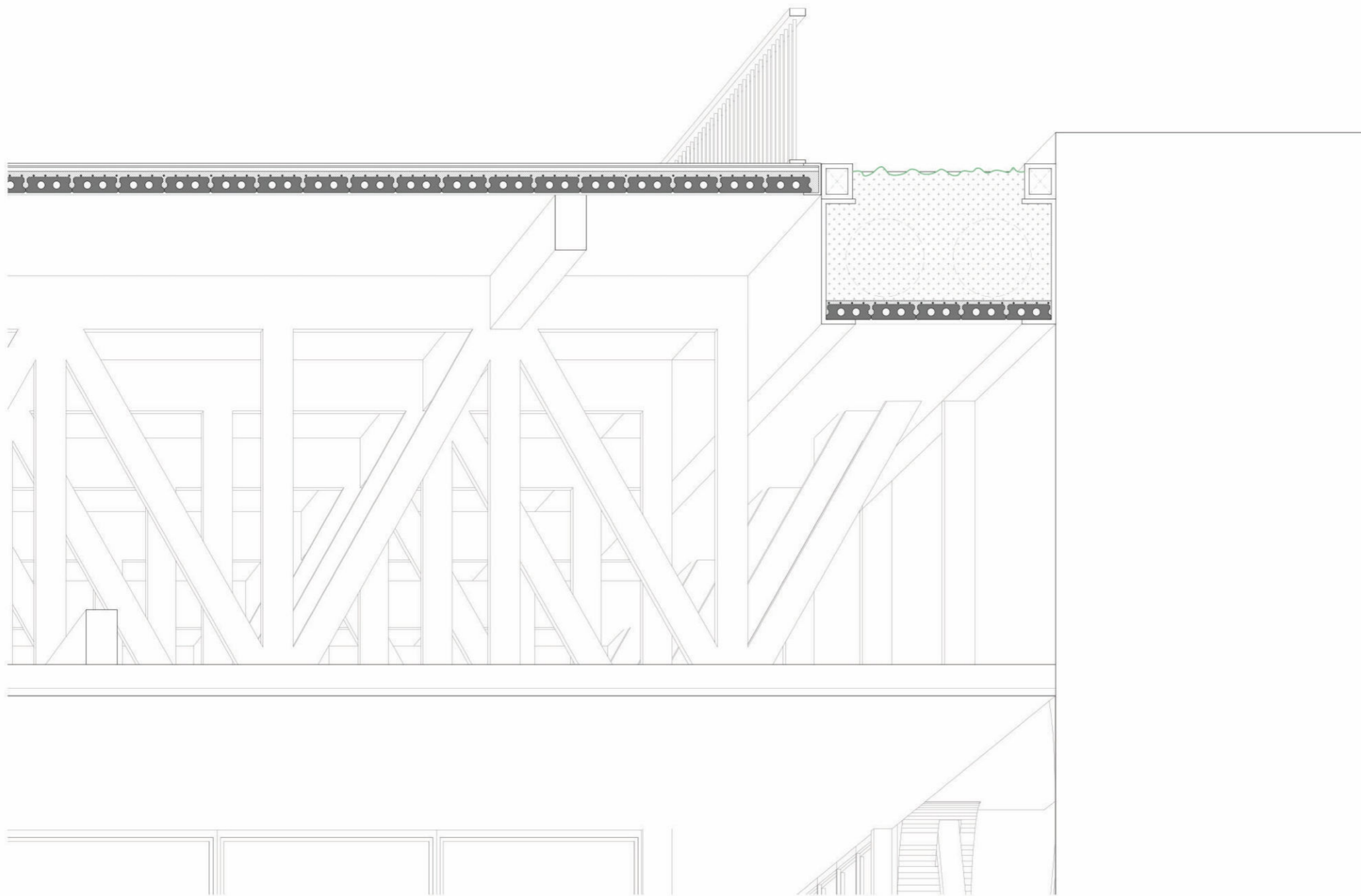
ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
DETALLE CONSTRUCTIVO A. Esc 1:25



ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
DETALLE CONSTRUCTIVO B. Esc 1:25

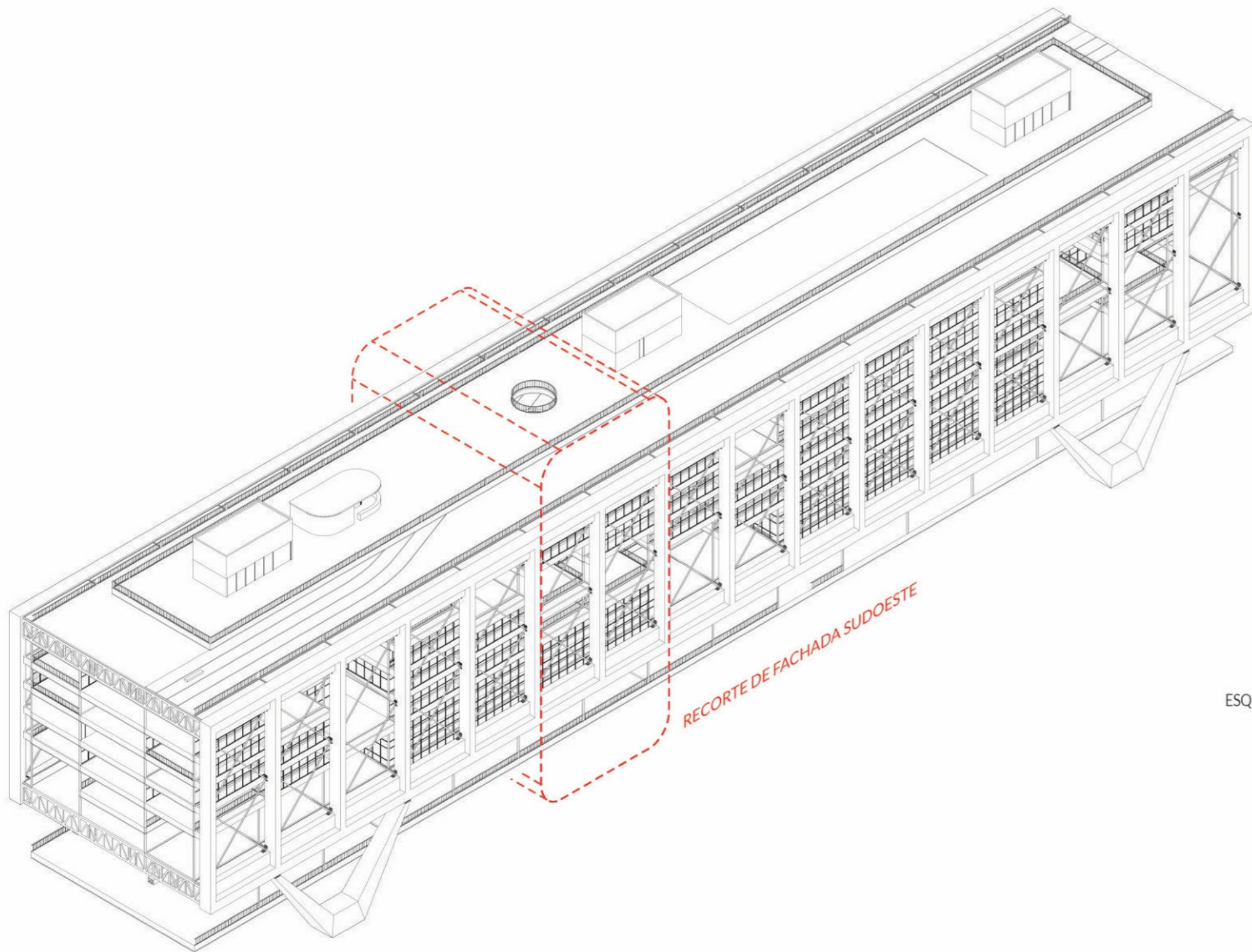


ESTRATEGIA TÉCNICA - ESTRUCTURA  
DETALLE CONSTRUCTIVO C. Esc 1:25



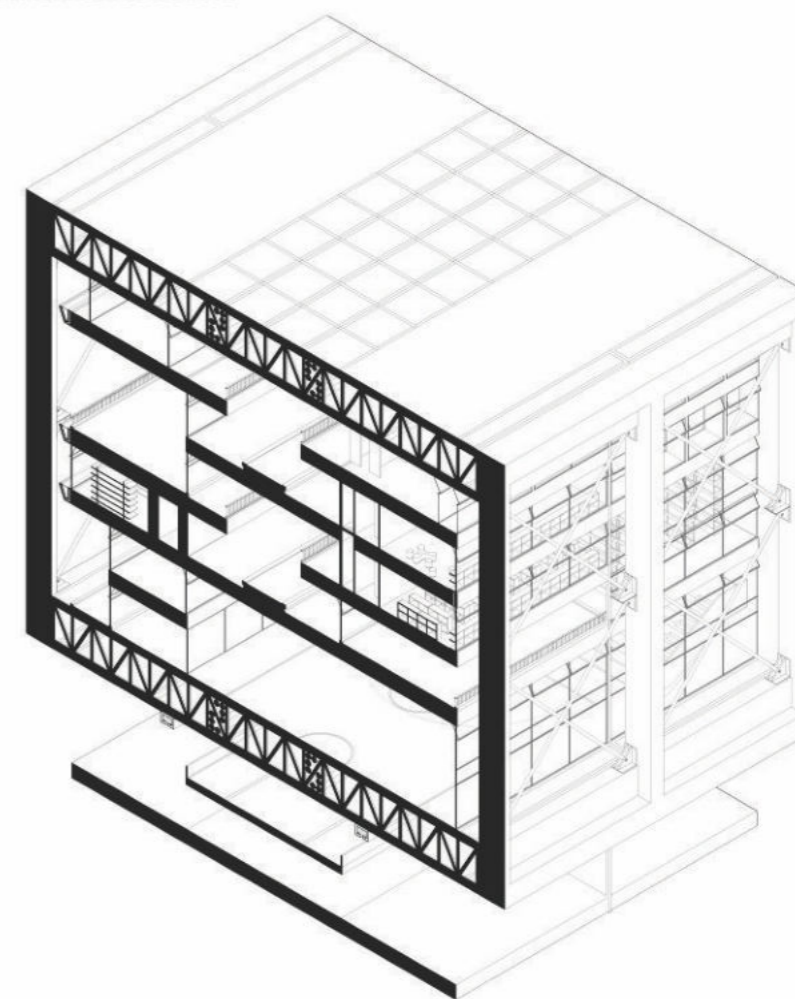
ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES

AXONOMETRICA COMPONENTE A - SUSTENTABILIDAD - CONFORT CLIMÁTICO- S/ Escala

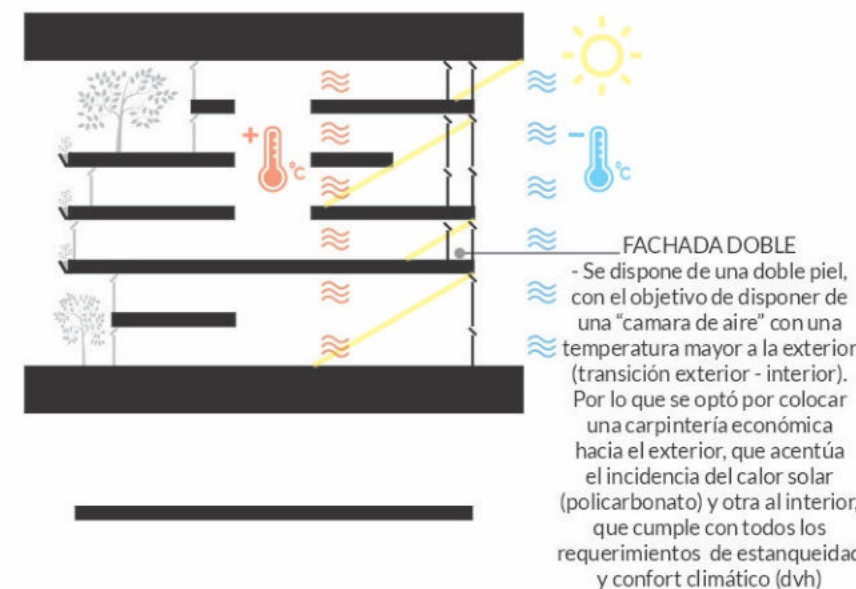


RECORTE DE FACHADA SUDOESTE

RECORTE DE FACHADA SUDOESTE



ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL TRATADO DE LA FACHADA



FACHADA DOBLE

- Se dispone de una doble piel, con el objetivo de disponer de una "camara de aire" con una temperatura mayor a la exterior (transición exterior - interior). Por lo que se optó por colocar una carpintería económica hacia el exterior, que acentúa el incidencia del calor solar (policarbonato) y otra al interior, que cumple con todos los requerimientos de estanqueidad y confort climático (dvh)

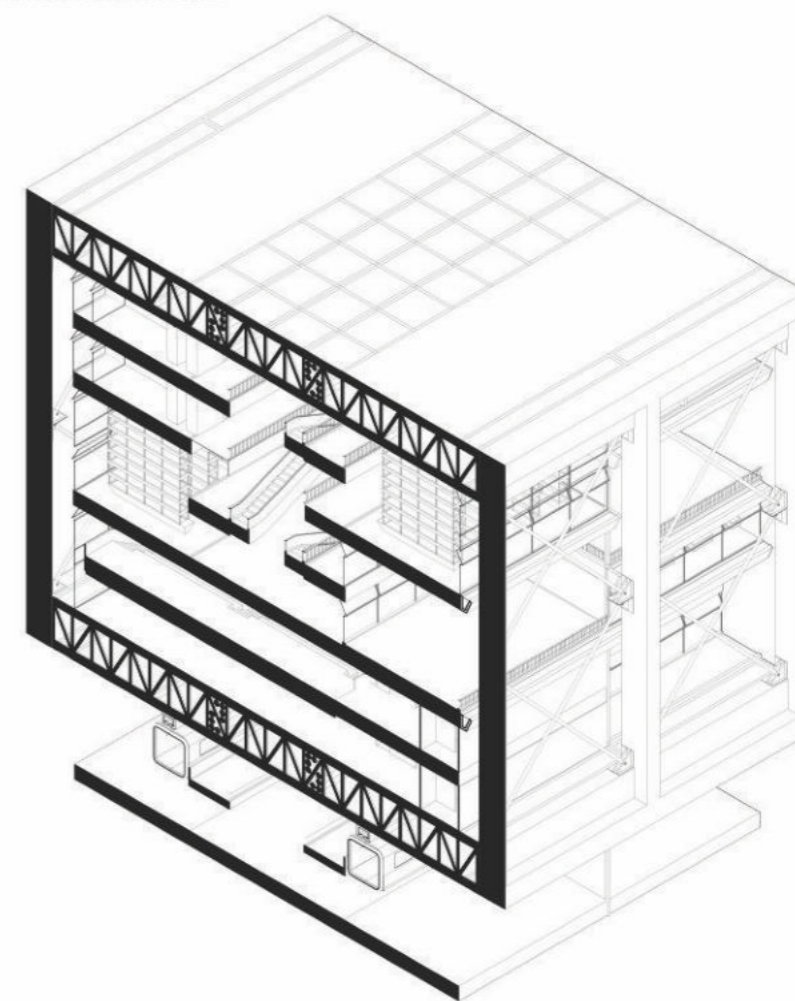
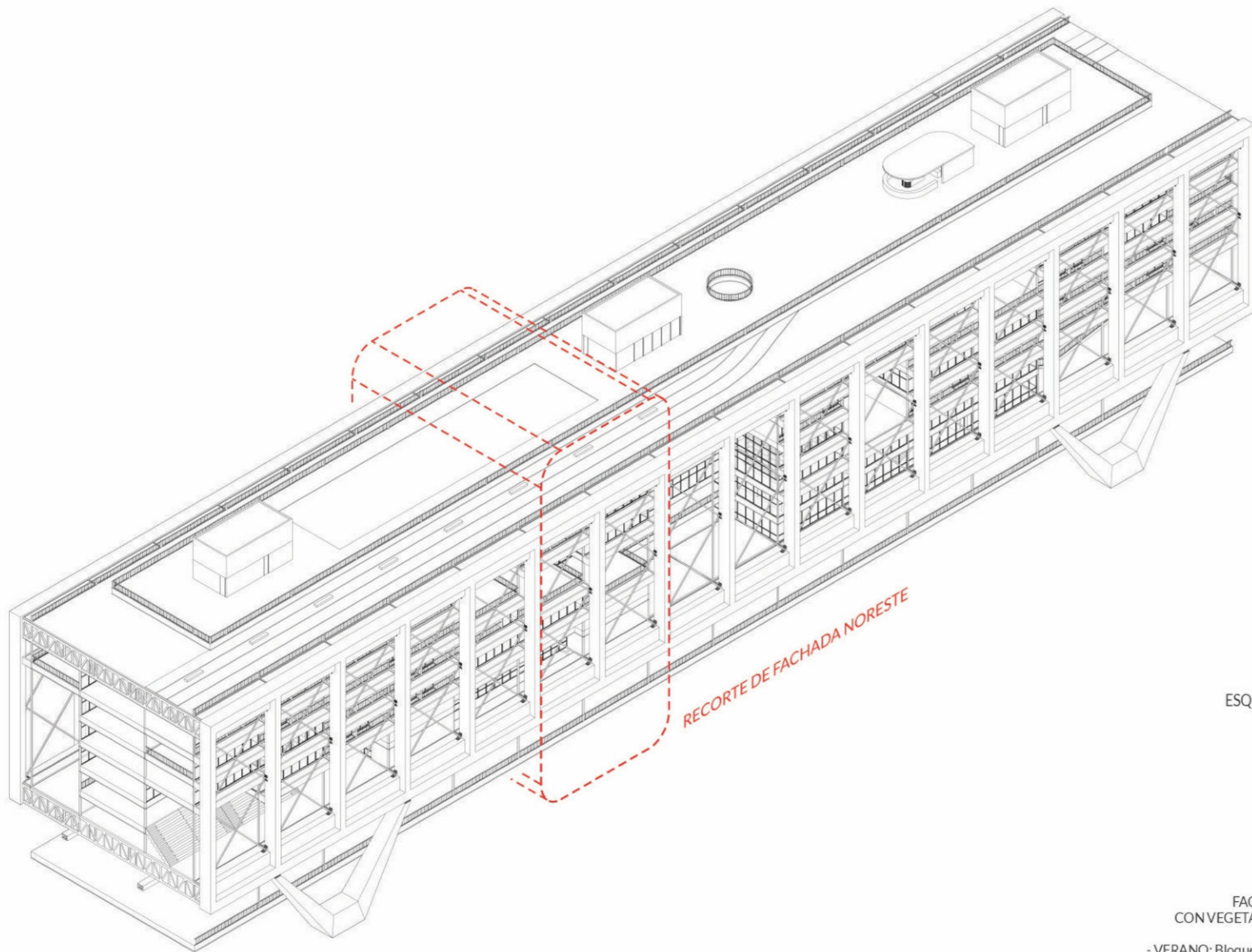
AXONOMÉTRICA FACHADA SUDOESTE



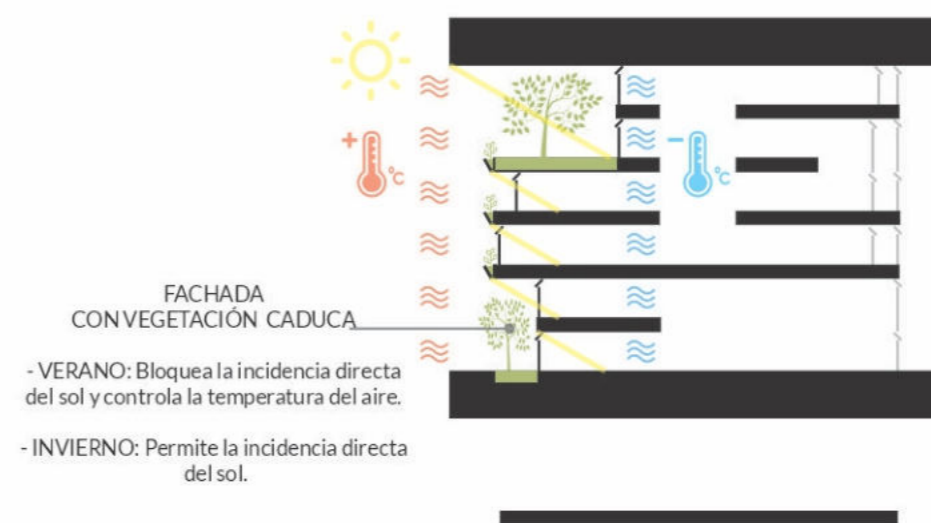
ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES

AXONOMETRICA COMPONENTE A - SUSTENTABILIDAD - CONFORT CLIMÁTICO- S/ Escala

RECORTE DE FACHADA NORESTE



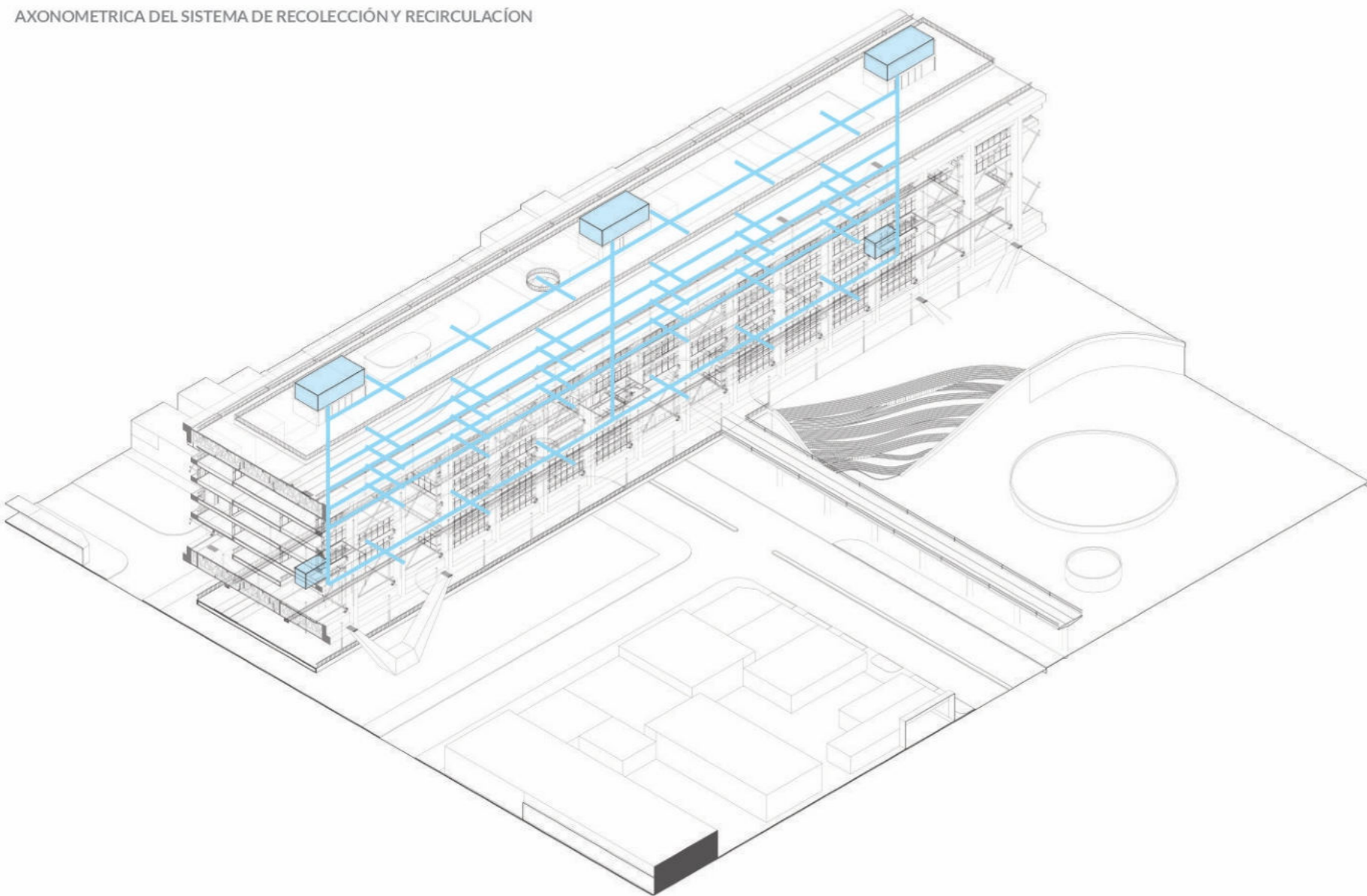
ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO DEL TRATADO DE LA FACHADA



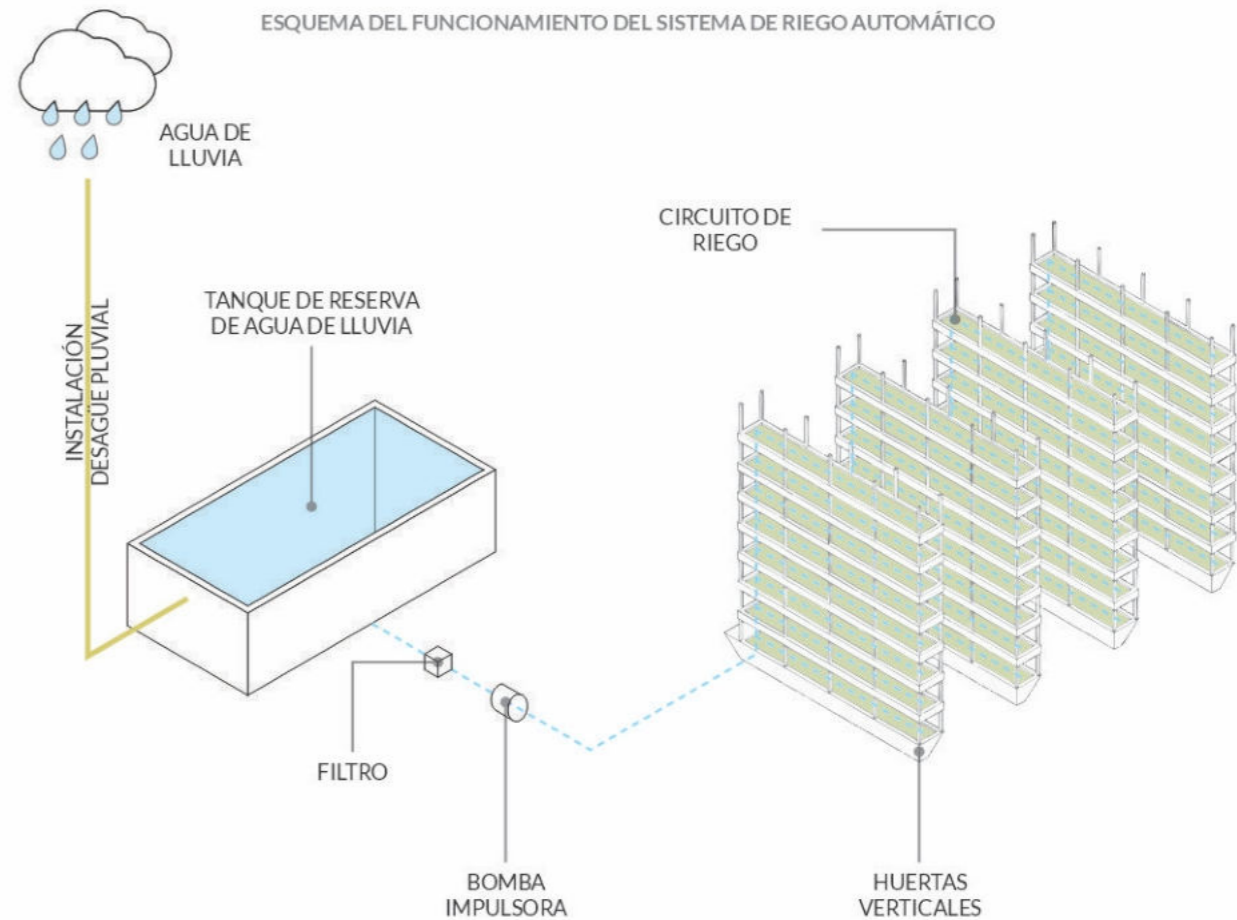
AXONOMÉTRICA FACHADA NORESTE

ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES  
ESQUEMA DE REUTILIZACIÓN DE AGUA DE LLUVIA

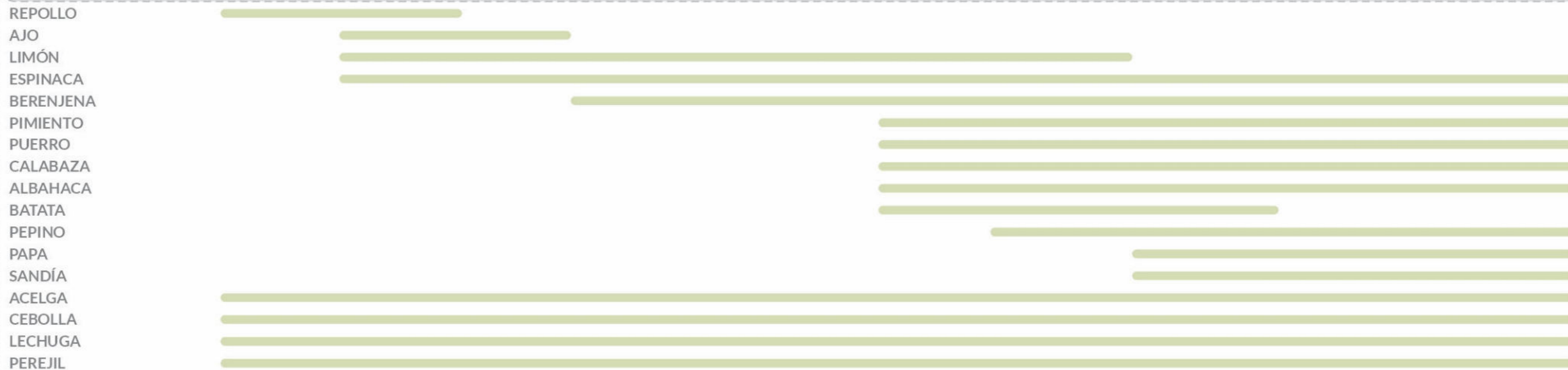
AXONOMETRICA DEL SISTEMA DE RECOLECCIÓN Y RECIRCULACIÓN



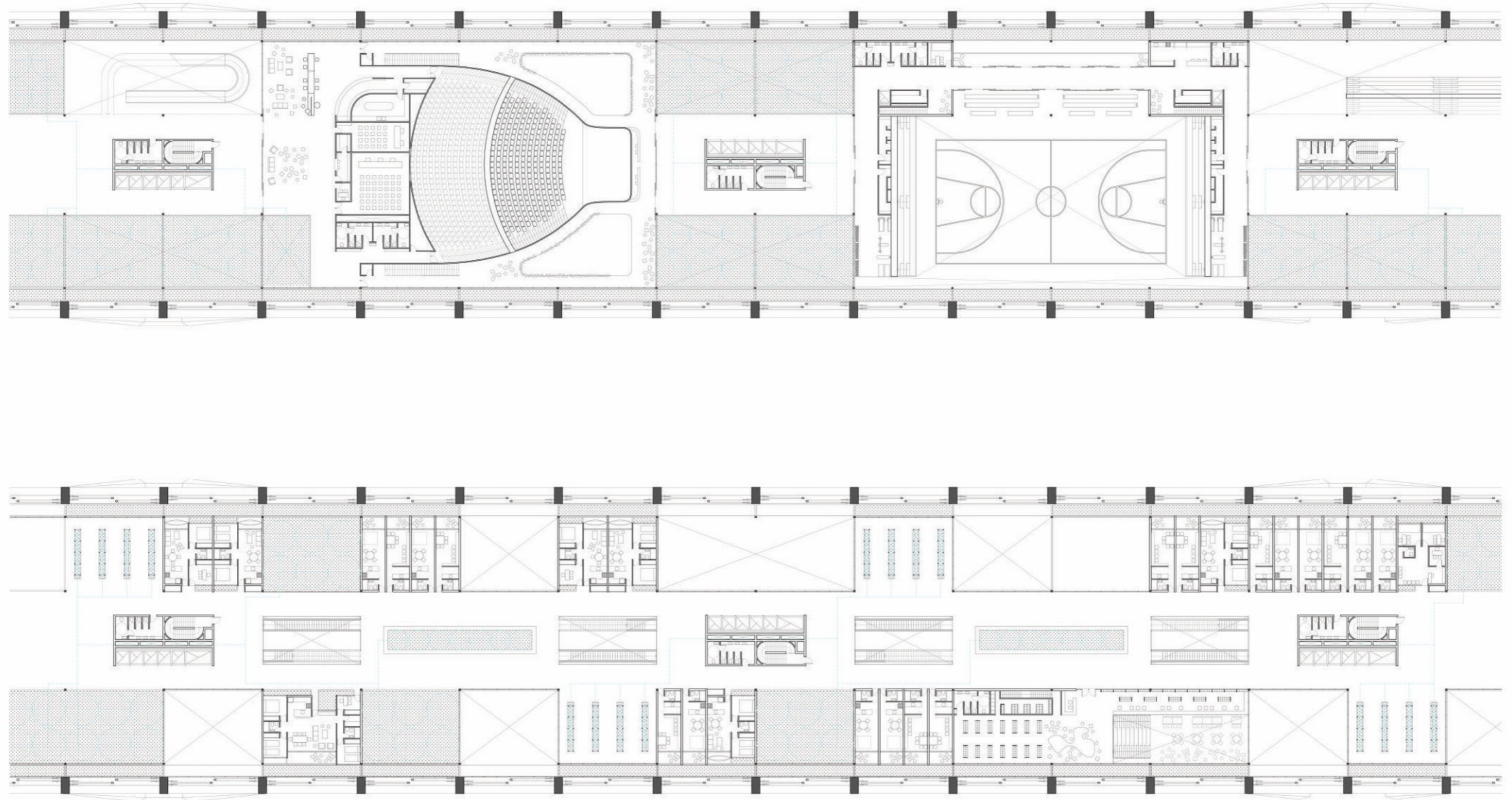
ESQUEMA DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE RIEGO AUTOMÁTICO



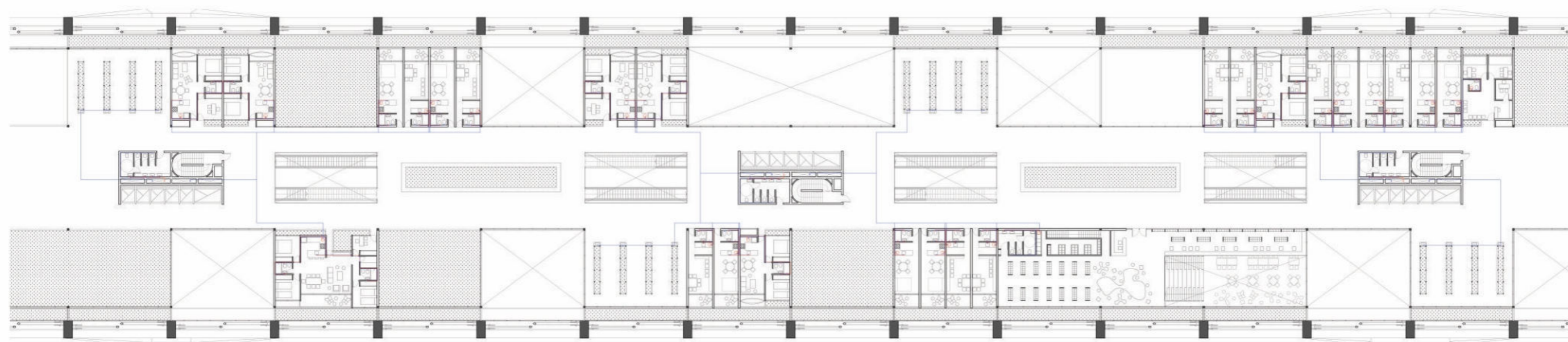
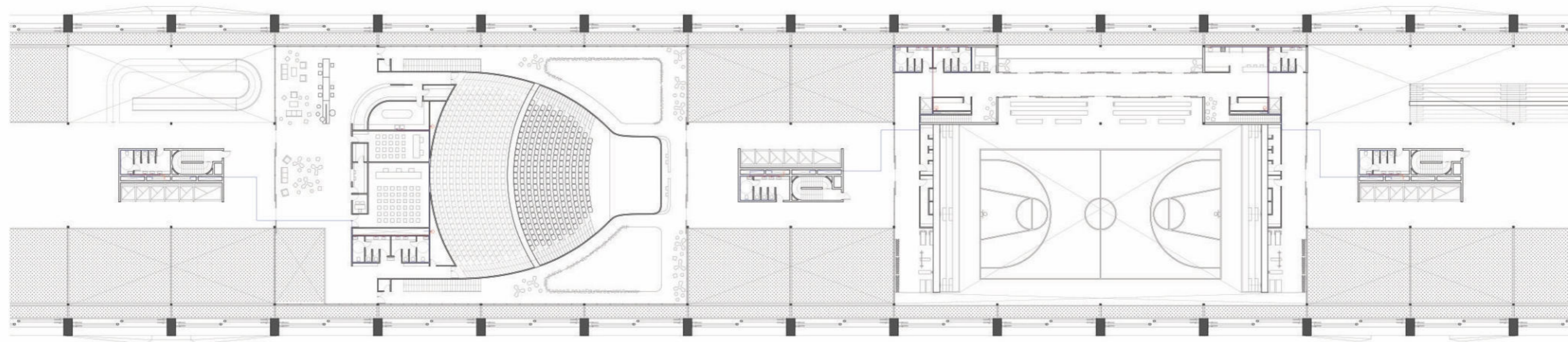
ENERO FEBRERO MARZO ABRIL MAYO JUNIO JULIO AGOSTO SEPTIEMBRE OCTUBRE NOVIEMBRE DICIEMBRE



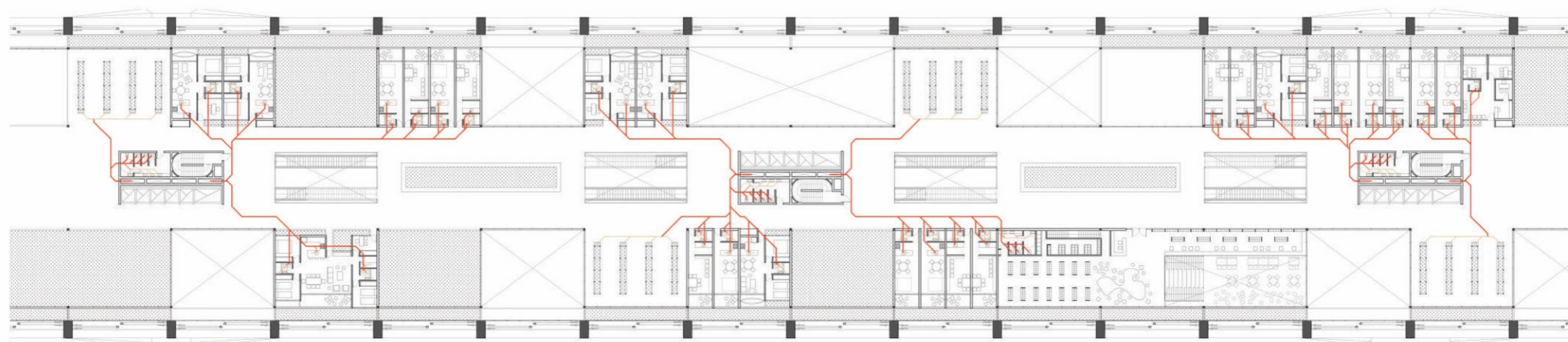
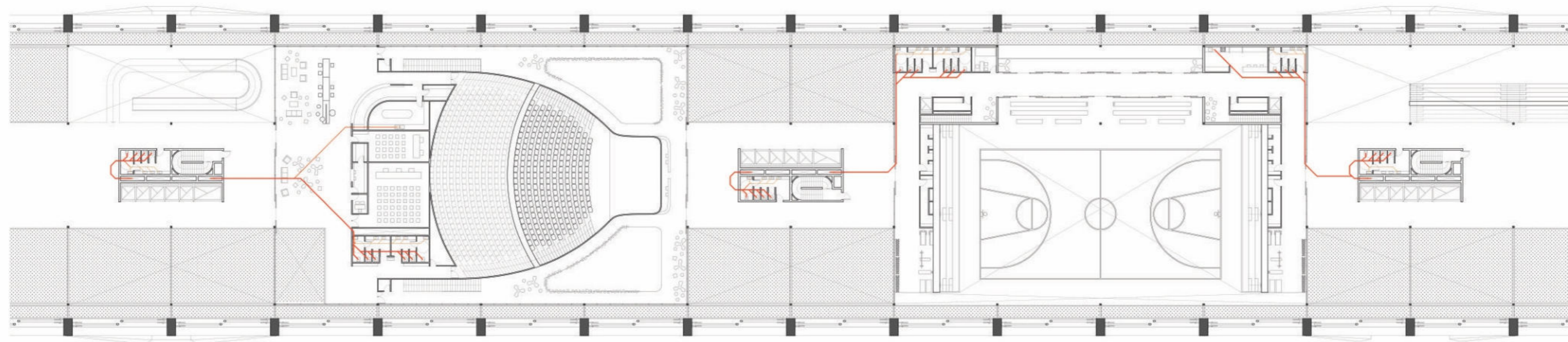
ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES  
REUTILIZACIÓN DE AGUA DE LLUVIA



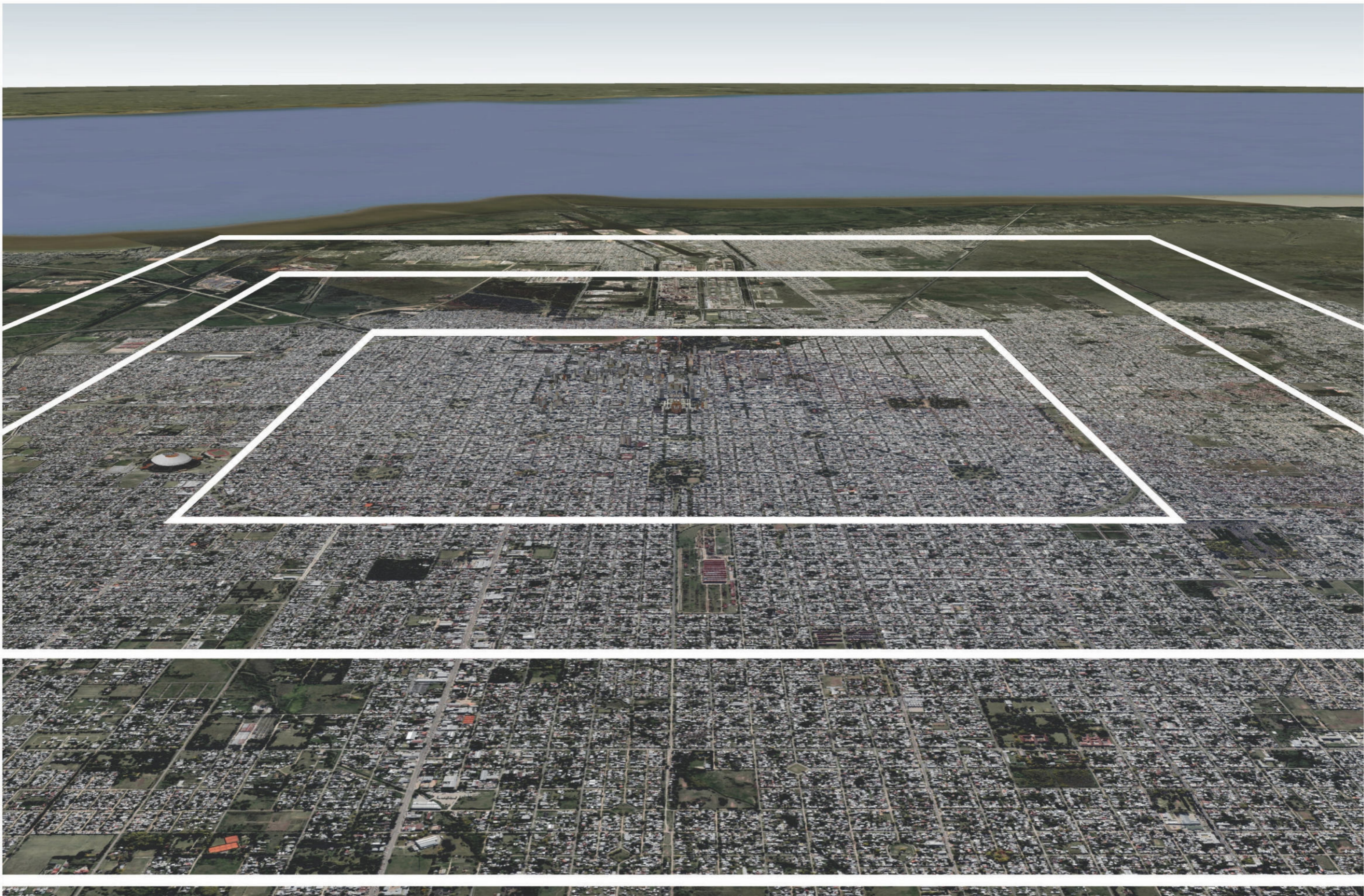
ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES  
AGUA FRÍA Y AGUA CALIENTE

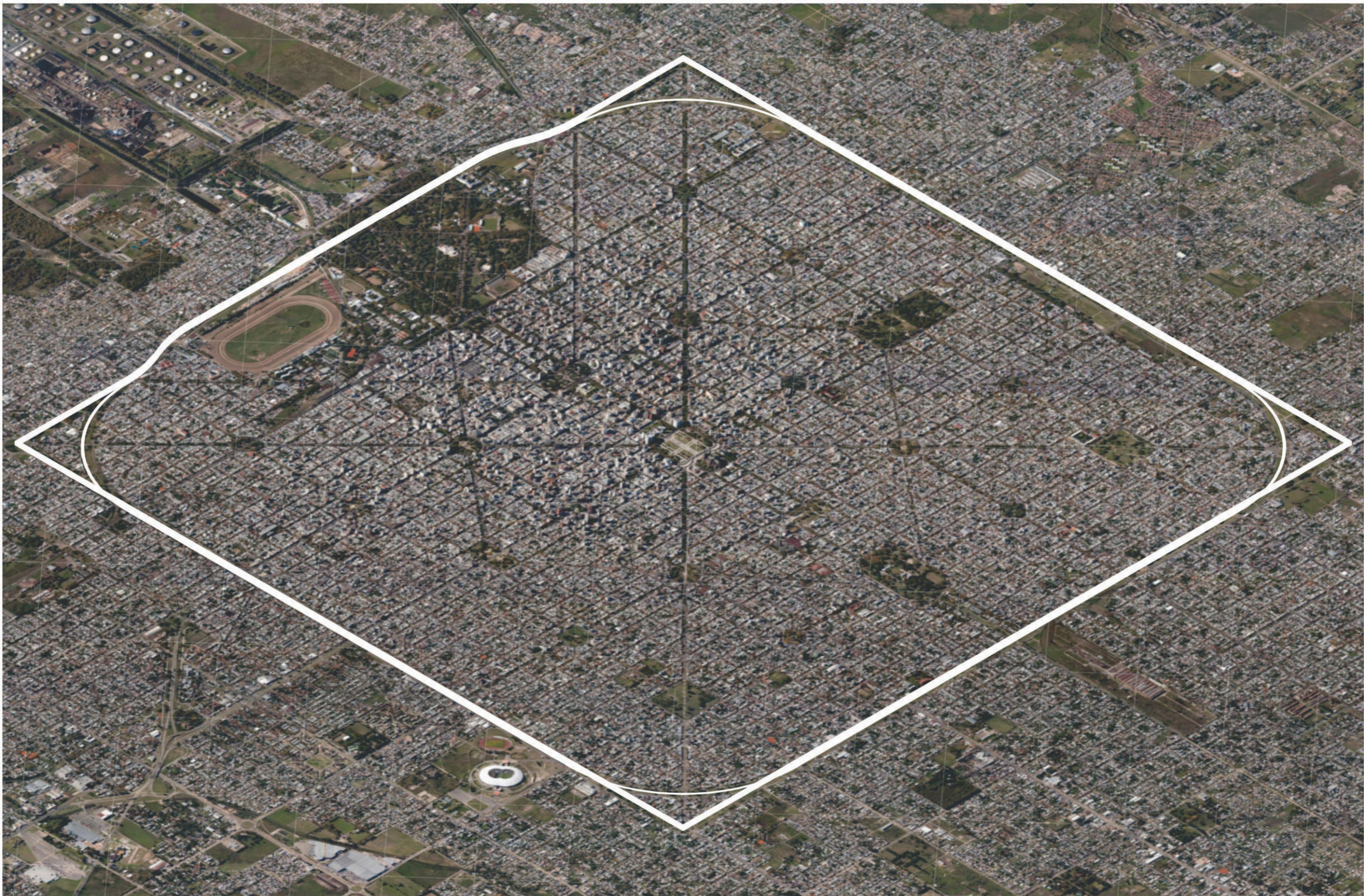


ESTRATEGIA TÉCNICA - INSTALACIONES  
DESAGÜES



PERSPECTIVA - AEREAS









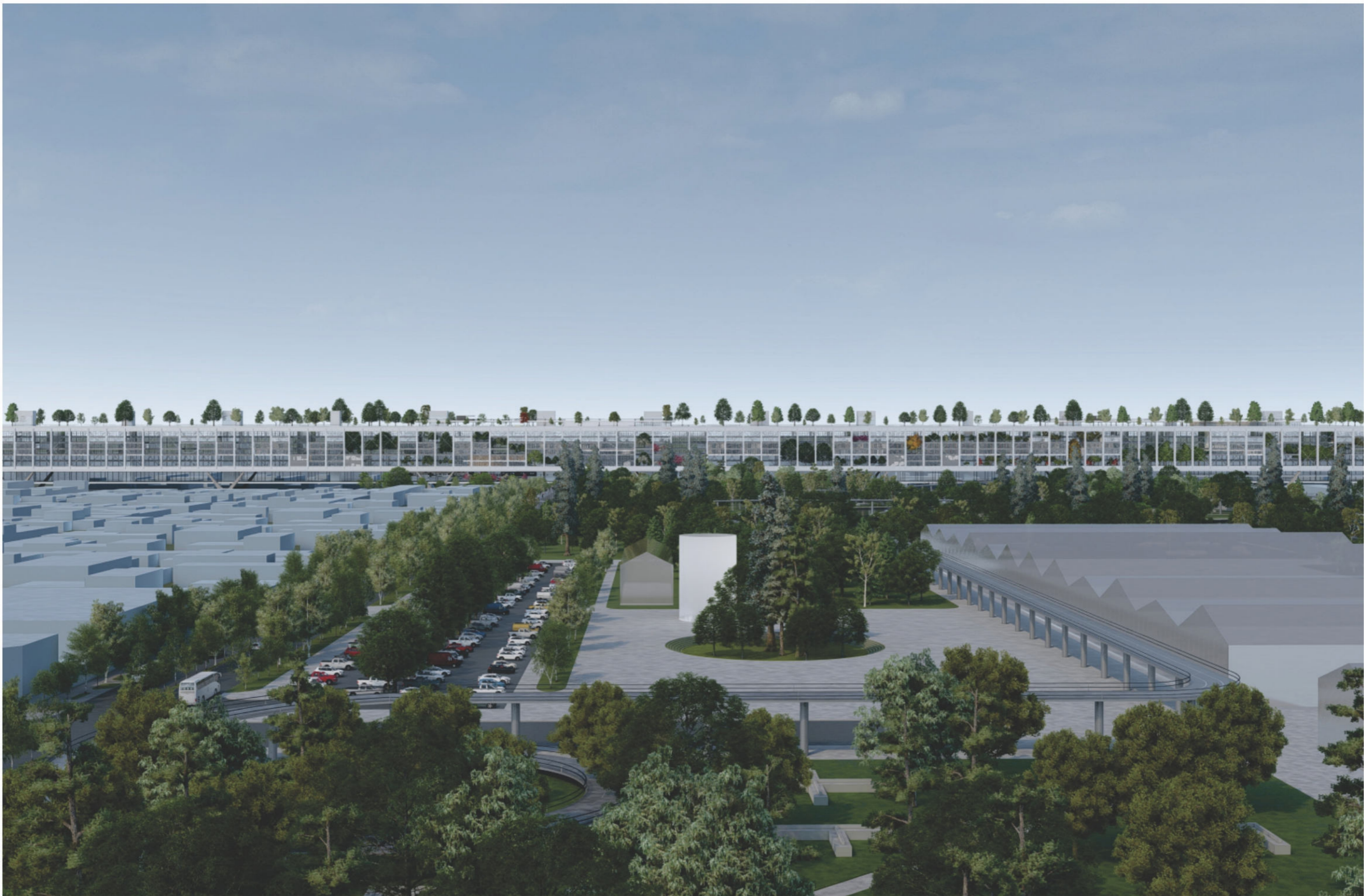
PERSPECTIVA - AEREAS



PERSPECTIVA - AEREAS



PERSPECTIVA - AEREAS





PERSPECTIVA - AEREAS



PERSPECTIVA - AEREAS





PERSPECTIVA - AEREAS











PERSPECTIVA - AEREAS



PERSPECTIVA - EXTERIOR







PERSPECTIVA - EXTERIOR





PERSPECTIVA - EXTERIOR



PERSPECTIVA - INTERIOR



PERSPECTIVA - INTERIOR



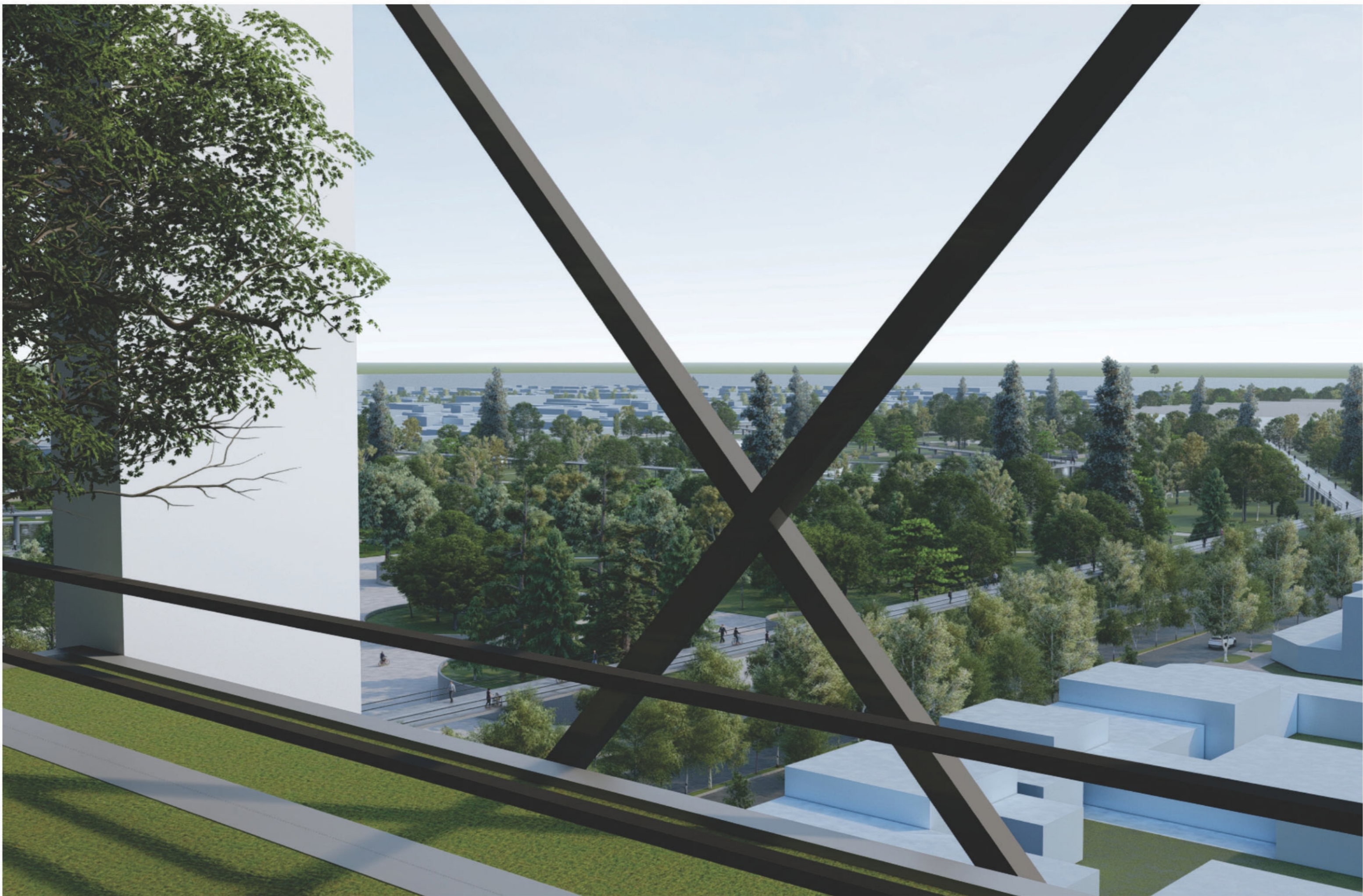


PERSPECTIVA - INTERIOR



PERSPECTIVA - INTERIOR





PERSPECTIVA - INTERIOR





## MEMORIA

## INTRODUCCION

El proyecto de “STOP LA PLATA”, surge con la intención de reflexionar sobre los modelos de crecimiento urbano actuales, es por ello que se tomó el caso de estudio de la ciudad de La Plata, para verificar sus las características y así poder elaborar una “HIPOTESIS DE CRECIMIENTO PARA LA CIUDAD CONTEMPORANEA”.

A la ciudad de La Plata, se la debe comprender como una ciudad capital, planificada y contemporánea. Por lo que, analizando estos conceptos, al ser la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires, la misma aglomera diariamente personas y funciones administrativas masivamente, aumentando de forma drástica el movimiento y la cantidad de personas y vehículos dentro del casco; por otro lado, dicha ciudad fue planificada en su totalidad desde cero (siendo hoy un paradigma de la planificación urbana), dicha planificación estaba basada en estrategias higienistas y características racionalistas de la época (1882. Año de fundación). El problema principal aparece cuando se combinan estas características con las cuestiones contemporáneas de las grandes ciudades, originando en primer lugar un conflicto de densidades; en segundo lugar, estas densidades crecen y se expanden de forma horizontal debido a la falta de posibilidades y recursos para acceder a los terrenos dentro del casco fundacional, por lo que terminan ocupando e implantándose en terrenos en la periferia, y lo peor surge cuando esos terrenos son suelos absorbentes o reservados naturalmente; y por último la masividad en dicha ciudad ocasiona problemas de congestión en los medios de transporte, dado que no existe ningún orden de prioridad, ya que todos se desarrollan en el mismo ámbito (colectivos internos y de larga distancia; vehículos particulares de la ciudad, de la periferia y de otras ciudades; motos y bicicletas).

Por lo que si la analizamos hoy en día a dicha ciudad se podría decir que es rígida e inflexible, ya que dentro del casco fundacional se consolidó un modelo compacto, mientras que en su periferia se sostiene un modelo totalmente difuso en donde se da un crecimiento horizontal desmedido. Aquí es donde surge en interés de trabajar sobre el límite que divide a estos dos modelos, buscando la integración de los mismos a partir de una propuesta, que reconozca sus potencialidades para aumentarlas aún más y sus debilidades para convertirlas en nuevas potencialidades.

Este límite anteriormente mencionado, se conforma por el área de la circunvalación del casco, el cual será el soporte físico del proyecto. Esta área se complementará con lotes seleccionados exhaustivamente según diversas variables para transformarlos en nuevas reservas naturales, además de incorporar un nuevo sistema de movilidad urbana sostenible que busca no solo la integración mencionada, sino que también intenta garantizar una eficacia en cuanto a los tiempos de traslado.

El proyecto a su vez, es parte de un plan para dar respuesta al aumento poblacional a 50 años (220.000 habitantes), etapabilizado en dos etapas principales a 25 años cada una (117.000 habitantes, 1º etapa; 203.000 habitantes, 2º etapa), aunque el mismo se plantea como un sistema de crecimiento, por lo que de replicarse dicho esquema la solución poblacional se iría multiplicando exponencialmente. El proyecto busca desarrollarse en contraposición al actual modelo, planteando un crecimiento vertical, que tenga conciencia en la preservación del suelo absorbente y desarrollando todos los equipamientos e infraestructuras necesarias para el desarrollo de la futura ciudad.

## STOP LA PLATA

El proyecto, busca retomar el cuestionamiento y las reflexiones sobre la ciudad que realiza Dogma, con “Stop city” (2007); y Amancio Williams, con “La ciudad que necesita la humanidad” (1974). Es por ello que se podría pensar que “Stop La Plata”, es la continuación del pensamiento que plantea Dogma, pero para comprender esto se tiene que entender que en primera instancia Dogma se remite a lo planteado por Archizoom, en su proyecto “Non-Stop City” (1969), en donde se piensa una ciudad utópica la cual se reduce a una extensión ilimitada de la misma, en la cual deja de existir la relación de que la arquitectura se posa sobre el paisaje natural, sino que la arquitectura empieza a ser el paisaje, dejando de existir una estructura para las actividades y cosas innecesarias para la vida cotidiana, priorizando un soporte para las

actividades esenciales para el desarrollo, por su parte en “Stop city” propone un límite absoluto, en donde se prioriza la construcción vertical de placas configurando el desarrollo de la ciudad, limitándose únicamente a lo construido dentro de estas edificaciones, con la intención de generar una crítica a la ocupación irracional del suelo en sentido horizontal, por lo que deja el centro de la propuesta liberado plenamente a lo natural. Y por último, “La ciudad que necesita la humanidad”, también adopta una toma de partido similar, en donde la arquitectura se concibe como un soporte para el desarrollo total de lo que implica una ciudad vertical, empleando el desarrollo lineal para perder dejar el suelo libre, y recurriendo a una arquitectura espacial integrada (no conformada por edificios sueltos). Cabe destacar que para adoptar y trabajar estas referencias se tiene que salvar las distancias contextuales, tomando solo los conceptos, analizando y criticando las estructuras, ajustando las escalas, reviendo los programas de cierto modo para nutrir el proyecto de “Stop La Plata”.

Continuando con los lineamientos anteriormente mencionados, es necesario destacar que el soporte físico adoptado por el proyecto específicamente consta en la búsqueda de distintos lotes con cierto grado de peligrosidad de continuar con el crecimiento horizontal de la ciudad, atentando la idea del crecimiento vertical. Esta búsqueda se caracteriza por establecer 5 factores principales para definir dicho soporte, siendo: el área verde que contiene circunvalación; terrenos vacantes; áreas con grandes infraestructuras obsoletas o deterioradas; áreas grandes superficies de espacios verdes con intervenciones minúsculas; y por último, áreas con equipamiento existente. Además, los lotes que también se encuentren afectados por el desarrollo subterráneo de los arroyos entubados, serían tomados como parques naturales, en donde dichos arroyos serían abiertos al aire libre.

El proyecto busca cambiar el enfoque de la planificación actual, proponiendo una interacción entre variables y constantes, en donde la concreción de ambos se daría mediante concursos, dado que, por la magnitud y tamaño del proyecto, el mismo se deberá desarrollar de una construcción colectiva, en donde las variables, serían las diversas formas de apropiación de los terrenos / parques naturales, mientras que las constantes podría ser la estructuración igualitaria de cierta forma de la infraestructura y de las viviendas, entendida como un lienzo / soporte en donde se desarrollará la vida de la ciudad, reconociendo dimensiones / funciones que permitan la metamorfosis de la ciudad misma, entendiéndola como un órgano vivo que constantemente va cambiando, no solo programático, sino también espacialmente.

Para el desarrollo de la propuesta se recurrió a un relevamiento de los equipamientos actuales en la ciudad (sanidad - educación - administración - deporte - comercio - cultura), con la intención de estudiar la distribución de los mismos en la ciudad, para poder otorgarle al proyecto una etapabilidad acorde a las necesidades de cada sector. Por lo que considerando la importancia de la infraestructura en la propuesta, se planea en primer instancia resolver de forma inmediata el soporte arquitectónico - espacial, entendido como la estructura principal, en donde en principio se construirá el monorriel y sus respectivas estaciones (cada 18 cuadras - 8 estaciones en total) en todo el perímetro de la propuesta; en segunda instancia y bajo un orden de prioridad se comienza el completamiento principal de las variables (lotes) y la constante (espacialidad genérica, espacialidad compuesta por componentes “Tipo A” y componentes “Tipo B”, según su implantación con respecto a la trama urbana existente); mientras que en la tercer instancia, retomando nuevamente el orden de prioridad se termina la construcción secundaria de las variables y la constante.

Siendo que, para la elección del sector a intervenir, el cruce de datos entre los distintos factores que aborda la propuesta, permite implantarse sobre el terreno de Gambier (131 y 52), más específicamente sobre el componente “Tipo A”, ya que permite atravesar todos y cada una de las complejidades del proyecto. En primer lugar se encuentra en la primer etapa (sector sudoeste, ya que dispone de la menor cantidad de equipamiento) para la construcción de las variables y las constantes; se ubica en contacto directo con una de las estaciones de la movilidad propuesta; está afectada por el curso de uno de los arroyos entubados, permitiendo desarrollar uno de los parques naturales más importantes de la ciudad; y además posee la infraestructura obsoleta con mayor área de la propuesta, por lo que implicaría una mayor duración de dicha etapabilidad, siendo así que será la primer variable en comenzar a construirse y una de las últimas en terminar dicha construcción.

## MEMORIA + BIBLIOGRAFIA

En cuanto al desarrollo programático, se recurrió a la bibliografía que brinda Elba L. Rodríguez en su libro "Equipamiento comunitario, estándares para áreas urbanas", en donde hace una introducción y desarrollo de los equipamientos necesarios para las distintas áreas urbanas que podría emplear una ciudad tipo, poniendo en valor y detallando cuales paquetes programáticos son los que se necesitan en principio, relacionándolo directamente con una especificación aproximada de cuantos m<sup>2</sup> serían necesarios por habitante. Por lo que estos estándares obtenidos, fueron adoptados como base para la conformación programática de la propuesta, entendiendo que a partir de saber cuántos habitantes habitarían la propuesta y cuantos m<sup>2</sup> serían necesarios, permitiría el abordaje práctico de la escala proyectual local.

Además, reconocer los programas que se deberían desarrollar y su estudio específico en cuanto a los requerimientos dimensionales de cada uno, permitiría reconocer que especialidad sería necesaria, y por ende que sistema constructivo sería el adecuado.

La propuesta busca desarrollarse bajo un modelo de ciudad radial, que crezca exponencialmente, intentando complementar la ciudad existente en cuanto a su movilidad, pero que a su vez es una ciudad autónoma, no dependiendo de los recursos e infraestructuras específicos de la ciudad actual, empleando sistemas de captación de energía fotovoltaica y trabajando a las distintas fachadas según la incidencia del asoleamiento y las ventilaciones, con el fin de obtener un confort térmico óptimo. Además, deberá ser capaz de recolectar el agua de lluvia para la utilización de sistemas secundarios.

La misma también se caracteriza por emplear un sistema de ventilación en donde no solo mejore el bienestar interior mediante la flexibilidad del mismo para adaptarse a las distintas estaciones del año, sino también permitirá reducir y regular la velocidad del viento en las plantas superiores, entendiendo que al no disponer de otro tipo de barrera como en el caso con los edificios, la velocidad del mismo será mayor, a mayor altura.

Por otro lado, pero no menor, la propuesta se materializa empleando un sistema constructivo de vigas compuestas ("Vigas Pratt") que permitirán recurrir a la menor cantidad de apoyos principales, con el fin de dejar la mayor cantidad de suelo libre. En cuanto a la estructura, se encuentra una estructura principal ("Vigas Pratt" metálicas), entendida como el soporte estructural, en donde se posará la estructura secundaria ("Viga Warren" metálicas con montantes intermedios), de la cual se "cuelgan" los entresijos metálicos compuestos por "Vigas Boyd" de 1 metro de altura y tensores, que brindará el soporte físico para el desarrollo de la ciudad. Dimensionalmente la propuesta se compone de 1/3 de la apertura espacial entre ambos frentes ubicados sobre la avenida circunvalación, es decir, la avenida circunvalación cuenta con 90 mts, por lo que la propuesta se ubica en el centro de esta apertura utilizando 30 mts de ancho, pero sobre el espacio aéreo de la misma, permitiendo no obstruir los movimientos horizontales actuales y proponiendo otros nuevos. Además, se reducirán las dimensiones de ambos tramos de dicha avenida de 18 mts a 12 mts, con el fin de obtener mayor suelo absorbente y promoviendo la reducción de los medios de transporte particulares sobre todo en dicho sector.

Para la modulación tanto estructural como espacial se recurrió a las medidas comerciales de los materiales a emplear (principalmente perfiles metálicos), siendo que un módulo de 0,75 - 1,50 - 2,25 - 3,00 (...) sería lo adecuado para el mayor aprovechamiento del material, obteniendo así la menor cantidad de desperdicio del mismo.

Y por último, espacialmente se el proyecto busca regular los m<sup>2</sup> por habitante de áreas verdes dentro de la ciudad (la O.M.S aconseja de 10 a 15 m<sup>2</sup>/hab), por lo que se dispondrán de plazas verdes, no solo en el caso público (parques naturales), sino que se le añadirán plazas verdes aéreas dentro de la ciudad radial, obteniendo una sumatoria total de 17 m<sup>2</sup>/hab. Algunas plazas se disponen al interior, mientras que otras son exteriores, aunque semicubiertas, entendiéndolas como los accesos a dicha ciudad.

## BIBLIOGRAFÍA

- DOGMA - El Croquis 208
- Equipamiento comunitario, estándares para áreas urbanas - Elba L. Rodriguez
- El cuadrado roto - Alan Garnier
- Estimación y proyección de población 2010 a 2040 - INDEC
- Desarrollo urbano - Observatorio de movilidad del gran La Plata
- Ciudad de La Plata, tres décadas de reflexiones acerca un singular espacio urbano - Julio A. Morosi
- Proceso de Gentrificación en Áreas Periféricas del Partido de La Plata, Argentina - Frediani, Julieta
- Diagnostico sobre ciudades y desarrollo urbano, Argentina 2030 - Jefatura de gabinetes Presidencia de la Nacion
- Análisis técnico de la optimización de los sistemas de tracción-fijación en monorraíles suspendidos - Jorge Y. Ramírez
- Prefactibilidad para la selección de un modelo elevado de transporte público - Carlos E. Medina Acero

**“UN EDIFICIO DEBE SER PERMANENTE Y, AL MISMO TIEMPO, DEBE TENER LA CAPACIDAD DE CAMBIAR. MIENTRAS QUE LA ESTRUCTURA ES PERMANENTE, EL USO ES TEMPORAL (...)  
LA ESTRUCTURA OFRECE CONDICIONES INICIALES QUE POSIBILITAN VARIACIONES EN CUALQUIER MOMENTO (...)  
LA ESTRUCTURA, TAL COMO LA CONCEBIMOS, PUEDE SER PERMANENTE,  
DADO QUE NO SE LA CONSIDERA COMO UNA RESTRICCIÓN SINO MUCHO MÁS COMO UNA FORMA DE PROVEER SUELOS O PLANTAS Y ESPACIOS. DE ESTA MANERA, TODO PUEDE OCURRIR EN EL INTERIOR. SE TRATA DE HACER COMPONENTES QUE SE SUPERPONGAN, SIN ESTAR RESTRINGIDOS POR LAS MISMAS CAPAS”**

Agradezco a mi familia por darme la posibilidad de elegir y estudiar esta hermosa carrera, por acompañarme y apoyarme en todo momento; a mis amigos y compañeros por estos años que compartimos juntos creciendo uno al lado del otro; y a los docentes por la dedicación y apoyo constante durante todo el trascurso de la carrera.

Muchas gracias a todos!