CENTRO INTEGRADOR COMUNITARIO

Nogoyá, Entre Ríos | Barrio Sur

Facultad de Arquitectura
Universidad Abierta Interamericana

Proyecto final
2021

Docentes
ARQ. PERALTA, Verónica
ARQ. GUARDATI, Juan Germán

ALADIO, Alfredo

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, quienes me han formado como persona, quienes siempre me dieron su amor, apoyo incondicional y, además, me brindaron la posibilidad de poder formarme como profesional. En espacial, agradecido con mi hermana Anita Aladio, con quien conviví durante los mejores cinco años de mi vida, y como es de esperar con ella, los más felices del resto de mi vida.

A Laura Cinto, mi novia. Una mujer increíble, quien me alentó, y ayudó en todo lo que necesité, y más aún, para poder concluir con el cierre de esta etapa. Gracias a quien hoy, con alegría, puedo disfrutar de presentar mi Trabajo Final de Carrera.

A dos de mis profesores, que tuve el privilegio conocer. Con quienes logré ver lo que es la verdadera pasión por la arquitectura, fueron quienes sentí que más me potenciaron, formaron y exprimieron lo mejor de mí. El profesor Juan Germán Guardati, y mi tutora, Verónica peralta quien me brindó su confianza, tiempo y conocimiento dentro y fuera de la facultad.

Por ultimo, y de mayor valor para mi, a Jimena Faraudello, por brindarme su amistad, mi mejor amiga, mi compañera en todo este transcurso académico, con quien recorrimos mano a mano este período de formación. Llegando a formar parte de mi familia, como también me hizo sentir parte de la suya. De ella, me quedan los mejores recuerdos y locuras que jamás me voy a olvidar.
Y también, aprovecho este momento para agradecer a quienes que de alguna u otra manera han sido claves durante esta etapa, como a mis amigos, en especial a mi hermano del alma Alfredo Bruno Tropini, y a Sebastián Ambrogio. Los encargados de hacer mis dias mas felices, y sin olvidar a quienes ya no tengo contacto pero también contribuyeron en su momento.

En la vida se me entregó muchísimo más de lo que esperaba. Gracias.

ÍNDICE

00.

INTRODUCCIÓN / 08

01.

DENSIDAD / 10

- ¿Qué es la densidad?
- Densidad e intensidad
- Excesos y caos

02.

CIUDAD / 14

- El escenario urbano
- Ser moderno
- Expansión urbana
- Zonificación
- Ciudad ideal
- El espacio público
- Referentes

03.

NOGOYÁ / 22

- Un sector en expansión
- P.E.T Nogoyá E.R
- Estructura urbana

04.

SECTOR / 30

- Relevamiento
- Diagnóstico
- Master plan
- Manzana a intervenir

05.

PROYECTO / 40

06.

BIBLIOGRAFÍA / 56

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

00.

El crecimiento acelerado de la población ha causado que las ciudades se expandan de una forma rápida y drástica, lo cual conlleva a un cambio en el espacio geográfico. Las áreas periféricas de las ciudades es donde gran parte de la dinámica de crecimiento está teniendo lugar. Se reconoce un patrón urbano disperso en la mayor parte del territorio, las manchas urbanas en relación con la cantidad de habitantes indican que no existe un desarrollo eficiente de expansión.

En las primeras etapas de la revolución industrial, el imán urbano, atrajo a los habitantes rurales a la ciudad. A la inversa, cuando las condiciones del transporte lo hicieron posible, se inició el flujo excéntrico de los habitantes urbanos que escapaban de la congestión y la degradación de la ciudad y se dirigían a la búsqueda de la privacidad de una "casa en el campo".

Por otro lado, la carrera por la densidad y la prisa por construir edificios cada vez más altos, anula la vitalidad que una gran población podría producir. Los rascacielos operan como suburbios verticales, donde la gente que lo habita aísla las funciones y sus usos "silenciando la vida en la calle", un término usado por Jane Jacobs para describir las interacciones espontáneas que se producen a lo largo de una calle muy transitada que tiene una variedad de usos dado por personas diferentes.

Se propone definir y consolidar los intersticios de un sector de la ciudad de Nogoyá E.R, redensificar la ciudad añadiendo unidades que se superponen a lo existente y crear nuevos equipamientos públicos más cercanos a sus habitantes que a la vez actúan como puntos de referencia en la ciudad, dotándola de urbanidad e intensidad promoviendo un modelo de ciudad densa y compacta., controlar el proceso de expansión de la ciudad. Se analizan situaciones extremas de densidad en otras ciudades, desde el punto de vista social y sustentable con el objetivo de incentivar el crecimiento endógeno, estimulando la diversidad y el uso mixto.

La investigación de este trabajo final de carrera deviene en un conjunto de abordajes y temáticas que confluyen la construcción de un Centro Integrador comunitario diseñado para impulsar, la salud, el desenvolvimiento social y el desarrollo cultural, en la búsqueda de reanimar y fomentar la integración y participación ciudadana reforzando su identidad cultural, a través de un pensamiento interdisciplinar desarrollado durante los años de formación, que finaliza en la idea de construir la ciudad ideal.

DENSIDAD

DENSIDAD

DENSIDAD

DENSIDAD

DENSIDAD

01.



¿QUÉ ES LA DENSIDAD?

Antes de intentar contestar esta pregunta, es interesante saber qué no es la densidad. Cuando oímos hablar de densidad, lo asociamos a imágenes de Hong Kong o Benidorm, ciudades hiperdensas, con rascacielos llenos de pequeños departamentos.

Crear densidad no se consigue solo con aumentar el hacinamiento, crear densidad no se trata de construir la mayor cantidad de viviendas como sea posible. No es una cuestión de reducir vacíos.

La densidad de población, es el promedio de habitantes por hectárea. Cuando medimos en habitantes por metro cuadrado se considera que menos de 10 m2/hab es un índice de hacinamiento en una vivienda (o la cantidad de 3 personas por habitación).

El término 'hacinamiento' hace referencia a la situación en la cual los seres humanos que habitan o que ocupan un determinado espacio son superiores a la capacidad debería contener, de acuerdo a los parámetros de confort, seguridad e higiene.

Los índices de densidad son un factor de difícil medición ya sea por la superficie donde se mide o como por la gran variación que puede haber dentro de una ciudad.

El cálculo de la densidad de población consiste en dividir la cantidad de personas que habitan un territorio (habitantes), entre la superficie del área poblada (expresada en km2):

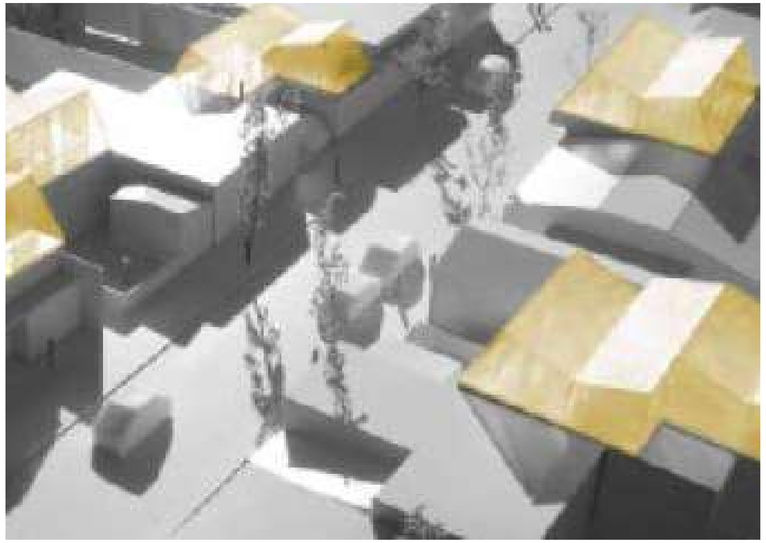
Densidad de población = N° de Hab/superficie en km2
La densidad se expresa en habitantes por kilómetro cuadrado (Hab/km2).

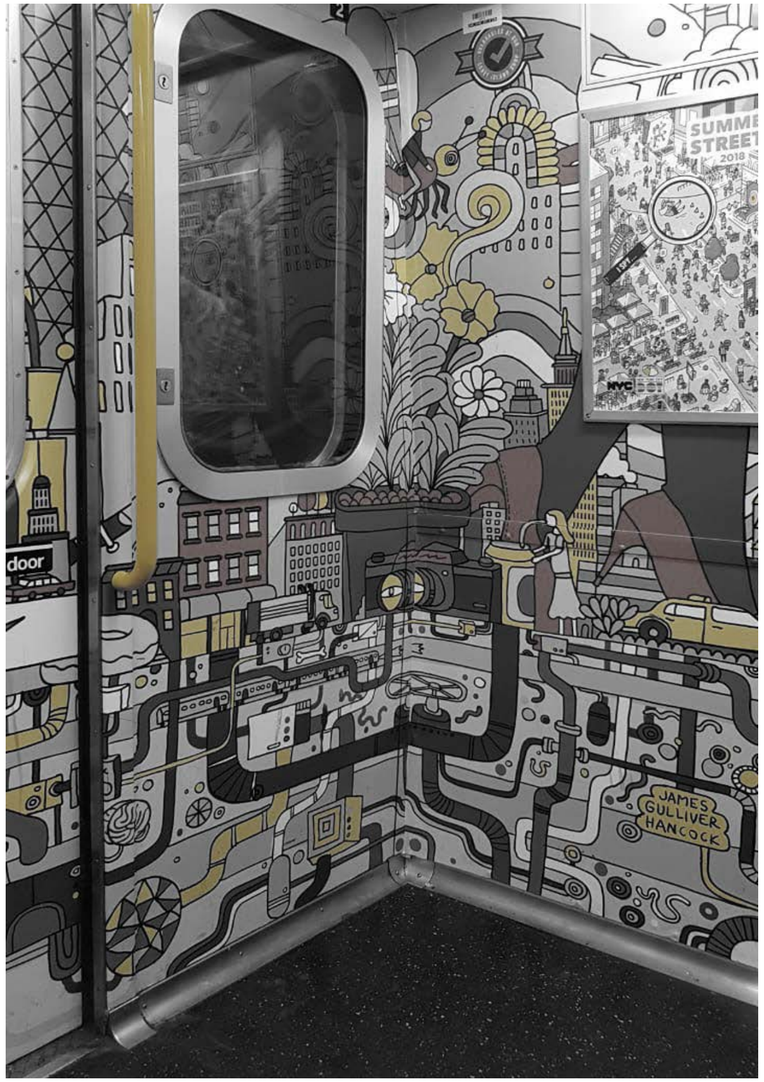
En el año 2012 el Urban Land Institute elaboró un informe que clasifica a las ciudades más importantes del mundo combinando la densidad y la calidad de vida (habitabilidad).

En los resultados, Londres y Singapur, Se Situaron en la categoría de alta densidad y elevada calidad de vida, estando Hong Kong y Tokio próximas a esa clasificación. Diez ciudades se situaron en el cuadrante con alta densidad y baja calidad de vida. En el caso de ciudades, como Estocolmo, Los Ángeles, Nueva York, Paris y Sídney, presentan bajos índices de densidad, que va de la mano con la habitabilidad en altura. Las demás

ciudades presentan densidades bajas con menores niveles de habitabilidad.







DENSIDAD E INTENSIDAD

¿Para qué medir las densidades? ¿De qué podría servir una ciudad más densa que otra? ¿Está directamente relacionada la densidad a la extensión de la mancha urbana?

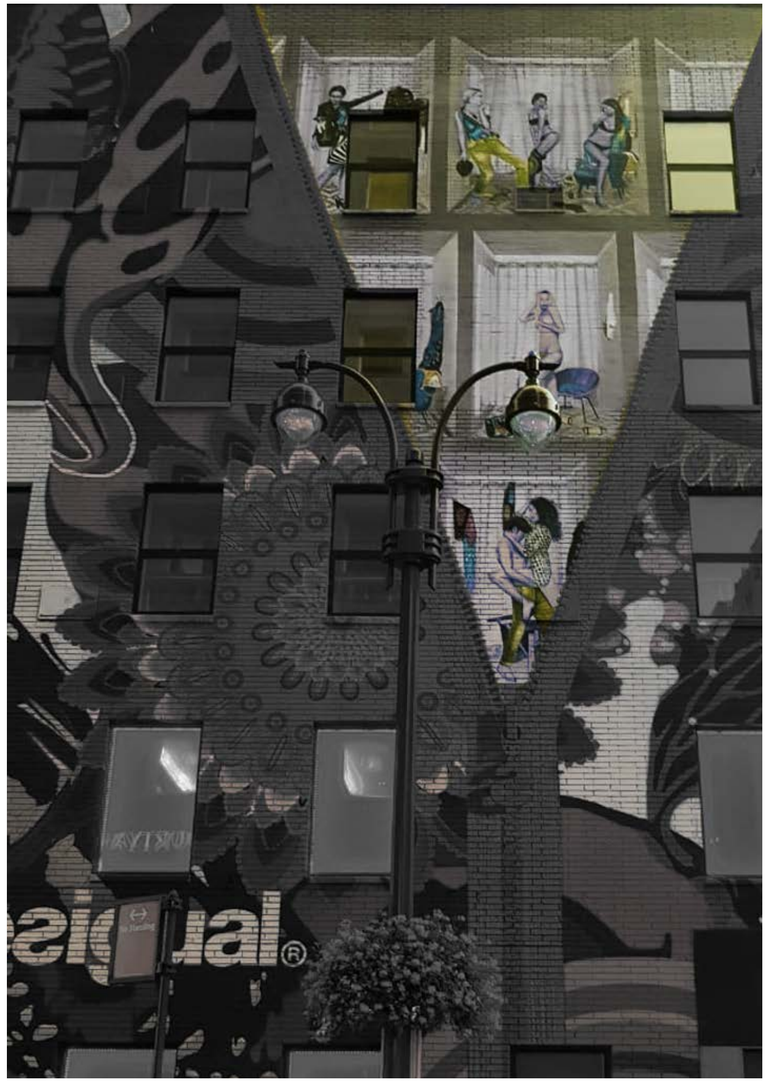
Para el 2050 cerca de 70% de la población mundial vivirá en ciudades aumentar la densidad dentro de las ciudades será inevitable.

Por un lado, los economistas urbanos exponen los beneficios de edificar rascacielos como una solución para varios aspectos, desde la innovación y la creación de empleo, hasta el acceso a las viviendas, afirmando que estos edificios generan interacciones humanas, innovación económica y progreso en sí mismo.

Otros urbanistas sostienen la densidad se puede lograr sin la construcción de rascacielos. El rascacielos con demasiada frecuencia se construye en lugares donde no existe todavía una carencia real de espacio o en donde las funciones por cumplir no exigen todavía una organización vertical. En torres como estas, las virtudes de la densidad quedan atrapadas y aisladas, lo que ocurre en ellos es como 'traer un suburbio a la ciudad', ya que la concepción común del medio ambiente suburbano es su aislamiento. En primer lugar, porque separa la vida de la ciudad de la vida doméstica. Aquí, las torres separan a la gente de la calle, volviendo las ciudades más 'genéricas' que, según Kool Haas, son ciudades que van perdiendo sus atributos y se quedan exclusivamente con aquellas cosas que son válidas para casi todos los lugares, ciudades insustanciales, descontextualizadas y banales.

No es la densidad por sí sola la que hace que una ciudad sea vibrante y próspera. También es necesaria la diversidad y la importancia de estar al nivel de la calle como potencial. Incluir otros usos distintos del residencial contribuye a dotar no solo de densidad sino también de intensidad.

Las cuidades genéricas, según Koolhass, son ciudades que van perdiendo sus atributos y se quedan exclusivamente con aquellas cosas que son válidas para casi todos los lugares. Ciudades insustanciales, descontextualizadas y banales cuyo único atributo urbano, si es que hay, es la autopista, la estación de servicios o el shopping.



EXCESOS Y CAOS

La innovación urbana y la creación de alta tecnología no suele ocurrir en los rascacielos, pero si en barrios mixtos de mediana altura que estimulan la interacción. Ejemplos de esto son los barrios Chelsea en Nueva York, East End en Londres, Distrito Misión en San Francisco, Santa Mónica y Venice en California y, por Supuesto, Silicon Valley.

Apiladas vertical u horizontal las viviendas se agrupan en conglomerados. El problema específico es el enlace del grupo de viviendas con la ciudad. En este sentido podemos encontrar casos extremos de alta y baja densidad en el mundo.

El espacio urbano es limitado y los diferentes mercados del suelo se disputan los de mejor localización, según sus necesidades. Para hacerlo más rentable sube en altura, hasta llegar en algunos casos hasta casi los 400 metros.

El alto precio del suelo, resultado de la alta demanda de viviendas, locales comerciales y todo tipo de actividades económicas, la falta de infraestructuras homogéneas en la ciudad y la falta de cobro de impuestos al suelo adecuados, refuerza la densificación en altura, aun cuando esto también es producto de la importancia de la localización (que es irreproducible).

Los problemas de la superpoblación están relacionados con el hacinamiento, no solo en el espacio privado sino también en los espacios públicos y semipúblicos, en donde las personas se ven imposibilitadas de mantener su distancia social, algunas zonas del planeta son especialmente conocidas por el hacinamiento que sufren sus habitantes. China, india, México y algunos países africanos son lugares en los que la cantidad de población es mayor a la recomendada. Las ciudades superpobladas desvirtúan la esencia del hombre y su tendencia a vivir en una comunidad armónicamente. Se caracterizan por la repetición, monotonía, serialidad, uniformización del entorno, donde se hace presente la pérdida de identidad y la deconstrucción del concepto de lugar. Fachadas de grandes edificios cargadas de ubicuidad y desapego, que centran lo impersonal.
La ciudad amurallada de Kowloon (Hong Kong) considerada el asentamiento más denso de la tierra y demolida en 1994, fue un tipo de accidente histórico que nunca estuvo bajo un ordenamiento, por lo cual las casas se fueron construyendo ignorando los códigos de seguridad, edificando sobre los edificios, perforando las paredes para construir escaleras, muchos de ellos sin acceso al aire, al espacio abierto.

"En las ciudades todo es sociófugo, todo en ellas separa a las personas y las enajena."
Monique Ruzicka-rossie.

"Las ciudades son un inmenso laboratorio de ensayo y error, fracaso y éxito, para la construcción y el diseño urbano."
Jane Jacobs - Vida y muerte de las grandes ciudades.

En Latinoamérica, en términos generales, tenemos los mismos problemas en nuestras ciudades, déficit bajo de espacio público, crecimiento informal, desplazamientos de lo rural a lo urbano, intervenciones fragmentadas del estado, barrios privados, entre otros.

Los barrios privados son ocupados por personas de clase media alta, son zonas residenciales privadas "para ciudadanos que buscan un estilo de vida más seguro y de más nivel que el que pueden encontrar en el centro de la ciudad", "ofrecen un nivel de vida y una calidad de vida mejores, así como la posibilidad de reducir el estrés de la vida cotidiana".

La villa miseria también es un barrio privado, ambas estructuras son sorprendentemente semejantes, tienen límites más fuertes que los condominios y presentan una definida homogeneidad social y económica. Los asentamientos informales, son una constante en el crecimiento de la mayoría de las ciudades latinoamericanas.

Generalmente en el centro se encuentran los barrios más consolidados pero más hacinados, en la periferia se cuenta con más espacio en los lotes, pero con menos acceso a los servicios de infraestructura y en particular con menos acceso a las fuentes de Trabajo.

En el hombre hay dos actitudes que lo hacen un ser social. El espíritu gregario que lo hace sentirse igual o parecido a los demás y el espíritu individual que lo hace apartarse del resto. Una sociedad sana depende del equilibrio de ambas tendencias y este se expresa física y formalmente a través de la ciudad. El barrio cerrado es la manifestación edilicia de una comunidad que decidió apartarse de la sociedad. Genera consecuencias perjudiciales en la ciudad, ya que los espacios públicos pasan al ámbito privado, la calle se privatiza con la aparición de nuevas formas de agrupamiento.





CIUDAD

CIUDAD

CIUDAD

CIUDAD

CIUDAD

02.



EL ESCENARIO URBANO

Diariamente recorremos la ciudad, sus espacios y sus vacíos. Trabajamos, vivimos, construimos y reconstruimos su realidad a partir de nuestras percepciones y experiencias cotidianas. Las ciudades o centros urbanos se caracterizan por la densidad, y esta densidad esta soportada por su arquitectura. La arquitectura atiende las necesidades de la ciudad, es responsable de su forma, estructura y funcionamiento. En una ciudad, sus dinámicas y patrones están condicionados por muchos parámetros en los que gran parte, giran en torno a la arquitectura, superposiciones de capas de llenos y vacíos, relaciones, flujos y redes que conectan los diferentes puntos de la ciudad.

Lo primero que percibimos de una ciudad es su realidad física y la actividad a través de las relaciones que se producen entre sus habitantes. Esta visión está apoyada en la percepción paisajística y sensorial que son capaces de provocar tanto los vacíos o espacios públicos de una ciudad como sus llenos o arquitecturas que la conforman.

La multiplicidad de posibilidades, miradas y espacialidades que una ciudad puede tener son infinitas, se puede vivir e interiorizar desde diferentes perspectivas. Cada individuo modela y responde a su entorno creando su propia imagen de ciudad.

Cada individuo procesa, configura y expresa una imagen de ciudad distinta según su diálogo con la realidad, y la imagen colectiva existente. Las ciudades son los escenarios sobre los cuales se desarrolla la vida de sus habitantes, una realidad donde nos desenvolvemos individual y colectivamente como sociedad y disfrutamos de las emociones y sensaciones que producen las acciones que en sus espacios se desarrollan. Los seres humanos transforman su entorno definiendo su propio horizonte, construyendo lugares y objetos que hacen posibles las diversas actividades humanas que le otorgan sentido a la vida.

La ciudad y su arquitectura son un tejido en donde se integran historia, memoria e imaginación. La traza urbana y los edificios sobre ella son un reflejo de las tradiciones y prácticas sociales que producen identidades y cultura. La forma de la ciudad es la de un momento, la de un tiempo determinado en la historia, que se materializa en su traza urbana, sus formas y sus vacíos.

No se puede pensar en ciudad sin pensar en su arquitectura. Pensar en ciudad es pensar en sus construcciones existentes, en las formas dentro de la traza urbana que hacen de cada una de las partes que conforman a una ciudad como única e irrepetible. El conjunto urbano depende de la posición, del número y de las características de cada una de sus partes. Cada obra arquitectónica ocupa un punto clave, un lugar dentro del ecosistema de la ciudad, sus mecanismos y conexiones que la mantienen viva. Cada edificación al interior de una ciudad modifica el contexto y la percepción del mismo a través de si espacio interior y exterior privado. La continua simbiosis entre los llenos y vacíos que habitan una ciudad, definen no solamente su forma, sino también la manera en que una ciudad se vive y se percibe.
Kevin Lynch - la imagen de la ciudad.





SER MODERNO

Las ciudades son un modo de ocupar el espacio y al mismo tiempo son un espacio físico que alberga a una comunidad. Cuanto más grande es la ciudad más extenso es el espacio, cuando este se extiende demasiado, la comunidad se fragmenta, para evitar la fragmentación se densifica y a medida que se densifica, más se desvirtúa y sigue fragmentándose.

Desde la antigüedad se ha especulado con las dimensiones y características de la ciudad ideal, en el primer congreso del CIAM, antes de la segunda guerra mundial se redactó la carta de Atenas, para la cual las funciones de habitar, trabajar, descansar y circular eran las básicas para la ciudad moderna en aquel momento las ciudades se construían a partir de pequeñas instalaciones, una casa a la vez, y existían dos tipos de espacios que habían acompañado al hombre a través de la historia de planificación y construcción de asentamientos humanos, uno de ellos era la calle, la línea habitada, espacio para moverse, a pie, linealmente, el otro era la plaza que iba acorde con la vista y era un lugar de paso donde se generaban actividades abiertas en la ciudad. Es decir que el pie y el ojo eran las dos cosas desde las cuales las ciudades debían construirse y las dimensiones debían ser bastante pequeñas, teniendo en cuenta los sentidos del ser humano. Las antiguas ciudades eran construidas para adaptarse al cuerpo, no solo en Europa sino en todo el mundo. Se hacían del modo en que la gente se desplazaba, hasta donde su mirada podía alcanzar y según se relacionaba con el entorno.
Luego apareció el movimiento moderno proponiendo un nuevo y radical paradigma del urbanismo una manera completamente distinta de construir ciudades fue introducida. Todo lo que se sabía sobre el buen hábitat urbano para el ser humano fue desechado por los modernistas. Quienes afirmaban que existía una nueva persona, el hombre moderno y que todo lo definido para el antiguo hombre no se aplicaba para el nuevo. Cuando el modernismo tomo la planificación de ciudades, apareció una escala donde el ser humano tenía la misma altura, la misma velocidad al caminar, la misma distancia, pero no sucedía lo mismo con sus alrededores.

Fue alrededor de los 60 cuando las ciudades comenzaron a expandirse, se construyó mucho y muy rápido. Esta urbanización era práctica, era fácil producir en masa y fue utilizada en grandes proyectos alrededor del mundo. Los urbanistas se movían en aeroplanos y hacían todo desde arriba para que se vea bien.

Pero el principal problema en este desarrollo donde se suponía que la gente debía vivir, los niños jugar, la gente mayor envejecer, era que la escala humana estaba completamente descuidada. Jan Gehl llama a este tipo de urbanismo síndrome de Brasilia, donde se puede contemplar tal vez la más grande realización de las ideas de la Ville Radieuse: la ciudad pensada por le Corbusier que nunca llego a construirse, Brasilia fue construida en un sitio vacante proporcionado por el presidente de Brasil, sobre tabla rasa a fines de los 50 después de un concurso y surgió como la nueva y fantástica capital modernista de Brasil.

Estas ideas radicales fueron desarrolladas por le Corbusier en sus borradores de varios esquemas para ciudades como parís, ameres, Moscú y argel estas ciudades estarían compuestas por idénticos rascacielos prefabricados de alta densidad. Distribuidos en una amplia zona verde y dispuestos en una cuadricula cartesiana permitiendo que la ciudad funcionara como una máquina de vivir en el núcleo del plan de le Corbusier estaba el concepto de zonificación.

El incremento de la densidad contribuye a reducir costos y mantenimiento de infraestructuras y servicios, genera una disminución de los tiempos que toma desplazarse por los diferentes puntos de una localidad. Esta forma de interactuar con los espacios públicos permite que los ciudadanos hagan uso de la bicicleta, caminen o accedan al transporte público. Dicha reducción de emisiones de gases contaminantes, la promoción de actividades físicas forma parte de las condiciones medio ambientales y saludables que proporciona la densificación como aspectos positivos de su implementación.



EXPANSIÓN URBANA

La idea de proponer orden urbano a través de una planificación cuidadosa es tan relevante ahora como cuando Le Corbusier publicó la Ville Radieuse. Las problemáticas de la vida sana, el tráfico, el ruido, el espacio público y el transporte siguen siendo una de las principales preocupaciones de los planificadores urbanos de hoy en día.

La otra gran innovación que surgió alrededor de 1960 fue la invasión de automóviles. Por supuesto que el automóvil apareció antes pero alrededor de 1960 realmente devinieron en un movimiento masivo que irrumpió en nuestras sociedades llenando todos los huecos, atrayendo el interés de los políticos y planificadores. A partir de ese momento en cada ciudad hubo un departamento de tránsito que llevaba la cuenta de todos los vehículos cada año, pero nunca hubo un departamento para las personas, el espacio público y los peatones, y nadie en la ciudad tuvo el conocimiento de cómo debían usarse las ciudades, pero sabían todo sobre cómo el tráfico usaba la ciudad. Además, los vehículos y la influencia de los vehículos promovió el sentido de la escala porque cuando el tráfico se movía necesitaba mucho espacio, grandes dimensiones, y cuando el tráfico estaba aparcado también necesitaba grandes espacios. Además, otra fuente de confusión es que la velocidad de los autos en los viejos tiempos cuando andaban por la ciudad como los peatones era de 5 km/h lo cual se relaciona con pequeñas dimensiones, poder ver todos los detalles, poder ver a la gente; el entorno se torna interesante y personal. En cambio, ahora, con 60 km/h, se necesitan grandes espacios para poder maniobrarlos, grandes señales para poder velas y ya no hay detalles ni personas.



Repetitivamente se etiqueta a los automóviles como los villanos responsables de todos los males de las ciudades y de todas las desilusiones y fracasos del urbanismo. Pero los efectos destructivos de los automóviles no son una causa sino más bien una consecuencia del modo de planificar las ciudades.

ZONIFICACIÓN

La ciudad crece y lo hace aceleradamente. El grado de crecimiento de las ciudades provoca que los parámetros convencionales de ajuste del crecimiento urbano hayan quedado obsoletos. y mientras ese crecimiento se produce, nuevas herramientas comienzan a surgir en busca de un nuevo orden.
El primer reglamento de zonificación (new york) ofreció soluciones tendientes a resolver problemas de crecimiento y se transformó en uno de los instrumentos estructurales de la planificación urbanística, principalmente mediante la regulación del uso del suelo y del volumen edilicio por sectores. Reconoce la existencia de diferentes estratos sociales y de una división del trabajo. A partir de allí, logró simplificar y esquematizar la ciudad a unos pocos elementos. la necesidad de regular usos derivó en la creación de distritos en los que la exclusión de negocios del área residencial y de las viviendas del área industrial resultó ser el principal problema. la solución encontrada fue la de determinar en el mapa diferentes tipos de distritos residenciales, de negocios e industriales.

Ya en el siglo XVI, en su plan para una ciudad ideal, Leonardo Da Vinci propuso la separación de peatones, jinetes y vehículos, asegurándoles integridad de circulación. Tony Garnier para la cité industrielle y en el slogan de Patrick Geddes “sitio, gente, trabajo” que se incorporó a la carta de Atenas del CIAM. Se sostenía que se debían separar las funciones y distinguir las zonas de trabajo, vivienda, recreación y circulación para organizar claramente la ciudad.

Los principios de aislamiento y redistribución por sectores de actividades se han ido extendiendo con facilidad a toda clase de actividades ciudadanas, hasta el punto de que, en la actualidad, un plan general de reordenación espacial de una gran ciudad se limita en su mayoría a proponer el emplazamiento, habitualmente atendiendo sólo al transporte, de una larga serie de asentamientos esterilizados.

Son varias las problemáticas que surgen alrededor de la zonificación de manera directa o indirecta. Hoy se ha hecho un hábito corriente cubrir ínfimas distancias en grandes automóviles a pesar de las dificultades que implican las maniobras y la perpetua búsqueda de lugares de estacionamiento. El automóvil, que fue concebido como una herramienta para servir al hombre, emerge ahora como una presión dominante con derechos propios. El espacio arquitectónico de una civilización predominantemente pedestre, se ha vuelto secundario con respecto al automóvil, a sus playas de estacionamiento y al comercio circundante. El automóvil necesita espacio. Los instrumentos que confirieron al hombre su mayor poder dinámico (la movilidad total y la comunicación instantánea) son precisamente los que están destruyendo el equilibrio del hábitat humano.

En relación al comercio, por ejemplo, los almacenes están siendo reemplazados por centros comerciales que abastecen a un creciente número de consumidores. Estos centros se hallan situados fuera de la ciudad propiamente dicha, en lugares de acceso más fácil, insertados dentro de veloces sistemas de transporte.

En las periferias de las ciudades nos encontramos con distintos tipos de bloques de departamentos (viviendas de interés social) que se yerguen en su propio espacio verde. La propiedad, la administración y el mantenimiento de estos espacios no pertenecen específicamente ni al sector público ni al sector privado. Son espacios residuales entre cajas gigantescas, donde adultos y niños se encuentran igualmente a disgusto.

La zonificación produce espacios intersticiales indefinidos, la transición, los no lugares. debemos entender que el espacio entre los edificios es tan importante para la vida del hombre como los edificios mismos.

La formación de la ciudad occidental podría describirse en función de tres movimientos o éxodos históricos. En primer lugar, la concentración de la población en las ciudades con fines de cooperación social, política y cultural.
Un segundo movimiento coincidió con la revolución industrial que fue otorgando a las ciudades empleos e infraestructuras para los emigrantes rurales. Por último, la saturación de las ciudades en el siglo xx y la popularización de las corrientes higienistas forzaron un desplazamiento de la ciudad hacia el suburbio disminuyendo la densidad y la concentración de los medios urbanos. Estos tres polos de atracción siguen activos para los ciudadanos contemporáneos. Son ahora movimientos constantes, que se realizan a veces de forma diaria. Desde el punto de vista de la sostenibilidad, este modelo de polos especializados y desplazamientos constantes conduce a una sociedad



extraordinariamente derrochadora de energía y dependiente de los combustibles fósiles. ciudades del consumo.

"El principal problema de las ciudades es que los edificios se interponen en el camino."
Cedric Price.

CIUDAD IDEAL

El futuro de la humanidad depende de tener mejores ciudades. El hombre no ha desarrollado hasta ahora una estrategia que le permita organizar grandes cantidades de elementos, aun cuando ha perfeccionado ya técnicas que le permiten computarlas. No solo no logramos crear entornos nuevos que resulten satisfactorios, sino que estamos perdiendo lo mejor de lo que tenían los más viejos. Una remodelación del entorno, un nuevo sentido del urbanismo, no podrán surgir espontáneamente, puesto que no son en ningún caso el producto inevitable de la abundancia tecnológica y económica.

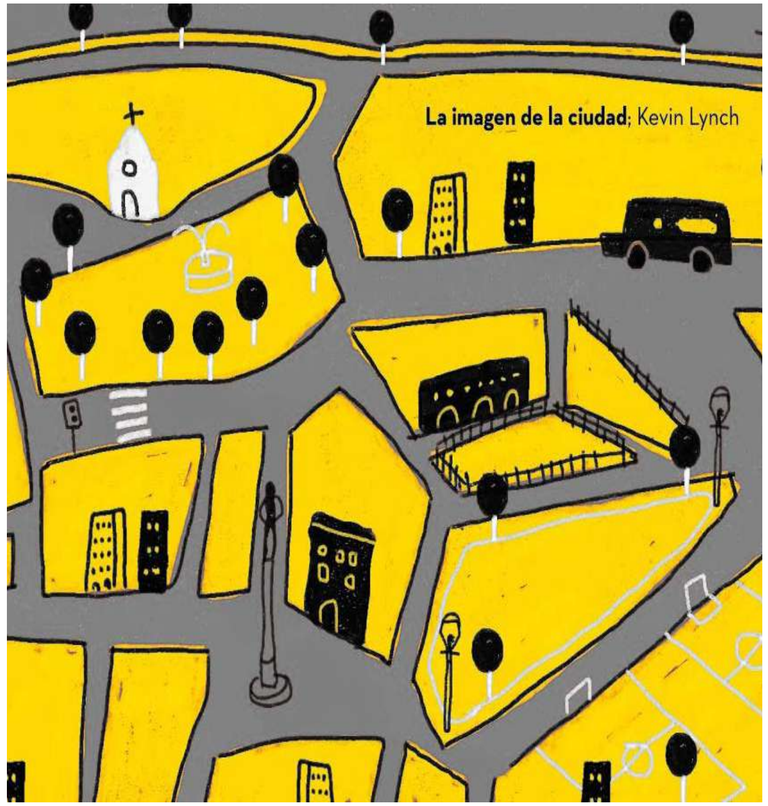
Una de las cosas más importantes para crear un buen hábitat urbano para el ser humano es la escala. Pensar viviendas donde sus habitantes establezcan relaciones de comunidad, de proximidad, de confianza y cuidado que se generan a nivel barrial. Apostar al espacio de uso colectivo, posibilitar que sus habitantes compartan actividades entre sí y con su entorno, e incentive las relaciones vecinales.

Priorizar el completamiento de la ciudad por sobre la extensión; controlar y ordenar los procesos de urbanización limitando el crecimiento indiscriminado de la planta urbana y regulando los usos.

La vitalidad de un barrio no surge de ningún tipo de cualidad especial o talento. Surge únicamente cuando hay el equipamiento concreto y tangible que se requiere a disposición, para cultivar la seguridad en las calles.

El barrio y la comunidad son indispensables en la cultura urbana. Mantener la seguridad de la ciudad es tarea principal de las calles y las veredas. Un barrio seguro es aquel que propone movimiento constante, manzanas no muy grandes que generen numerosas esquinas y cruces de calles; donde los edificios miren hacia la vereda para que muchos ojos la custodien.
El resultado final, debe ser un espacio que sea lo suficientemente flexible como para dar cabida a diferentes comunidades y fomentar las conexiones entre ellas, el nexo entre los habitantes con sus barrios lugares con una escala inusual e intensidad específica de interacción humana.

Si la totalidad del uso del espacio se planeara escrupulosamente para obtener una utilización óptima a cualquier nivel, la ciudad podría alojar tanto edificios verticales de múltiples funciones y ocupación a corto plazo, como viviendas bajas para familias con niños. Funcionando como partes activas del contexto tecnológico urbano, estas viviendas podrían tener éxito allí donde los suburbios fracasaron.



EL ESPACIO PÚBLICO

La calle es el principal espacio público de la ciudad. Es precisamente por el discurso técnico del tránsito que las calles han tomado el formato que hoy en día presenciamos en la mayoría de las urbes: simples medios para el tránsito efectivo y veloz.

El auto ha comprobado ser el modo de transporte menos utilizado en las grandes urbes. Sin embargo, las características técnicas de las calles continúan definiéndose a favor de la circulación de los vehículos, desarrollando un comportamiento de tránsito, y no social. La calle misma ha dejado de ser un paseo en el que amigos y vecinos pueden mantener charlas y se ha convertido en una arteria de servicio por la que circulan camiones y vehículos. Ver niños jugando solos en la calle resulta casi un imposible, no siendo adecuada ni siquiera para un perro.

Dar prioridad a los peatones frente a los coches no es algo que se pueda asociar a determinadas ideologías, no tiene que ver con la ecología, tampoco es un tema de democracia, porque todos somos peatones y no todos somos conductores.

Eliminar las barreras arquitectónicas puede resultar positivo. Las vías con plataforma única en las que las aceras y calzada están al mismo nivel logran rebajar el límite de velocidad a 20 o 30 km/hora, propiciado también un gran descenso en el número de accidentes. Lo mismo con los dispositivos de control de tránsito, dispositivos que tienen su origen, precisamente, al momento de conceptualizar la calle como una vía de desplazamiento y no como espacio público.

Diseñar e implementar elementos como mobiliario urbano, áreas verdes, regulación del estacionamiento y áreas de recreación contribuye a enriquecer el paisaje urbano.

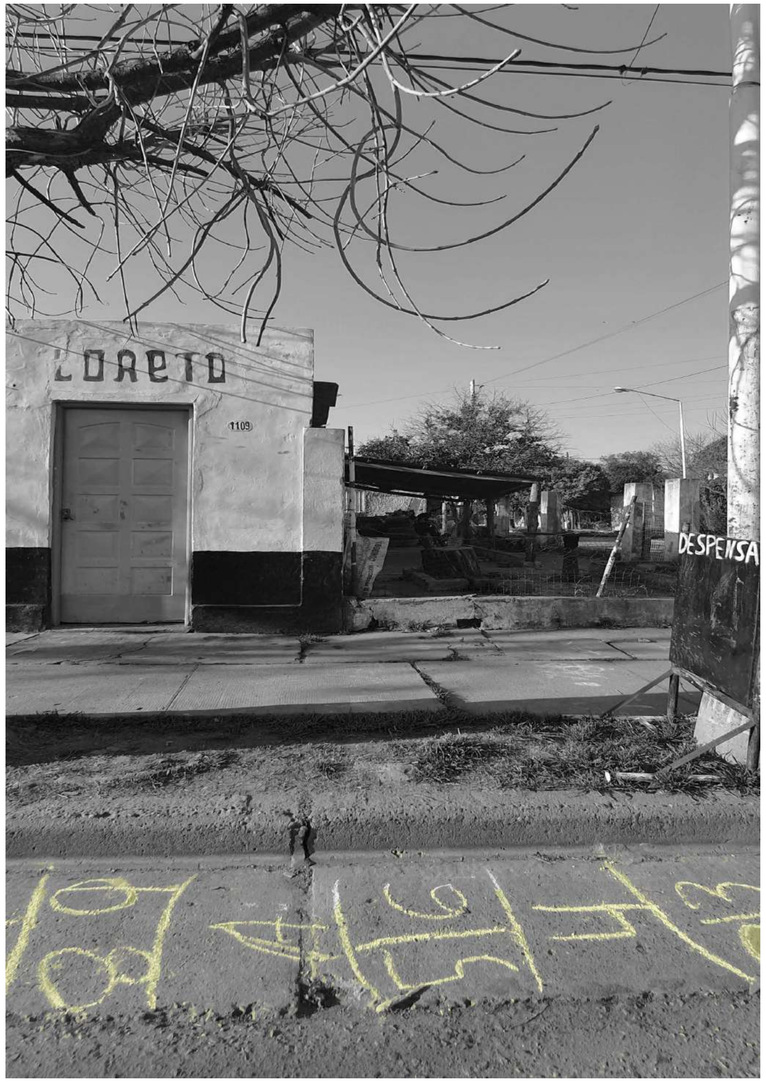
Al recrear múltiples momentos en un espacio determinado, el espacio se convierte en un punto de encuentro, un lugar donde el tránsito se detiene para permanecer, para estar. Si anteriormente el objetivo de las calles era ahorrar tiempo, ahora es pasar tiempo.

Se apuesta por la integración total de la calle, permitiendo que el espacio se negocie personalmente y no a través de señales de tránsito. Volver a mirar el espacio público como el corazón de la vida moderna; su diseño, su uso, su gestión y nuevas funciones. Repensar la calle, la plaza, el parque; el arbolado y el paisaje urbano, aquello que nos permita humanizar el espacio público y experimentar el encuentro, el intercambio y la diferencia.

"Los edificios tenderán a desmaterializarse. de la era del volumen pasaremos a la de la transparencia y el velo. las estructuras serán más ligeras, los edificios serán más permeables, los peatones se moverán más a su través que a su alrededor."

Richard Rogers.





REFERENTES

MURERE - ADAMO FAIDEN

Es una propuesta de vivienda social para densificar zonas conurbanas del gran buenos aires.
Encuentran en las azoteas de aquellas construcciones dispuestas a recibirlas, el soporte necesario para su construcción. Es así como al atomizarse en el tejido existente, evitan la gentrificación de la vivienda social al mismo tiempo que favorecen su integración en entornos ya consolidados. Al duplicar la densidad del lote donde se insertan, fomentan simultáneamente la diversidad programática del área.



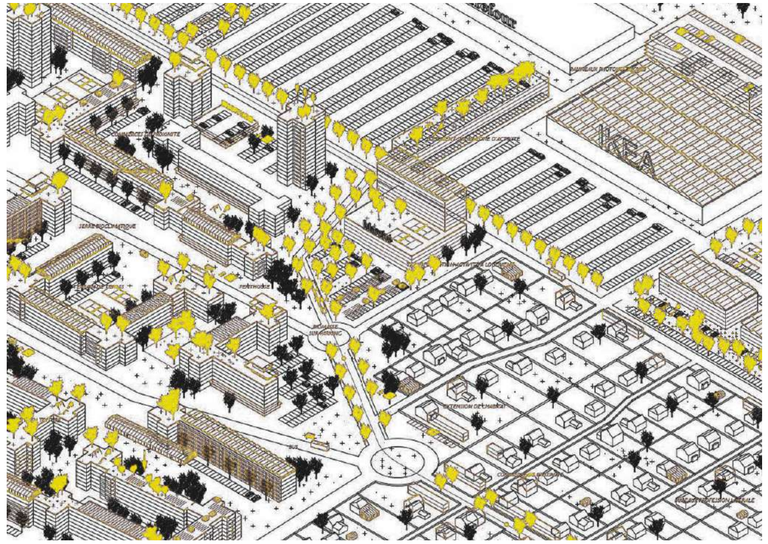
MODELO MEDELLIN

Forma parte de un nuevo modo de hacer arquitectura orientada a la integración social que surge de una red de espacios públicos vulnerables.
Toma en consideración herramientas de desarrollo social, físico e interinstitucional para transformar los sectores de la ciudad que poseen mayores necesidades.
No solo se introduce un sistema de accesibilidad, sino que las estaciones mismas se convierten en zonas intermodales en las cuales proyectar espacios públicos culturales de innovación para los barrios en cuestión.



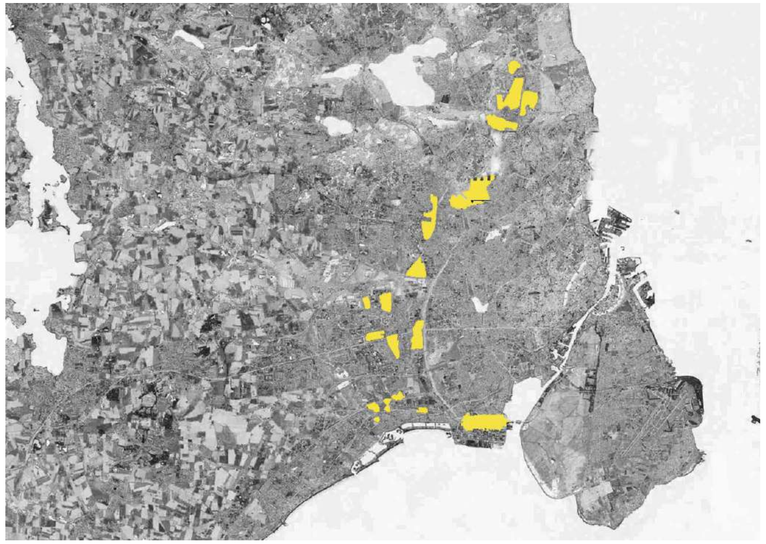
LE GRAND PARÍS. JEAN NOUVEL

El gran París es una iniciativa del gobierno para convertir la capital francesa en una ciudad competitiva a nivel mundial, que se materializará en el año 2030. Entre los candidatos internacionales, Jean Nouvel propone la creación de torres y terrazas como recreaciones de los monumentos históricos en zonas de poca densidad de población y para exaltar el encanto de París utiliza lo que ya existe, lo embellece e integra el mundo vegetal.



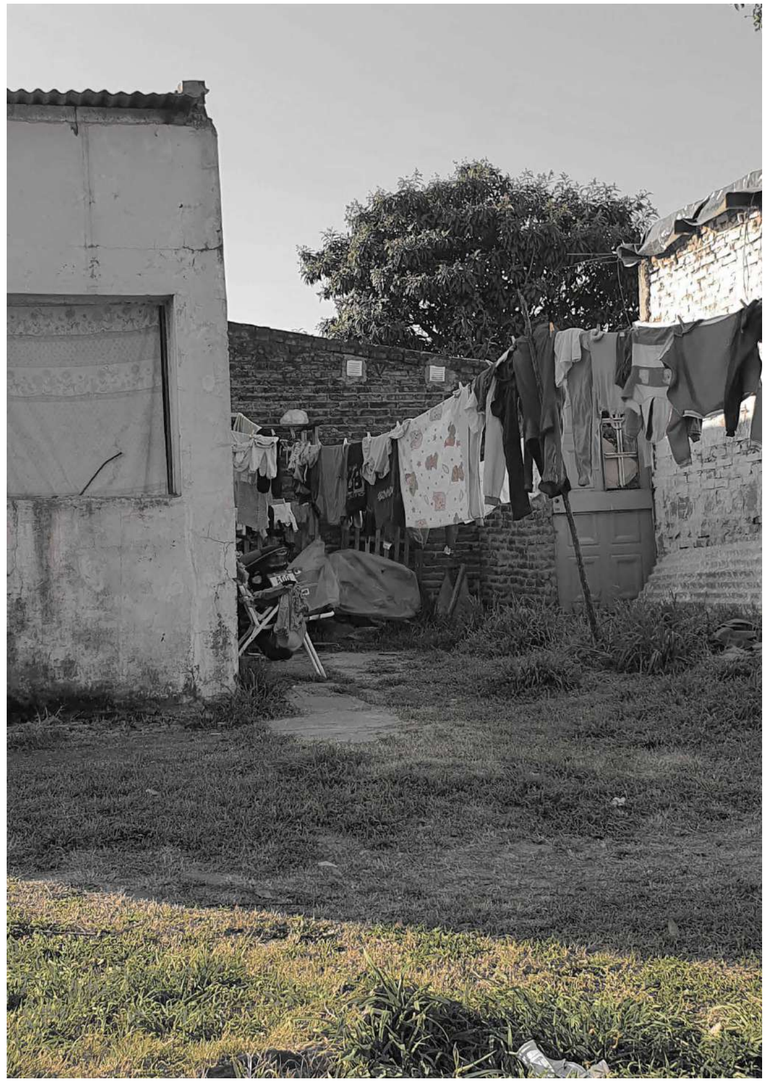
BIG. LOOP CITY

Es un plan urbano para el crecimiento futuro en los alrededores de Copenhague, Dinamarca.
Pretende reinventar la ciudad mediante la centralización de la urbanización en torno a un sistema de transporte que se extendería a la totalidad de la región. El plan comprende un área de igual tamaño que el centro de Copenhague convirtiendo las zonas de densidad 25% a zonas como la ciudad central, donde la densidad es de 200%.



NOGOYÁ
NOGOYÁ
NOGOYÁ
NOGOYÁ
NOGOYÁ
NOGOYÁ

03.



UN SECTOR EN EXPANSIÓN

La localidad de Nogoyá se ha visto transformada por las dinámicas urbanas y sociales que han configurado su situación actual. Ha crecido desde el centro hacia la periferia a partir de la repetición de la cuadricula, como muchas de las ciudades hispanas fundadas y desarrolladas bajo el modelo de las leyes de Indias. Esta cuadricula, solo se ve alterada de acuerdo a la R.P N°26 la cual rota la dirección de la cuadrícula mencionada. La extensión de este damero al infinito, se muestra deficitaria en la periferia siendo también algo costoso de mantener.

El crecimiento territorial en Nogoyá tiene dos tendencias, una hacia el Oeste de la R.P N°26 siendo esta expansión una centralidad ya consolidada formada por un área residencial, comercial, sector administrativo, equipamiento de uso colectivo, municipalidad, educación, seguridad y salud. La otra hacia el sur, un área residencial de viviendas para población de ingresos medios - bajos y presencia de asentamientos irregulares, un sector carente de los elementos mencionados anteriormente.

Los modos posibles de crecimiento son dos, la expansión en la periferia o el relleno de los espacios vacantes urbanos. En el primer caso, el crecimiento hacia la periferia, sería necesario trabajar sobre nuevas formas urbanas con independencia del área central, particularmente en lo que se refiere a los servicios urbanos. En el segundo caso, concentrarnos en el completamiento, donde la ciudad posee ya la infraestructura y los servicios necesarios asumiendo la densificación urbana, la heterogeneidad social y la ampliación de los espacios comunes.

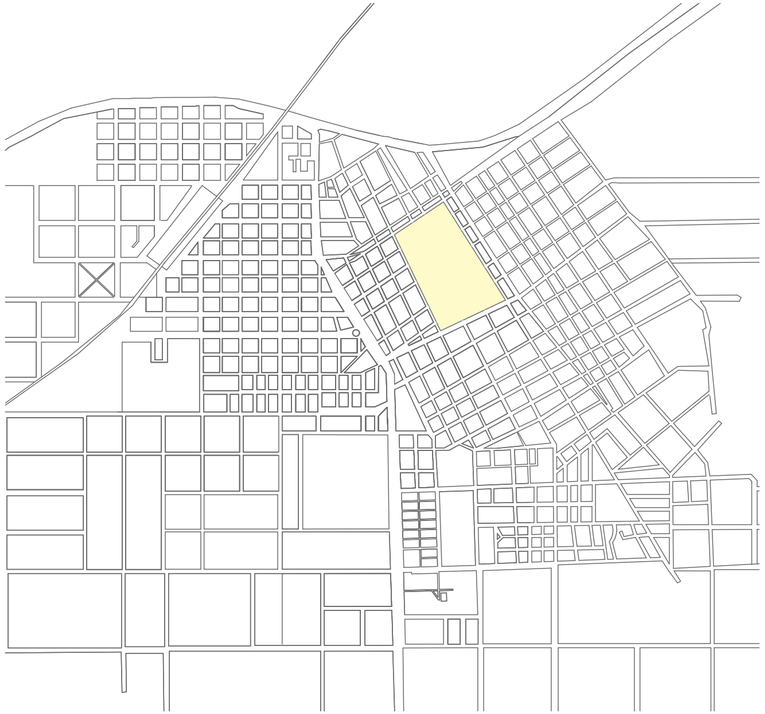




P.E.T NOGOYÁ E.R

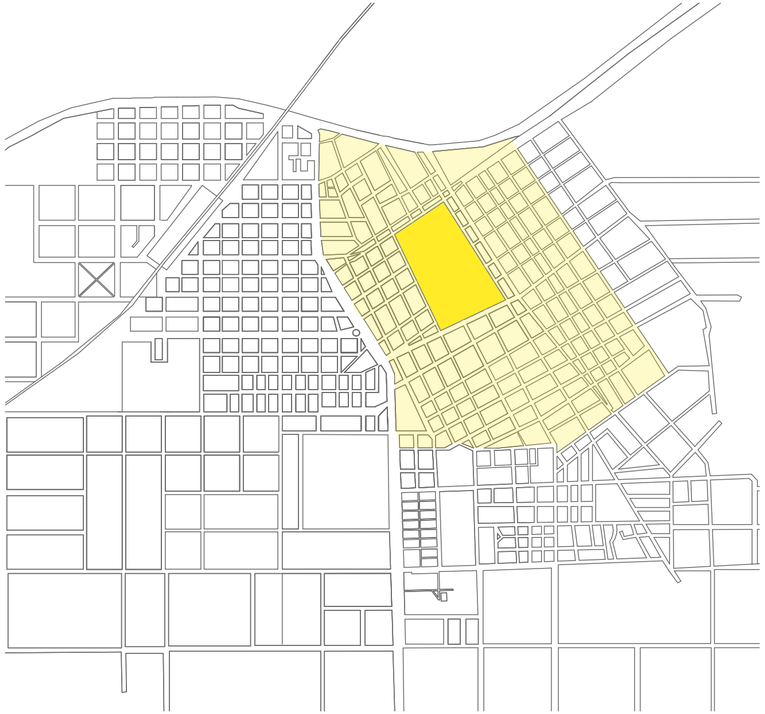
ÁREA CENTRAL

Comprendida entre Bv. España al Norte, Contín al Sur, Belgrano al Este y 9 de Julio al Oeste. Se caracteriza por una elevada concentración de establecimientos comerciales, de servicios y equipamientos presentando un elevado número de desplazamientos a la zona por lo cual la movilidad es uno de los temas a resolver.



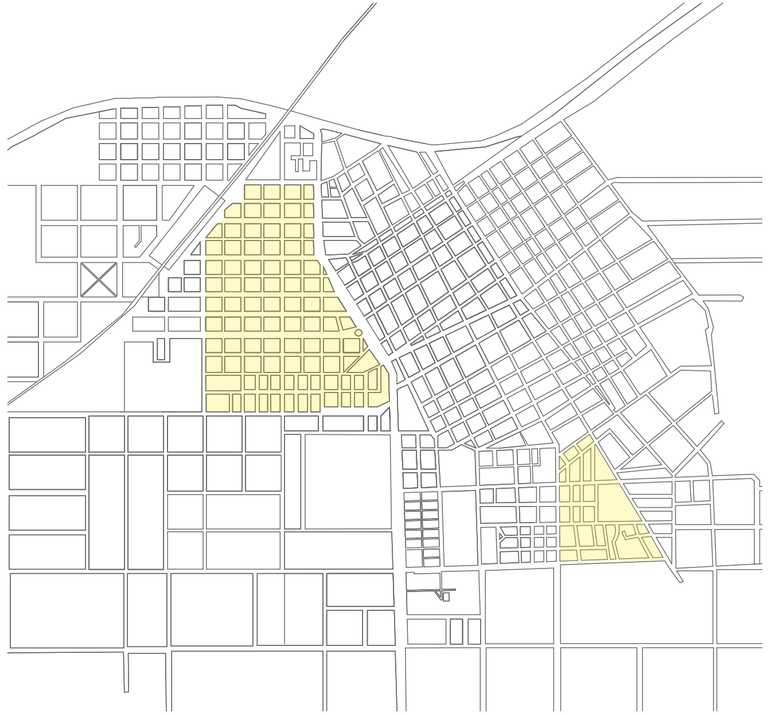
PRIMERA EXPANSIÓN

A partir de los límites del área central, podemos establecer que la primera expansión queda contenida entre R.N N°12 al Norte, Bv. Güemes al Sur, 3 de Febrero al Este y R.P N°26 al Oeste.
El área central y su primera expansión se denomina como Sector 1 de la ciudad presentando la mayoría de las áreas de protección histórica y corredores verdes del municipio.



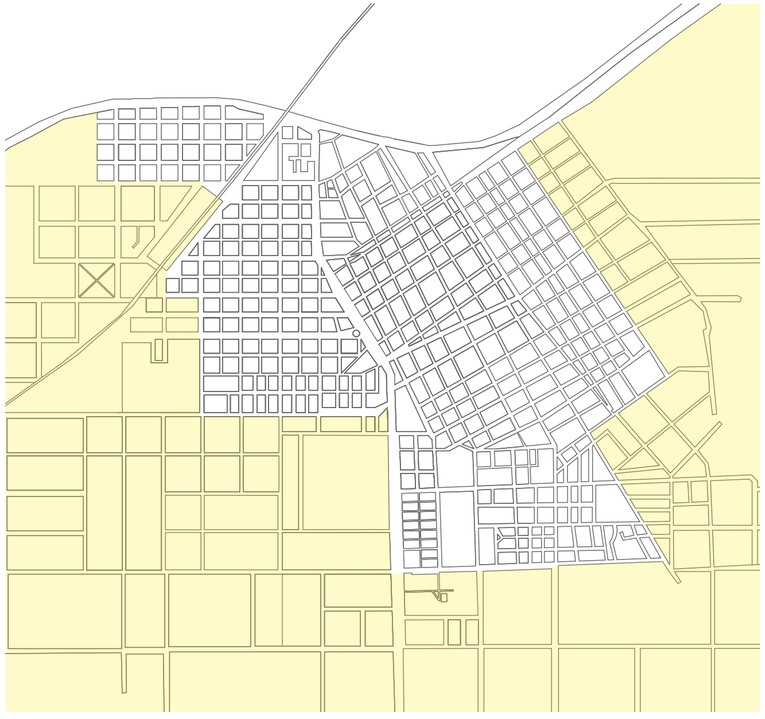
SEGUNDA EXPANSIÓN

La segunda expansión que presenta el plano urbano se da en dos direcciones, uno al Oeste de R.P N°26 con su propia centralidad, dotada de equipamiento administrativo, municipal, policial, salud, equipamiento urbano colectivo y el otro, al Sureste de la mancha urbana, carente de los elementos mencionados anteriormente. Ambos son sectores consolidados con presencia de la infraestructura necesaria para el desarrollo urbano.



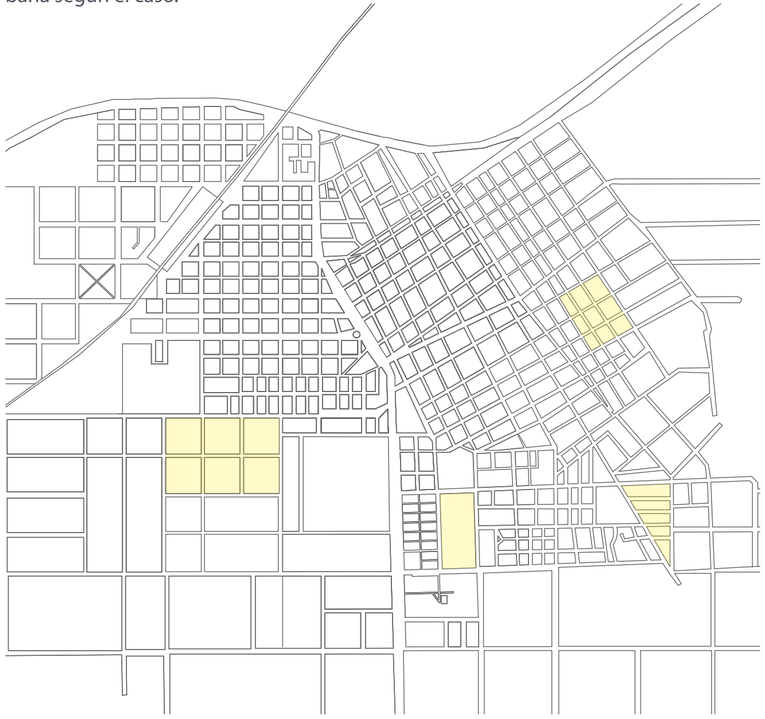
PERIFERIA

Abarca todo el arco exterior lindante a la mancha urbana consolidada hasta el límite con R.N N°12 constituyendo la reserva de suelo que plantea programas de carácter productivo industrial, recreativo, preservación de tierras rurales, cuencas hídricas incluyendo también el ingreso a la ciudad a través de R.P N°26.



NUEVAS URBANIZACIONES

Programan la transformación física y funcional que se propone para un determinado sector de la ciudad, conjunto de parcelas y ámbitos públicos detallando las particularidades de la configuración propuesta para las áreas del dominio público y privado. Su propósito es la reconversión de áreas urbanas que se encuentran desafectadas o vacantes de uso, que presentan suelos e instalaciones total o parcialmente desocupadas. sugieren la protección ambiental y protección del patrimonio, ordenamiento urbano, rehabilitación urbana según el caso.



EJE R.P N° 26

Abarca en sentido longitudinal toda la extensión del municipio y se encuentra ubicado en una posición central en cuanto al centro geográfico de la mancha urbana, incorporando en su recorrido áreas urbanas caracterizadas por la presencia de diferentes situaciones (sectores disgregados pobreza y exclusión social, áreas centrales, áreas industriales, terminal de ómnibus, equipamiento de uso colectivo como escuelas primarias secundarias y universitarias, nodos de circulación vehicular liviano y pesado).





ESTRUCTURA URBANA

La R.P N°26 vincula la R.N N°12 cobrando importancia para el transito interprovincial e internacional, este último por su conexión al puerto fluvial de Rosario, uno de los mayores centros de exportación de bienes de Argentina.

Nogoyá, con su ubicación estratégica mencionada, se destaca por su actividad agropecuaria especialmente, aportando de esta manera a la economía de la región.

Presenta una gran ventaja en el mercado local por la reciente creación del parque industrial ubicado sobre la R.N. N°12. La localidad también brinda espacios educativos, desde nivel inicial hasta universitario.
Por un lado, la accesibilidad a la localidad también está dada por el transporte interurbano, el cual atraviesa la misma hasta la terminal de ómnibus localizada sobre la R.P. N°26.

Los accesos son lugares pivot entre lo urbano y lo rural, o con las franjas periurbanas. Áreas de encuentro de vías estructurantes de la trama urbana.

La R.N. N°12 se ubica al norte del casco, marcando el ingreso Noreste y Noroeste. Desde esta ruta existen varios accesos al municipio, siendo esto un inconveniente para la seguridad en la circulación. El acceso principal está marcado con la intersección de la Bv. Avellaneda y R.P. N°26.

La R.P N°26, con dirección Norte-Sur es el acceso desde sur de la localidad, la cual se convierte en una de las principales arterias viales que marca el cambio de orientaci6n del damero de las manzanas de la ciudad.

La expansión urbana sin planificación ha atravesado estas vías, trayendo aparejada la falta de vinculación entre barrios, la superposición de tránsito pesado y liviano en el área urbana, caos e inseguridad en la circulación peatonal y vehicular, entre otras problemáticas urbanas.

ÁREA CENTRAL

Los centros tienen una importancia fundamental para la consolidación urbana, por su efecto de contención de las tendencias expansivas, su importancia para el desarrollo económico y las actividades sociales y culturales.

Es en las centralidades y sub centralidades, donde se desarrollan las economías de aglomeración, donde se conjuga la densidad habitacional, y de actividades. El espacio público allí cobra vital importancia, siendo el ámbito de socialización principal y con gran incidencia en el desarrollo económico. Aquí suelen concentrarse los equipamientos sociales y los valores patrimoniales definiendo muchas veces la identidad y simbología local.

Es el área destinada a localizar el equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional, en el más alto nivel de diversidad y de densidad donde se concentra la existencia de casos de protección patrimonial.

La ciudad crece alrededor de la capilla Nuestra Señora Virgen del Carmen. En la planta urbana se distingue el damero respondiendo al esquema tradicional clásico hispano del centro fundacional conocido como la plaza Libertad, en donde se ubican a su alrededor las instituciones más significativas, como la municipalidad, la iglesia Nuestra Sra. Del Carmen, la Jefatura departamental de la policía, entre otros.

El área central considerada queda limitada hacia el Norte por el Boulevard España, al Este por la calle Belgrano, al sur por la calle Contin y hacia el Oeste calle 9 de Julio. Este sector se caracteriza por contener la mayor cantidad de equipamiento comunitario como las escuelas, iglesias, centro cultural, servicios y comercio.

El área central cuenta con todos los servicios de infraestructura a saber: agua, gas, cloaca, electricidad y alumbrado público. Las veredas son angostas con escaso arbolado, las edificaciones se encuentran sobre la línea municipal y son por lo general de una sola planta.

El área central se identifica por sus calles de hormigón armado, que junto a sus áreas más próxima se diferencian del resto de la localidad, siendo que esta localidad tiene un bajo porcentaje de manzanas con pavimento. Las calles de hormigón en ocasiones presentan deterioro y rotura de cañería de agua y cloaca producto de su antigüedad que se han resuelto con bacheos.

Otra centralidad, en este caso lineal, está marcada por la ruta provincial N°26, la cual divide la localidad en Este y Oeste, sobre este eje se han establecido grandes equipamientos urbanos como la terminal de pasajeros, el club, industrias, centros educativos, comercios quedando como una arteria principal del área urbana con dirección Norte-Sur.

CLOACAS

Según el censo 2010, de los 7137 hogares del municipio, 778 se encontraban sin acceso a la red cloacal representando el 10.9%. Actualmente se estima que dicho porcentaje se ha mantenido constante, a pesar del crecimiento poblacional. Las obras fueron proporcionales al crecimiento.

La red de cloaca es un servicio básico prestado desde el 81 por la municipalidad de Nogoyá, como consecuencia de la transferencia de las empresas obras sanitarias de la nación a las provincias y en el caso de Entre Ríos el pase del servicio a las municipalidades por medio del decreto ley 6643.
La primera distribución se localiza en el casco céntrico de la ciudad y una planta de tratamiento por el sistema de lagunas de estabilización.

En el año 1987 se habilita la red construida siguiendo el proyecto general de desagües cloacales, llegando a brindar el servicio al 100% de la población. En el año 2013 se produce otra expansión del servicio que abarca la zona del Barrio Chañar y Villa Ghiano y zona sur.

La planta de tratamiento está ubicada al este de la ciudad en un predio de 10ha con la correspondiente área forestal periférica. La planta consta de dos lagunas, la primaria y secundaria, las cuales producen el preciso aeróbico y anaeróbico, estas alcanzan un espejo de agua de 5.

Como alternativa del servicio de red de cloacas, los habitantes utilizan el sistema de pozos absorbentes y cámaras como respuesta a la evacuación de efluentes primarios domiciliarios.

AGUAS

La localidad cuenta con un 98.7% de cobertura en lo que respecta al servicio de agua potable según el censo nacional 2010.

La provisión de agua potable de Nogoyá está a cargo del municipio. Es su responsabilidad de administrar, mantener, planificar y reparar las redes que están distribuidas en toda la localidad.

Según informe brindado por el municipio en cuanto al almacenamiento de agua, la ciudad cuenta con un tanque principal de HA° de 500.000 litros y 2 subsidiarios ubicados uno en zona sur de 75.000 litros y el otro en la zona de barrio chañar de 10.000.
De estudios realizados por la localidad, se estima que el 60% de las viviendas, sobre todo las que no componen el casco céntrico no cuentan con tanque de reserva propio.

ENERGÍA ELÉCTRICA

El 94.6% de la población dispone de acceso a la red de energía eléctrica según el Censo Nacional INDEC, año 2010. en la actualidad se estima que el 100% de los hogares de la localidad de Nogoyá logran acceder a la conexión del servicio de red eléctrica. a su vez el alumbrado público cubre aproximadamente el 35 % de la mancha urbana.

En cuanto al alumbrado público es un servicio que brinda el municipio, al igual que su mantención. El costo es abonado por el vecino que conjunto con el consumo eléctrico domiciliario se abona a la empresa proveedora del servicio (ENERSA).

El alumbrado público cubre la mayor parte de la mancha urbana pero no representa la misma calidad del servicio en todos los sectores, existen zonas donde se producen baches de oscuridad por ausencia o escasa presencia de luminarias. la distribución del alumbrado público ha respondido en la mayoría de los casos, a demandas de los vecinos más que a una planificación urbana.

Se trata de luminaria con artefactos LED, con el objetivo de lograr más eficiencia energética, seguridad, ahorro y mejor iluminación para los vecinos.

CONFORMACIÓN URBANA Y USOS DE SUELO

La localidad comprende una zona rural donde se realizan las actividades agropecuarias y una zona urbana donde se diferencian sectores por sus usos de suelo.

La zona correspondiente al casco histórico se identifica una mixtura de usos además del residencial, tales como comerciales, institucionales y equipamientos. En este sector se reconoce la plaza Libertad, y es donde se establece la mayor cantidad de servicios e instituciones. Es el área más densificada y dinámica.
Hacia el sur del área central, hacia la periferia se identifica una zona residencial dispersa donde predomina la localización de viviendas de carácter social y viviendas de bajos recursos sumando la falta de equipamiento público y escaso pavimentado de calles (ZONA SUR).

Sobre la R.P N°26 hacia el sur se localizan grandes equipamientos urbanos como polideportivos municipales, terminal de ómnibus e industrias y hacia el norte se identifica usos residenciales, educativos y recreativos.

Zona sur, comprendida entre Lisandro de la torre, R.P N°26, Bv. Güemes y Republica de Entre Ríos se identifican usos residenciales con usos industriales y áreas rurales. Mayormente se densifica en el eje de calle Lisandro de la Torre. Este sector posee una densidad media localizada sobre esta calle recién mencionada, que disminuye fuertemente hacia la periferia en dirección suroeste, apareciendo vastos vacíos urbanos y una extensión desmedida del área urbanizada.

SECTOR
SECTOR
SECTOR
SECTOR
SECTOR
SECTOR

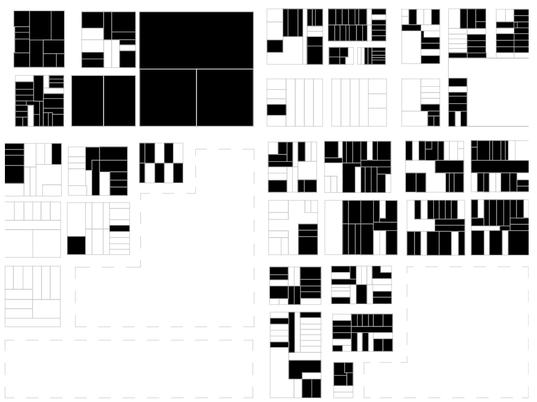
04.

RELEVAMIENTO

PARCELARIO



DENSIDAD EDIFICADA



PARCELAS EDIFICADAS



EDIFICACIONES EN +1



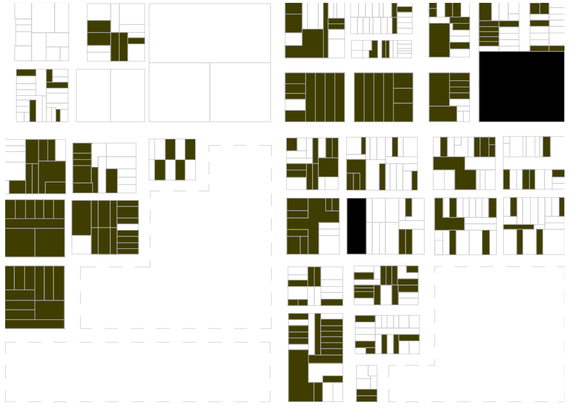
OCUPACION 10% A 30%



OCUPACION 31% A 60%



OCUPACIÓN 61% A 100%



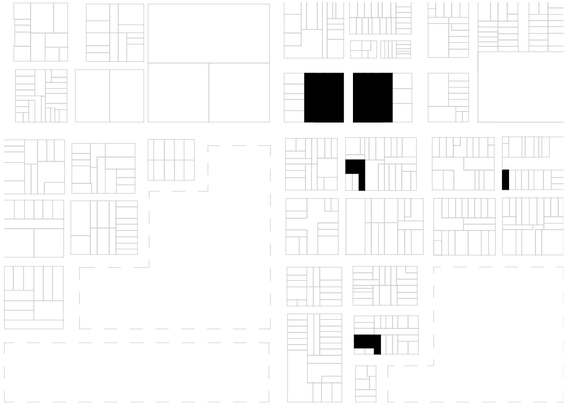
PARCELAS VACANTES



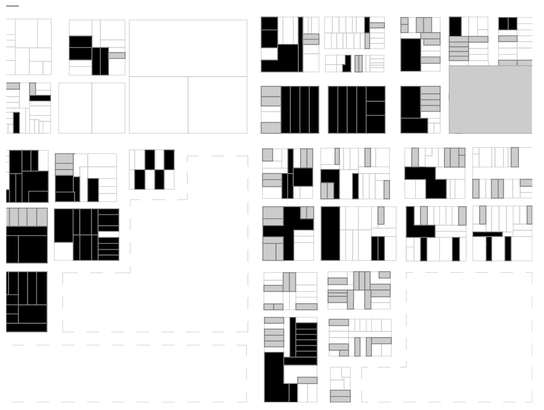
PARCELAS VACANTES PRIVADAS



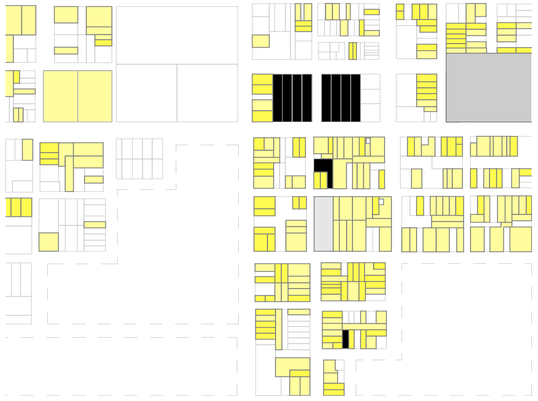
PARCELAS VACANTES MUNICIPALES



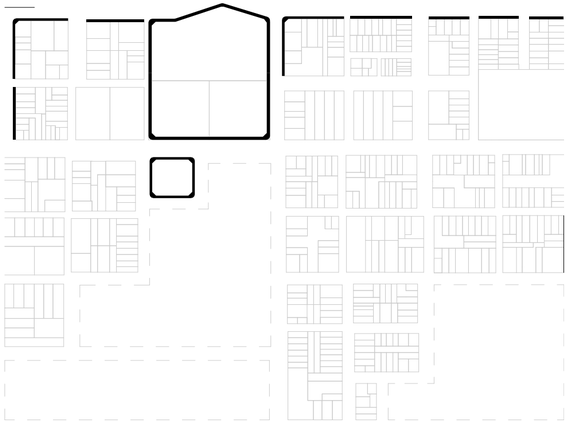
PARCELAS ABANDONADAS



PARCELAS APROBADAS / NO APROBADAS



PARCELAS VACANTES PRIVADAS / MUNICIPALES / 10% A 30% / ABANDONADAS.



VEREDAS PAVIMENTADAS



EQUIPAMIENTO EXISTENTE

TERRENO

DIAGNÓSTICO

CAUSA	CAUSA	CAUSA	CAUSA
• Rutas como barrera urbana, circulación lenta por la cual se suele evitar. • Grandes industrias en la planta urbana en coexistencia con el área residencial. • Superposición del tránsito pesado y vehicular liviano.	• Falta de intervención en la red vial.	• Inexistencia de ordenamiento territorial.	• Falta de recursos para la inversión de la infraestructura de gas.
PROBLEMA	**PROBLEMA**	**PROBLEMA**	**PROBLEMA**
• Caos en la circulación en el sector.	• Deficiente accesibilidad y circulación vehicular en los sectores de la red vial no consolidada.	• Coexistencia de usos industriales y residenciales en la planta urbana.	• Alto porcentaje de la población sin acceso a la red de gas.
EFECTO	**EFECTO**	**EFECTO**	**EFECTO**
• Circulación vehicular enlentecida no solo en R.P N°26, si no también en ramificaciones de acceso.	• Mayor desgaste de la superficie de las calles de ripio y brosa. • Transito enlentecido frente a lluvias. • Polvo volátil en el ambiente. • Deficiente accesibilidad y circulación vehicular en los sectores de la red vial no consolidada. • Modificación en el circuito de transporte urbano.	• Contaminación visual y sonora y ambiental. • Superposición de transito liviano y pesado.	• Desigualdad en el acceso de la población a infraestructura. • Desigualdad de competitividad en la economía de las industrias sin acceso a la red.
OBJETIVO	**OBJETIVO**	**OBJETIVO**	**OBJETIVO**
• Ordenar el espacio de circulación, crear un espacio más seguro para los vecinos.	• Mejorar el sistema de conectividad y movilidad local. • Plan de jerarquización y completamiento de la pavimentación de la red vial.	• Planificar uso y ocupación del suelo en la planta urbana.	• Brindar acceso al gas al 100 de la población.

CAUSA

• Infraestructura antigua.

PROBLEMA

• Dificultad de acceso y tránsito pesado por los sectores no pavimentados en épocas de lluvia.

EFECTO

• Desigualdad en la competitividad.
• Pérdida económica de empresas.

OBJETIVO

• Mejorar la competitividad económica.

CAUSA

• Expansión y disgregación desmedida de la consolidación urbana, falta de planificación urbana.

PROBLEMA

• Falta de equipamiento comunitario, equipamiento administrativo, escuelas, iglesias, Seguridad, centros culturales, servicios, comercios

EFECTO

• Desigualdad en la competitividad de comercios existentes
• Gran sector despoblado generando inseguridad.

OBJETIVO

• Densificar la zona conectándolo al sector consolidado de la ciudad.

CAUSA

• Dificultad de acceso al camión recolector a este gran sector en épocas de lluvia (calles de tierra).
• Falta de equipamiento de recolección de residuos.

PROBLEMA

• Acumulación esporádica de basura en terrenos o viviendas.

EFECTO

• Repercusiones negativas en la salud, olores desagradables, presencia de animales, quemas en veredas o baldíos.

OBJETIVO

• Garantizar la posibilidad de acceso en todo momento a los servicios de recolección de basura.

CAUSA

• Falta de centros de educación inicial y primaria en el sector.
• Deficiente infraestructura que permita el acceso.

PROBLEMA

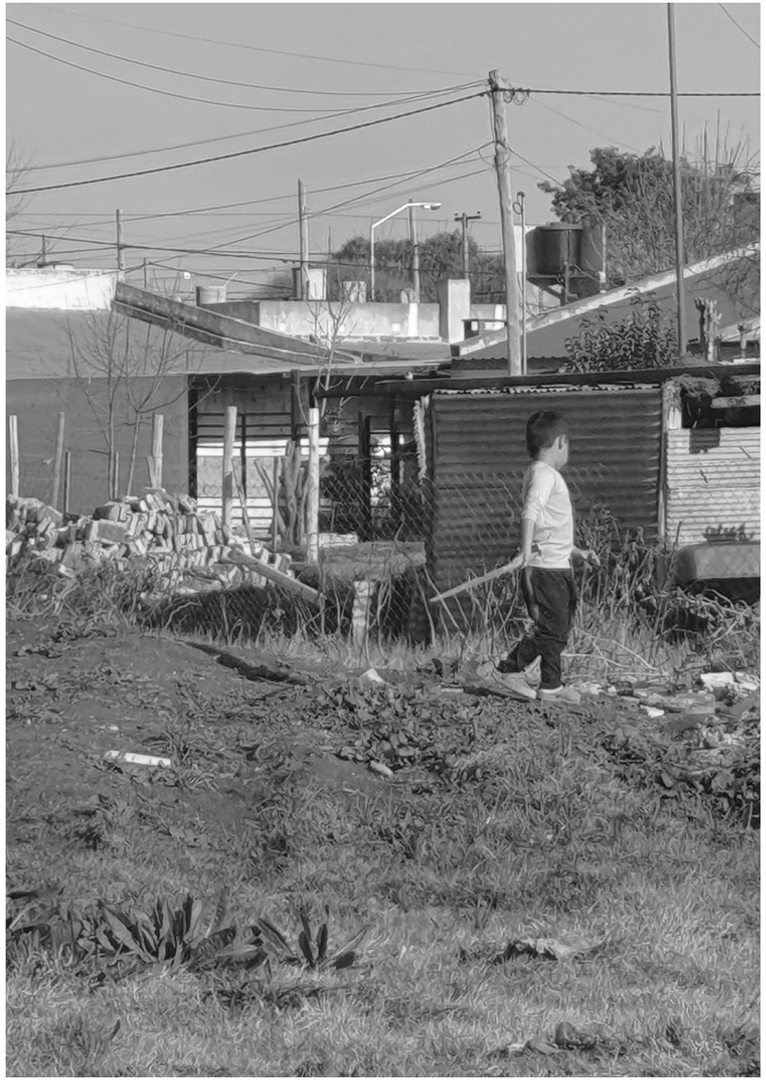
• Sector analfabeto de la población dentro del municipio (2%).

EFECTO

• Dificultad de inserción de las personas a la vida en sociedad.
• Imposibilidad de acceder a un estudio secundario o terciario.

OBJETIVO

• Alfabetizar e insertar a la vida en sociedad el mayor número de habitantes posible.



Las problemáticas detectadas en la dimensión física tienen su origen en el crecimiento urbano sin planificación, repercutiendo principalmente en la movilidad urbana del sector lo que conlleva al origen de problemáticas que derivan de este hecho.

Por un lado, se evidencia el caos en la circulación vehicular, y por el otro, la falta de vinculación entre barrios donde se establecen barreras como la R.P. Nº26 y la Av. Arturo Ilia (vías de tránsito sin conexión entre ellas encerrando y aislando el espacio que contienen.) Además, existe un alto porcentaje de red vial no pavimentada, lo que agrava la situación en la accesibilidad y circulación frente a lluvias intensas. Otra problemática que repercute en la movilidad urbana es la coexistencia de usos de producción industrial con la residencial en la planta urbana evidenciándose la superposición de tránsito vehicular liviano y pesado además de la contaminación que esto genera.

A fin de mejorar el ordenamiento físico del sector atendiendo las problemáticas actuales y en busca de un modelo de ciudad más sostenible, se evidencia la necesidad de marcar un límite en la expansión urbana y definición de usos de suelo.

Desde la perspectiva económica, el gobierno local se enfrenta con varios desafíos, entre ellos el de mejorar la situación competitiva comercial. Nogoyá, presenta muchos potenciales tanto a nivel agroindustrial, para el desarrollo local, se plantea la necesidad de potenciar la economía a través de incentivos como la mejora de la infraestructura y asociaciones de diferentes ámbitos, tanto públicos como privados, que aúnen esfuerzos envías del desarrollo sostenible.

Se deben mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida, haciendo hincapié en la situación actual del sector. Para esto, es necesario el desarrollo de una serie de políticas públicas de corto, mediano y largo plazo para dar respuesta a los sectores más vulnerables de la población.

Este proyecto de intervención urbana reconoce un grupo de aproximadamente 15 manzanas contenidas dentro del borde delimitador, para conformar un barrio en el cual proponer un programa mixto de equipamiento público, semi público y privado, comercial y de servicios, intensificando y activando la zona como puntos de referencia de la ciudad. A su vez se plantea la densificación habitacional del mismo, con tipologías de vivienda.
Dicho proceso de densificación fomenta mejores usos de los recursos y las infraestructuras existentes; aumentando la eficiencia y el alcance de las infraestructuras; reduciendo la presión de la urbanización sobre áreas centrales, intensificando el uso de las áreas urbanizadas, genera una mayor mezcla de usos.

Para esto se realiza un completo análisis del tejido, que comprende cantidad de parcelas, morfología, vacancias, porcentajes de ocupación existe, equipamiento comercial existente, alturas de las construcciones, intersticios, sentido de calles.

Se identifican las parcelas vacantes junto a las de ocupación mínima y en estado de abandono o desuso como principal sitio de gestión pública/ privada y las parcelas con ocupación entre el 10% y 30% se convierten en espacios oportunidad de potencial extensión, a completar a través del incentivo del estado.

Se propone en las parcelas a intervenir, el desdoble del programa en pequeñas dotaciones sobre la planta baja y alta, generando este completamiento urbano a través de equipamiento público, comercios espontáneos y viviendas que contribuyen a la intensificación del barrio.

La densificación habitacional de las manzana se logra insertando viviendas sobre la planta alta, definiendo una altura maxima de 8m (2 niveles) acorde a lo existente.

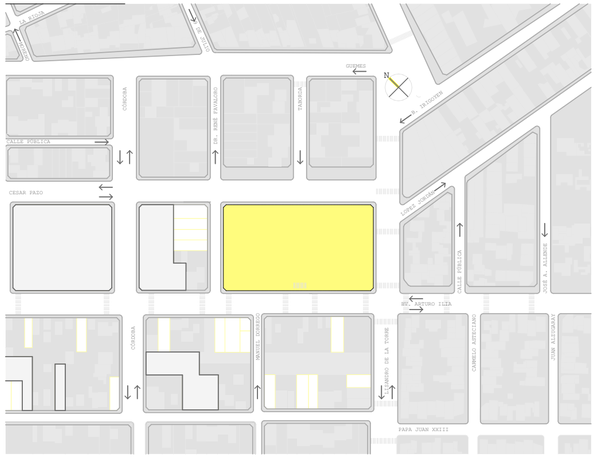
MASTER PLAN



NOGOYÁ



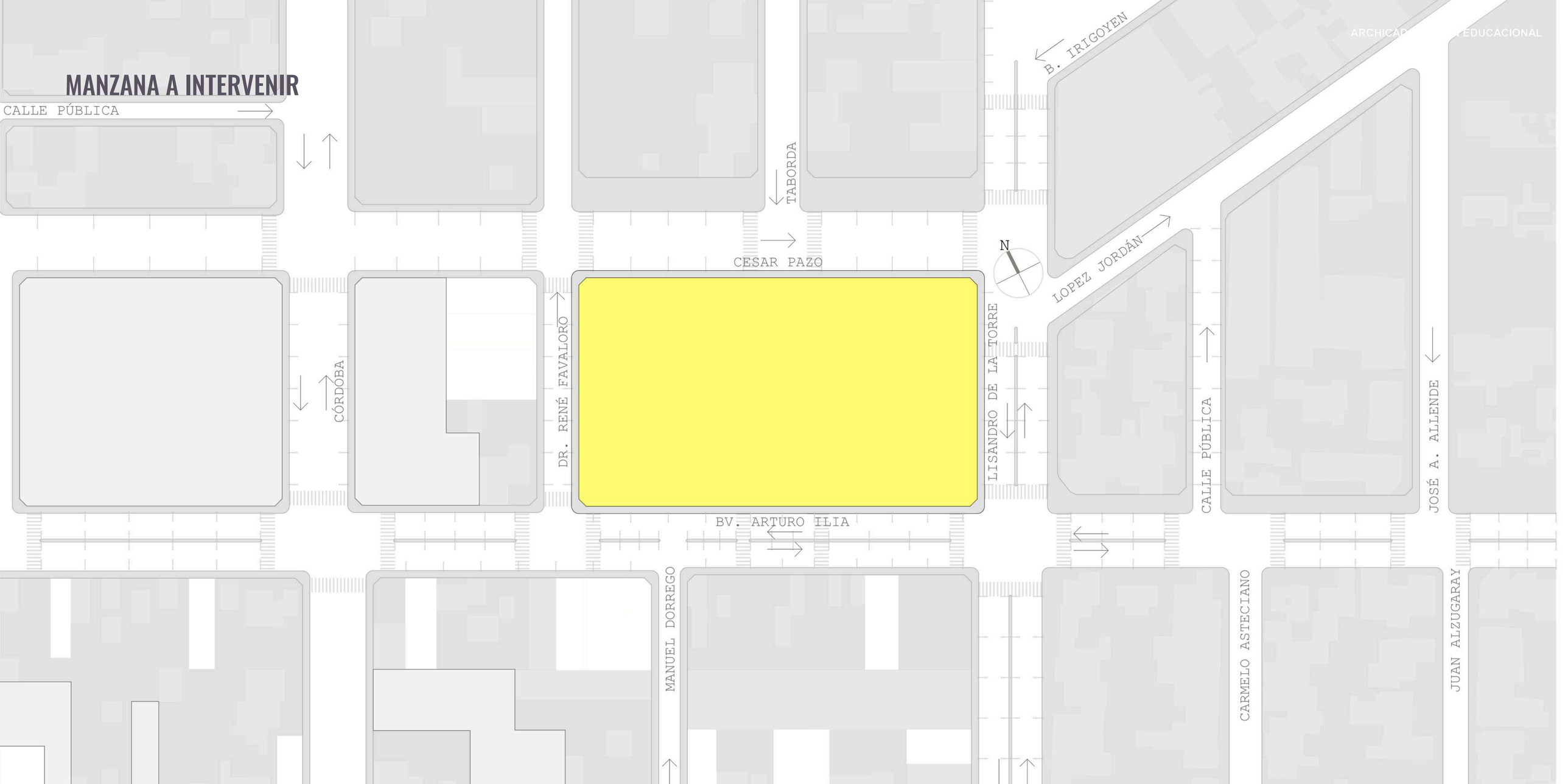
BARRIO SUR



INTERVENCIÓN



01 PROGRAMA PÚBLICO
02 COMPLETAMIENTO PRIVADO
03 CIRCULACI¦ON VEHICULAR PRINCIPAL
04 CONECCIÓN DE ARTERIAS
05 PUNTO DE INTERVENCIÓN


MANZANA A INTERVENIR
CALLE PÚBLICA
TABORDA
B. IRIGOYEN
CESAR PAZO
N
LOPEZ JORDÁN
CÓRDOBA
DR. RENÉ FAVALORO
LISANDRO DE LA TORRE
CALLE PÚBLICA
JOSÉ A. ALLENDE
BV. ARTURO ILIA
MANUEL DORREGO
CARMELO ASTECIANO
JUAN ALZUGARAY

PROYECTO

PROYECTO

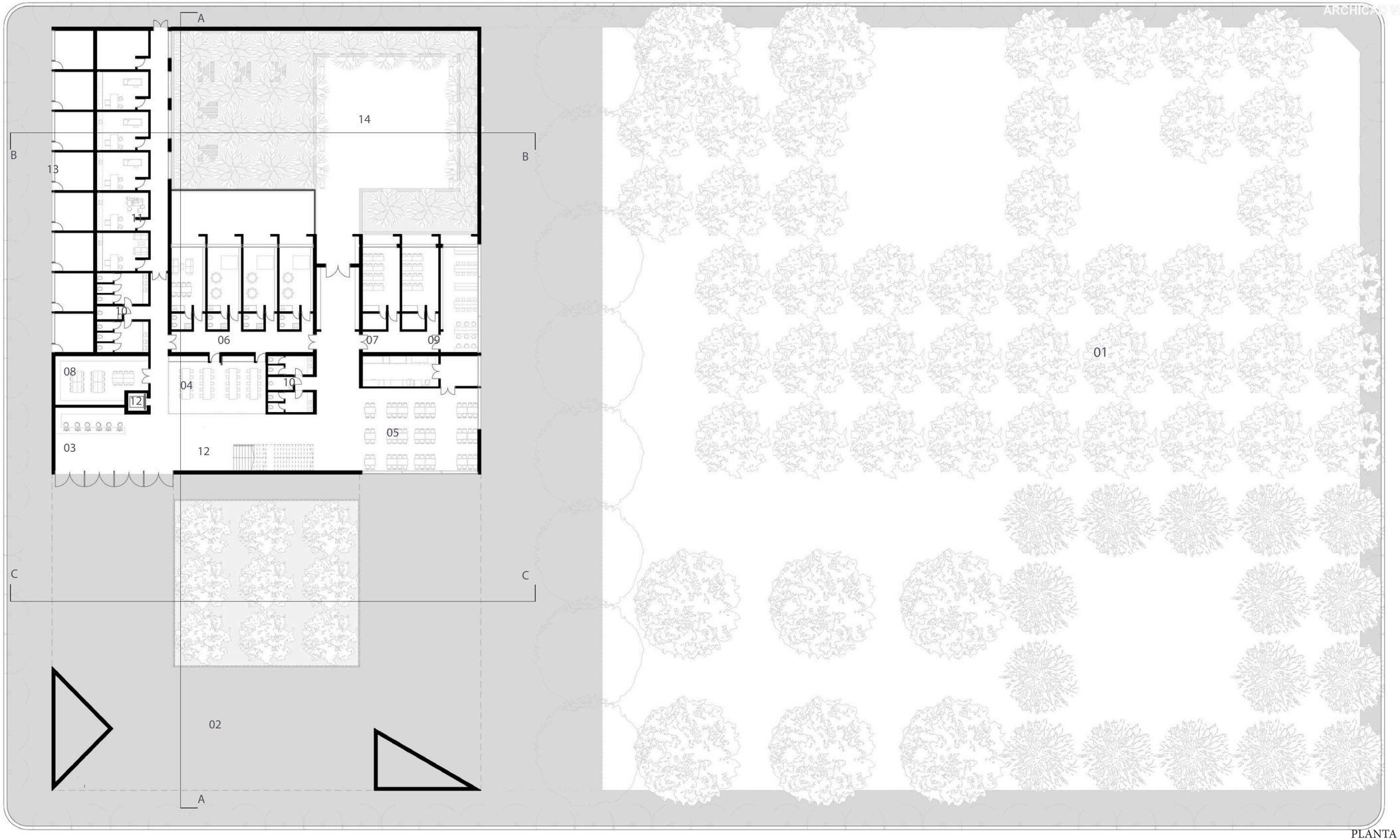
PROYECTO

PROYECTO

PROYECTO

05.

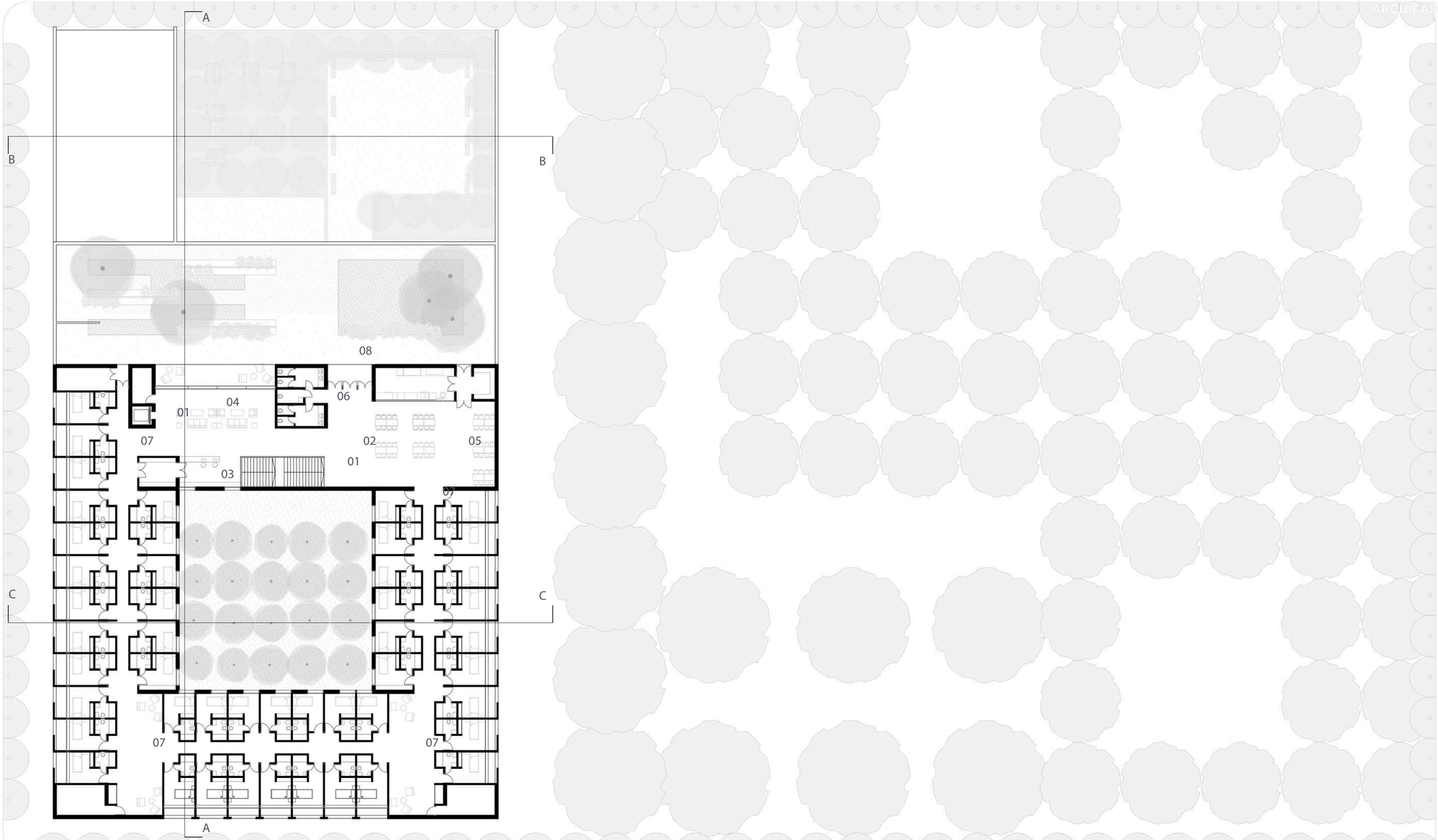
ARCHICAD VERSIÓN EDUCACIONAL



01 PLAZA PÚBLICA
02 PLAZA SEMI CUBIERTA
03 HALL DE INGRESO
04 TALLERES / SUM
05 COMEDOR / COCINA
06 JARDIN MATERNAL
07 APOYO ESCOLAR
08 BIBLIOTECA
09 MEDIATECA
10 SANITARIOS
11 CONSULTORIOS
12 CIRCULACIÓN VERTICAL
13 LOCALES COMERCIALES
14 PATIO

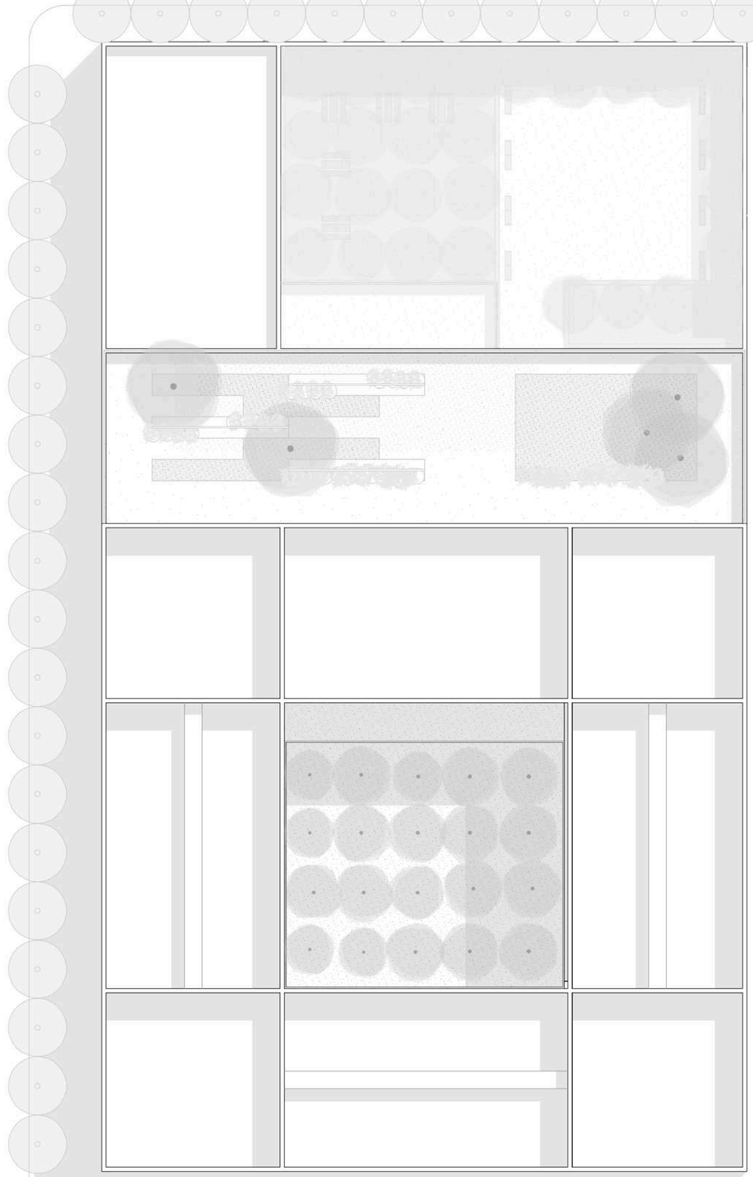
PLANTA BAJA
ESCALA: 1:250

ARCHICAD VERSIÓN EDUCACIONAL



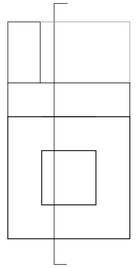
01 CIRCULACION VERTICAL
02 HALL DE INGRESO
03 RECEPCIÓN
04 ESTAR
05 COMEDOR / COCINA
06 SANITARIOS
07 REFUGIOS TEMPORALES
08 TERRAZA SEMI PRIVADA

PLANTA ALTA
ESCALA: 1:250



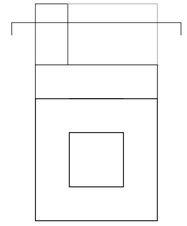
PLANTA DE TECHO
ESCALA: 1:250





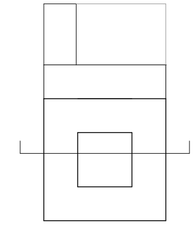
CORTE A-A
ESCALA 1:250





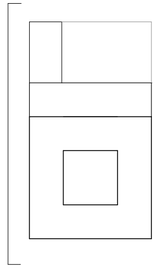
CORTE B-B
ESCALA 1:250





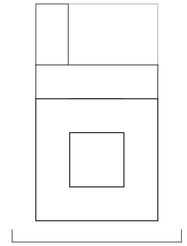
CORTE C-C
ESCALA 1:250





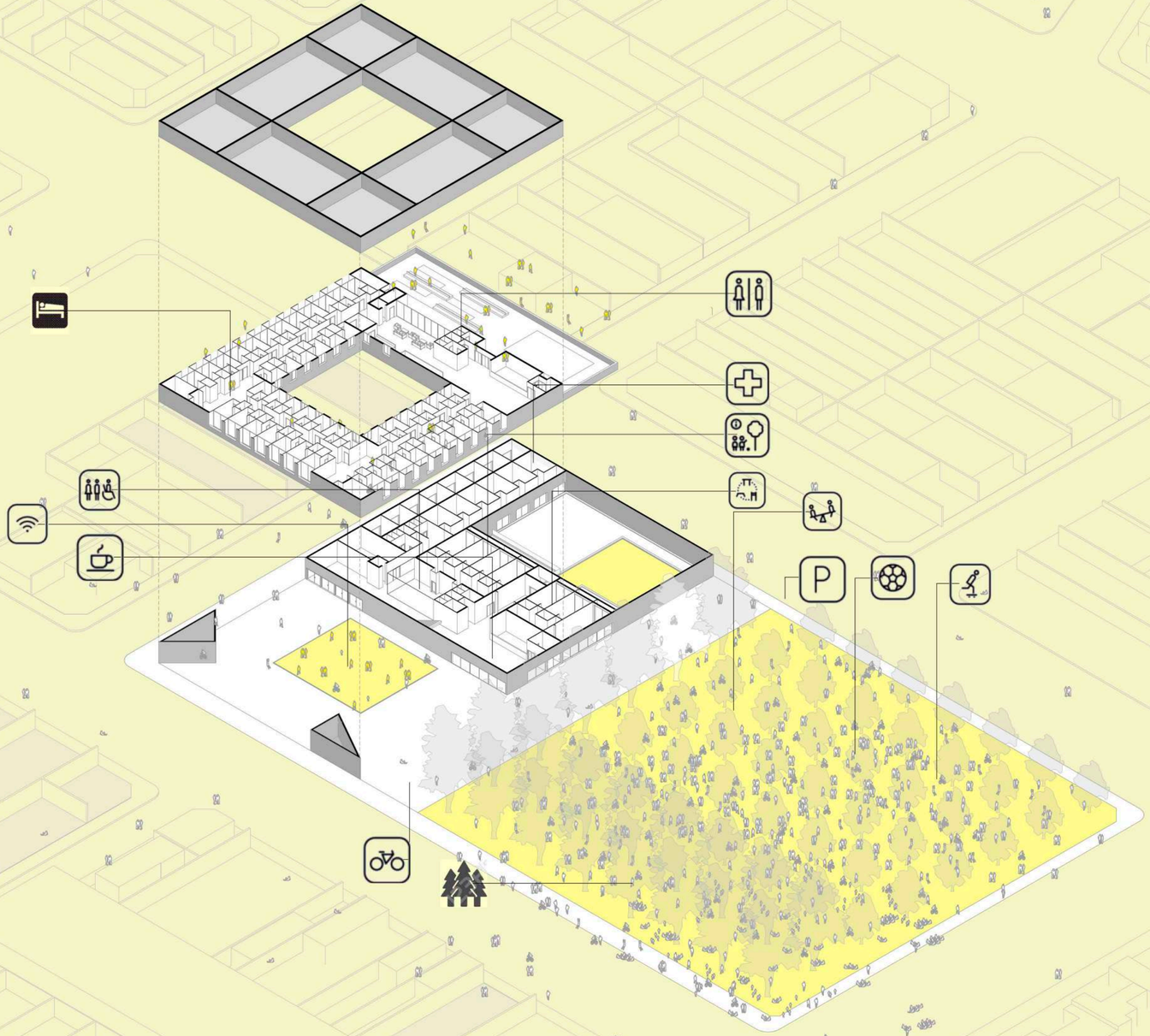
VISTA OESTE
ESCALA 1:250

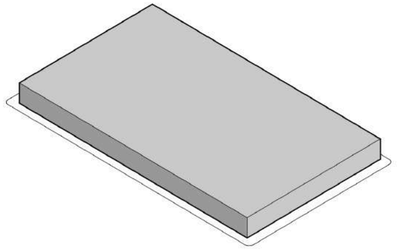


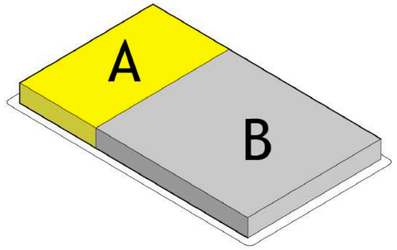


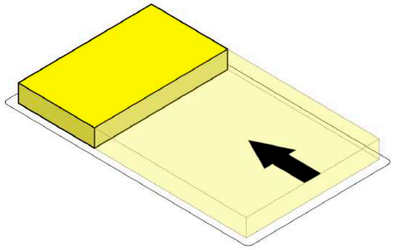
VISTA SUR
ESCALA 1:250

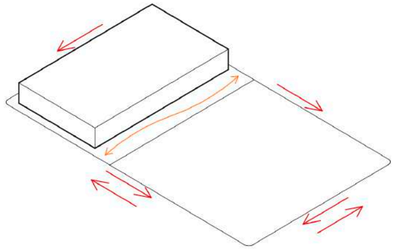
ARCHICAD VERSIÓN EDUCACIONAL

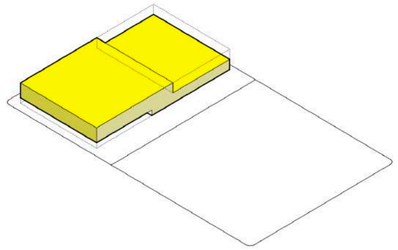


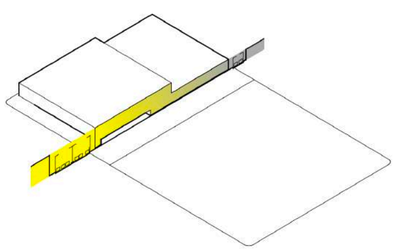


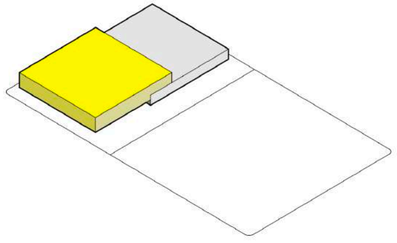

A
B

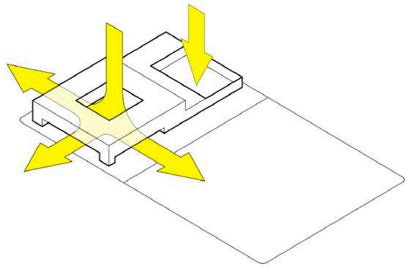


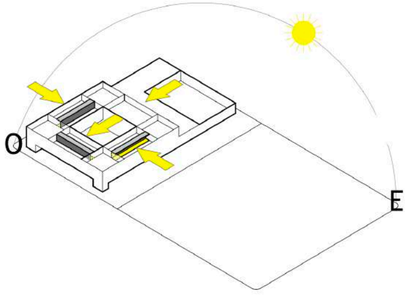


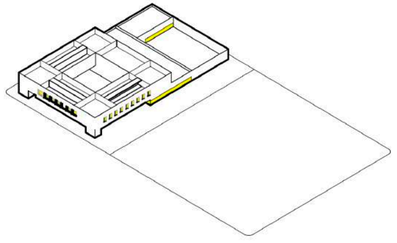


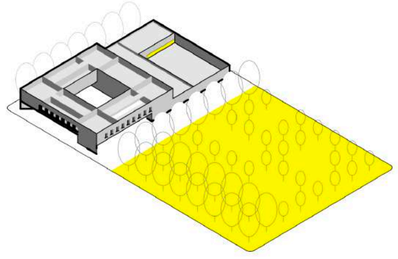


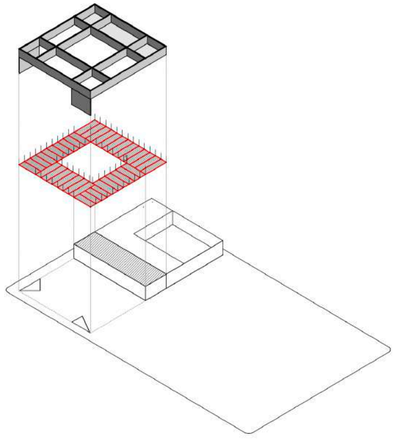


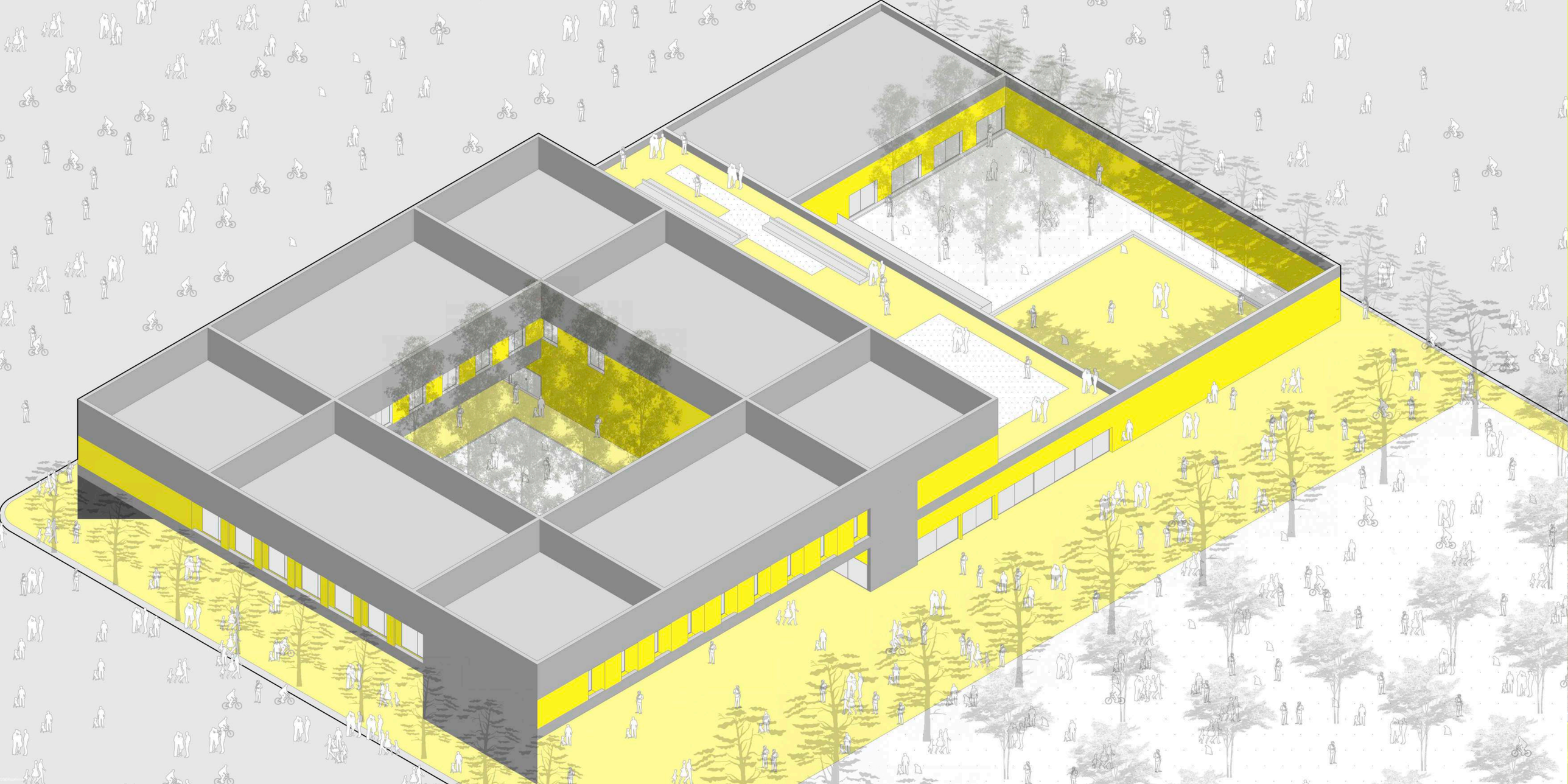


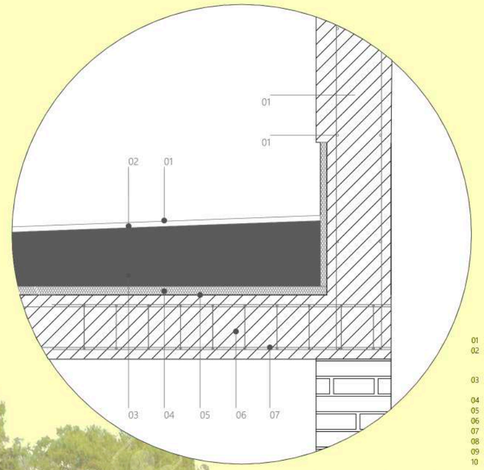

O
E





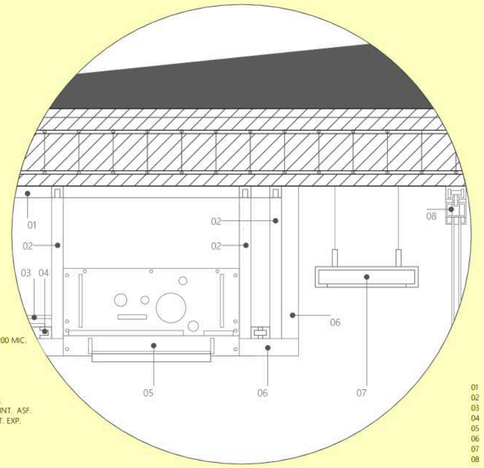






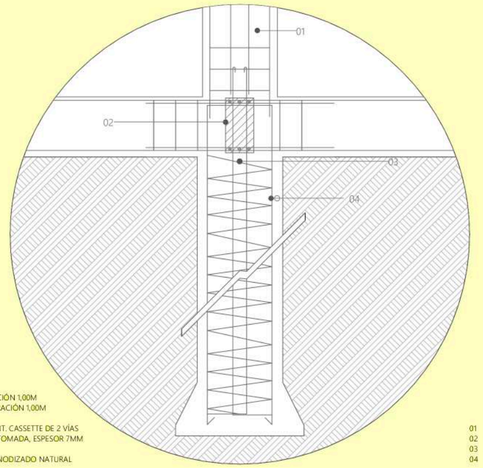
01 AISLACIÓN HIDR. FILM POLIET EXP 200 MIC.
02 CARPETA DE CEMENTO Y ARENA
PARA ASIENTO DE MEMBRANA
ESPESOR 2 CM.
03 CONTRAPISO DE HORMIGÓN DE
RELLENO CON PENDIENTE
04 AISLACIÓN TÉRMICA DE POLIET. EXP.
05 BARRERA DE VAPOR, DOS MANOS PINT. ASF.
06 LOSA HºAº ALIVIANADO CON POLIET. EXP.
07 ARMADURA
08 MURO 0,30 MAMPOSTERÍA COMÚN
09 VIGA PERIMETRAL DE HºAº
10 ARMADURA ESTRIBOS

DETALLE DE ENCUENTRO CUBIERTA Y VIGA
ESCALA: 1.50



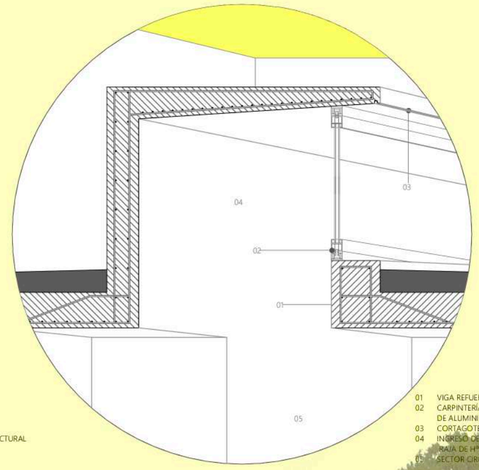
01 SUJECIÓNSOLERA 34MM
02 VELA RÍGIDA - MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 1,00M
03 VIGA MAESTRA - MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 1,00M
04 MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 0,40M
05 SISTEMA REFRIGERACIÓN VRV - UNIDAD INT. CASSETTE DE 2 VÍAS
06 CIELORRASO DE PLACAS DE YESO, JUNTA TOMADA, ESPESOR 7MM
07 LÁMPARA LED COLGANTE
08 CARPINTERÍA CORREDIZA DE ALUMINIO ANODIZADO NATURAL

DETALLE CIELORRASO SUSPENDIDO
ESCALA: 1.50



01 TABIQUE DE HºAº DE 0,15M ESPESOR
02 VIGA DE ENCADENADO DE HºAº ESTRUCTURAL
03 ARMADURA DE HIERRO DEL Ø 12
04 PILOTE DE HºAº Ø 30CM

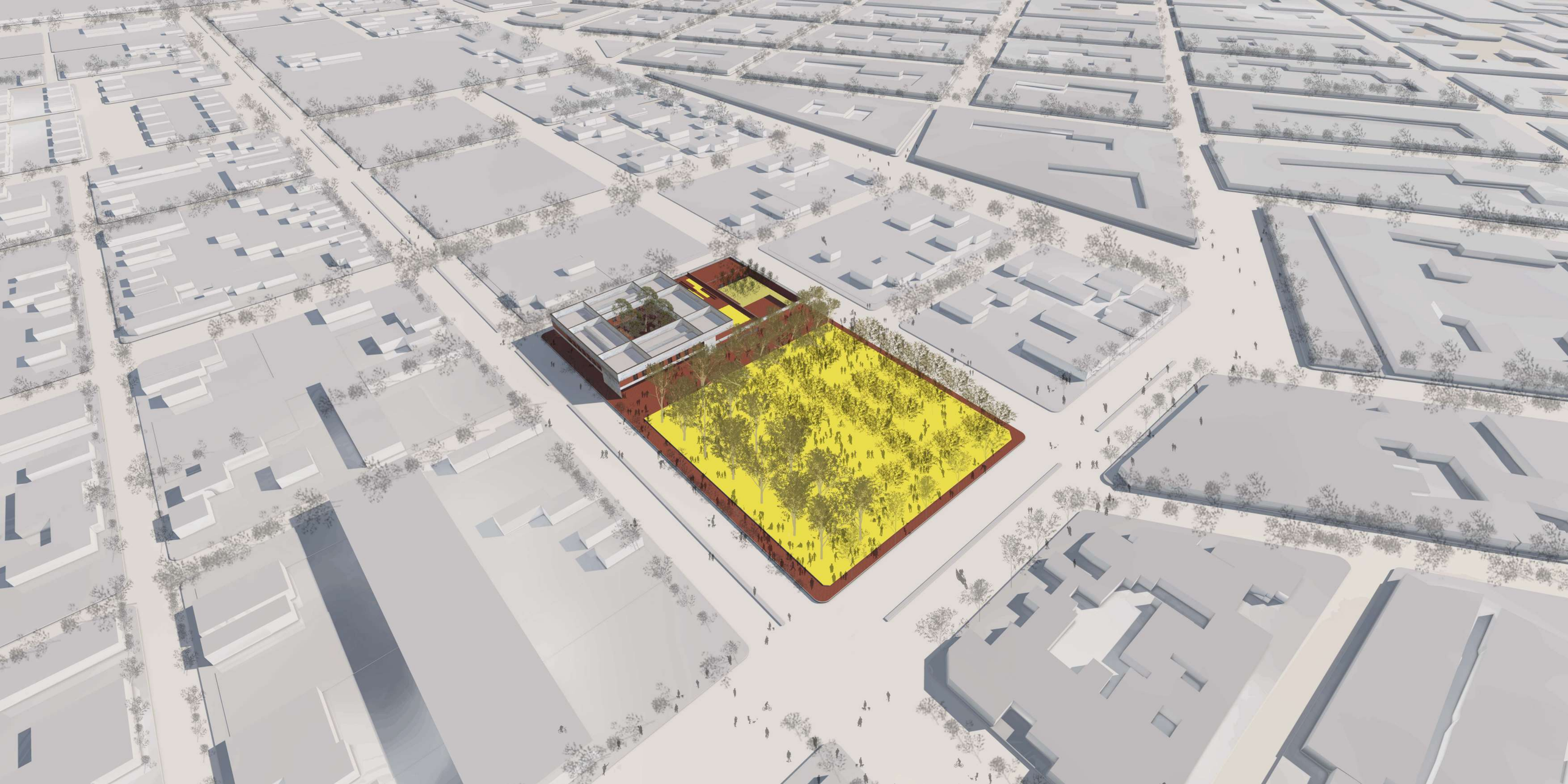
DETALLE CIMIENTO
ESCALA: 1.50



01 VIGA REFUERZO DE LOSA
02 CARPINTERÍA CORREDIZA
DE ALUMINIO ANODIZADO NATURAL VIDRIO DVH
03 CORTAGOTERAS
04 INGRESO DE LUZ CENITAL
05 LOSA DE HºAº Ø 20 EN FORMA DE "L" INVERTIDA
06 SECTOR CIRCULACIÓN HORIZONTAL REFUGIOS

DETALLE INGRESO LUZ CENITAL
ESCALA: 1.50







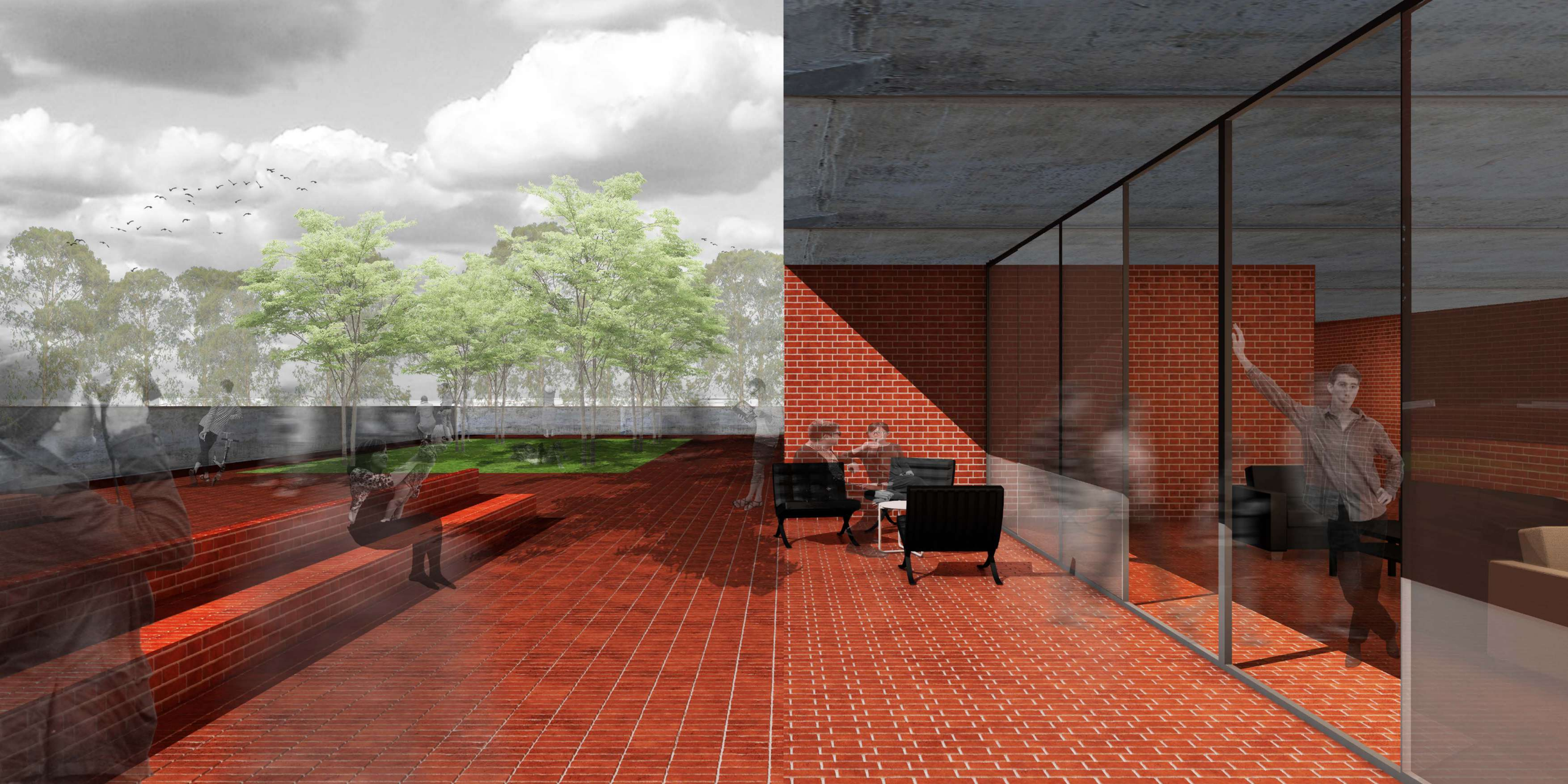




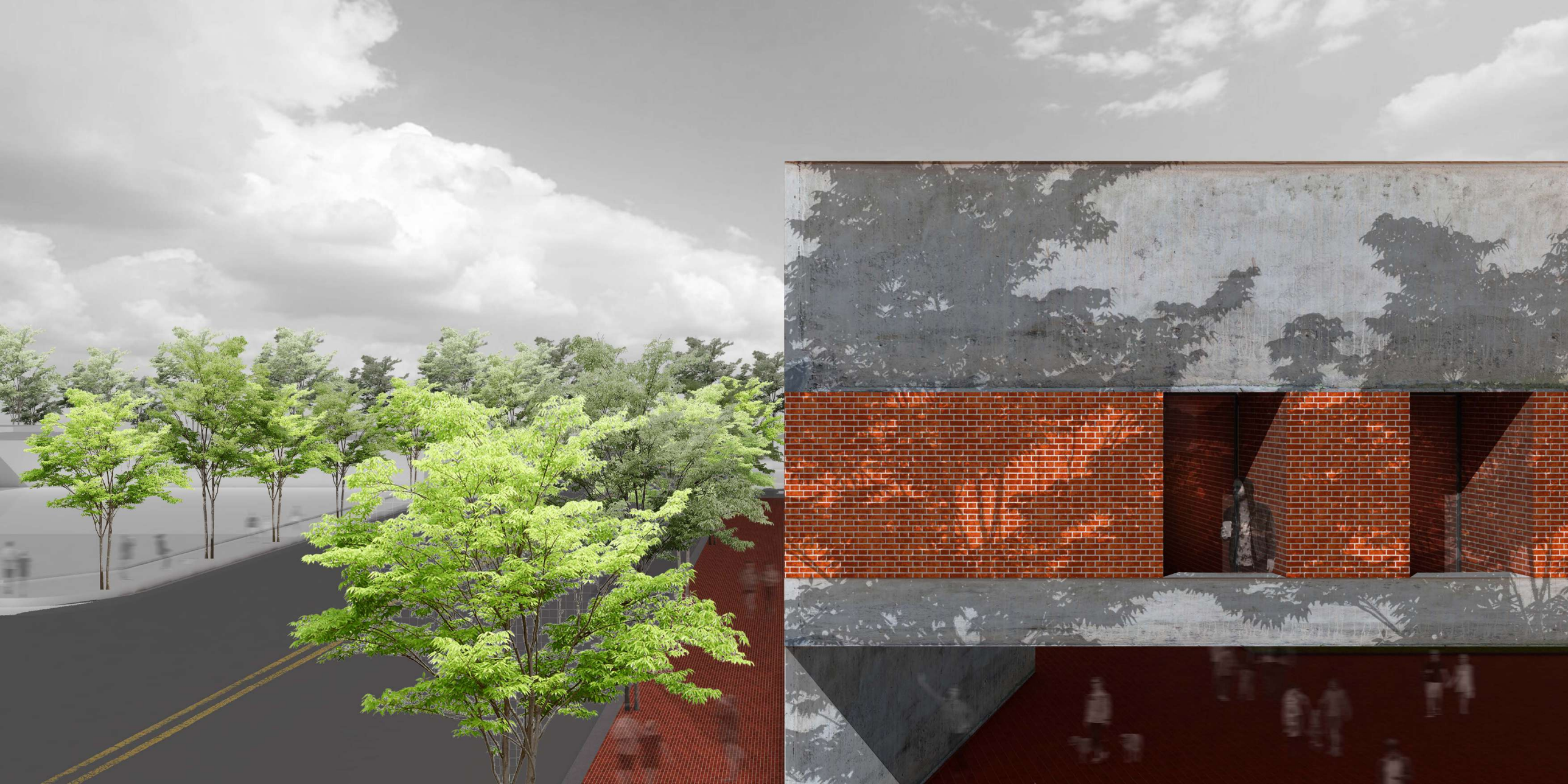








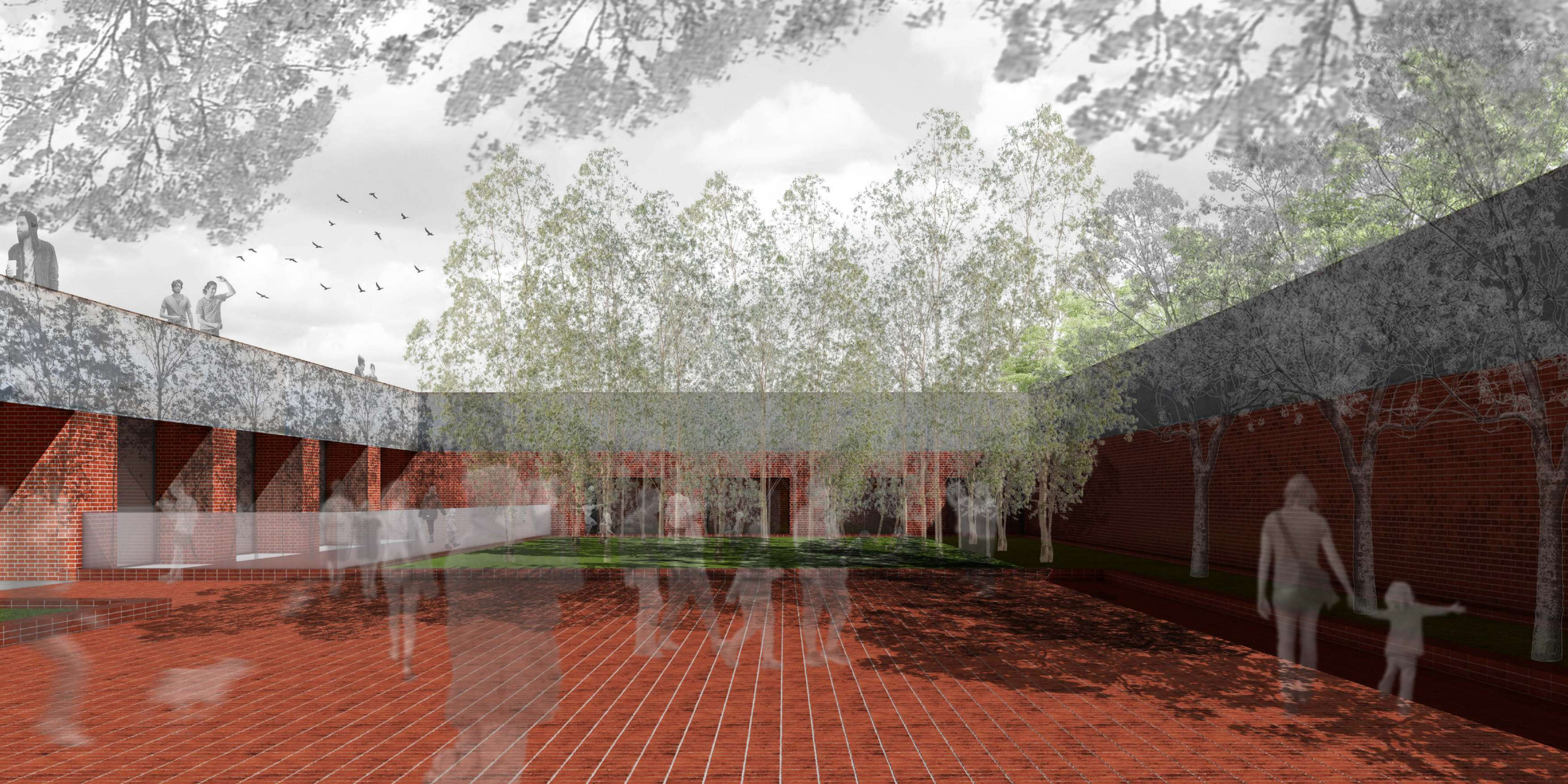








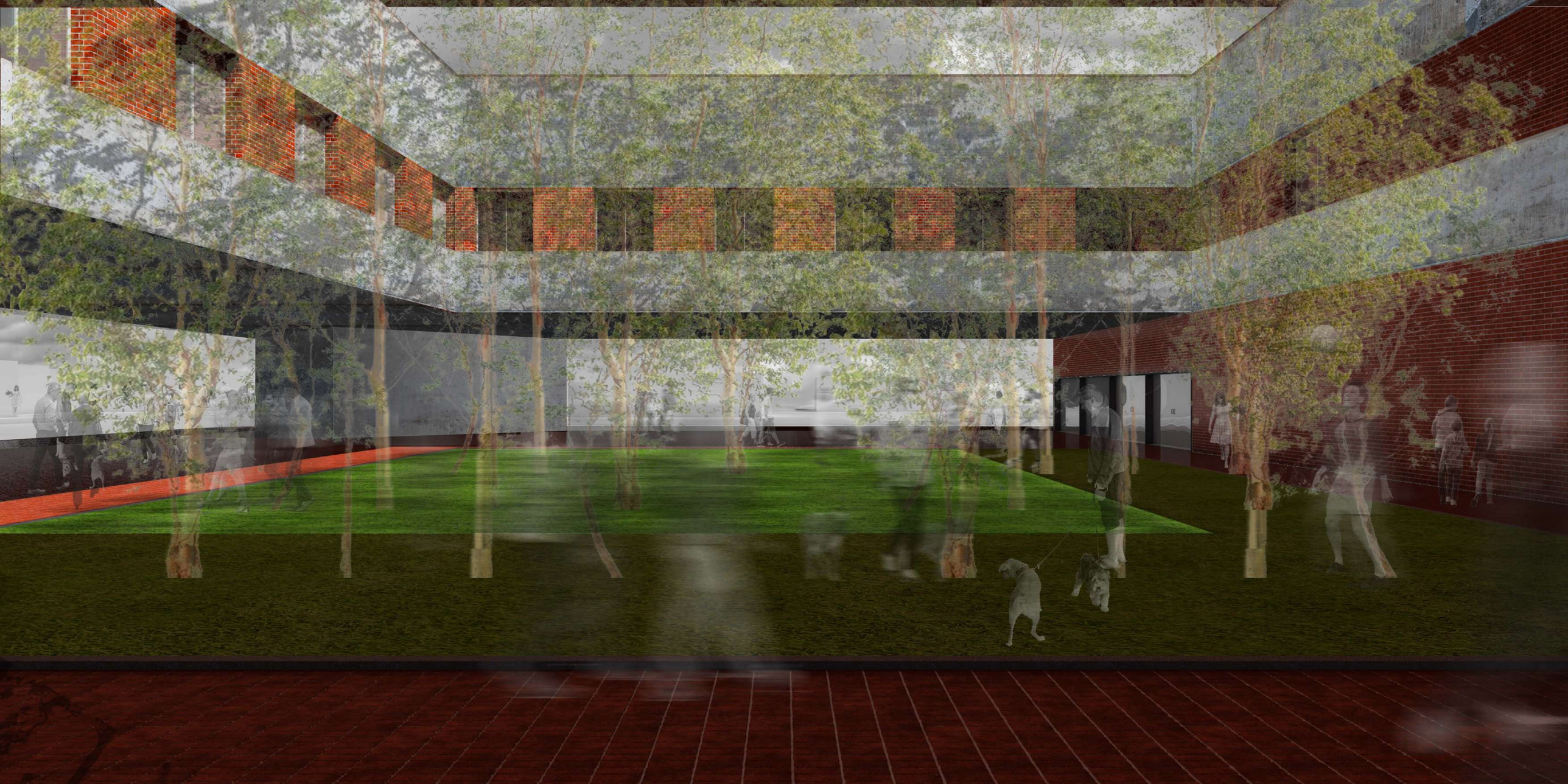








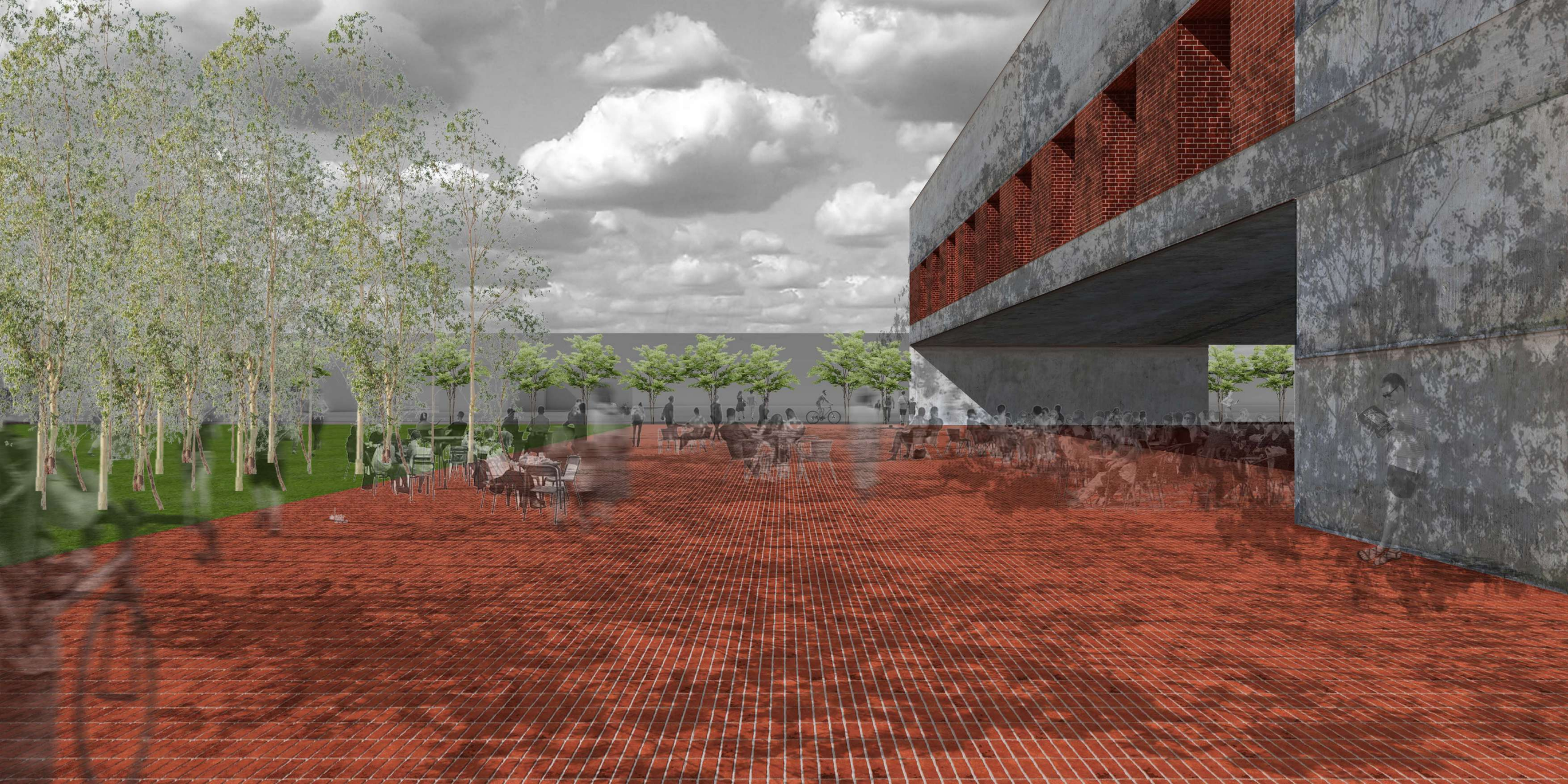














MURO DE MAMPOSTERIA COMUN DE 0.30M:
320m lineales x 0.30 x 4m = 385m3

.TOTAL M3 - M3 DE ABERTURAS:
385M3 - 20M3 = 338m3

.TOTAL DE LADRILLOS CORDON HIDRÓFUGO:
385m x 0.30 m x 0.30m = 35M3
35M3 X 340 LADRILLOS= 11.900 LADRILLOS = 12 PALETS

.TOTAL DE LADRILLOS PARA MUROS DE MAMPOSTERIA COMUN DE 0.30
340M3 X 340 LADRILLOS= 115.600 = 116 PALETS

-TOTAL:127.500 LADRILLOS = 128 PALETS

MURO DE MAMPOSTERIA COMUN DE 0.15M:
250m lineales
2.50m X 4m= 1000m2
1.000m2 X 60 LADRILLOS= 60.000 LADRILLOS

-TOTAL: 60.000 = 60 PALETS DE LADRILLOS

SUPERFICIE PLANTA BAJA: 2920M2
.LADRILLOS: 2920M X 60 LADRILLOS= 175.200
-TOTAL= 176 PALETS DE LADRILLOS

SINTESIS: 365 PALETS DE LADRILLOS



MURO MAMPOSTERIA COMUN DE 0.30:
.193.5m lineales x .30 x 3m = 175m3
.140.15m3 - 20m3 ABERTURAS= 121m3
-TOTAL= 121M3= 40851 LADRILLOS= 41 PALETS

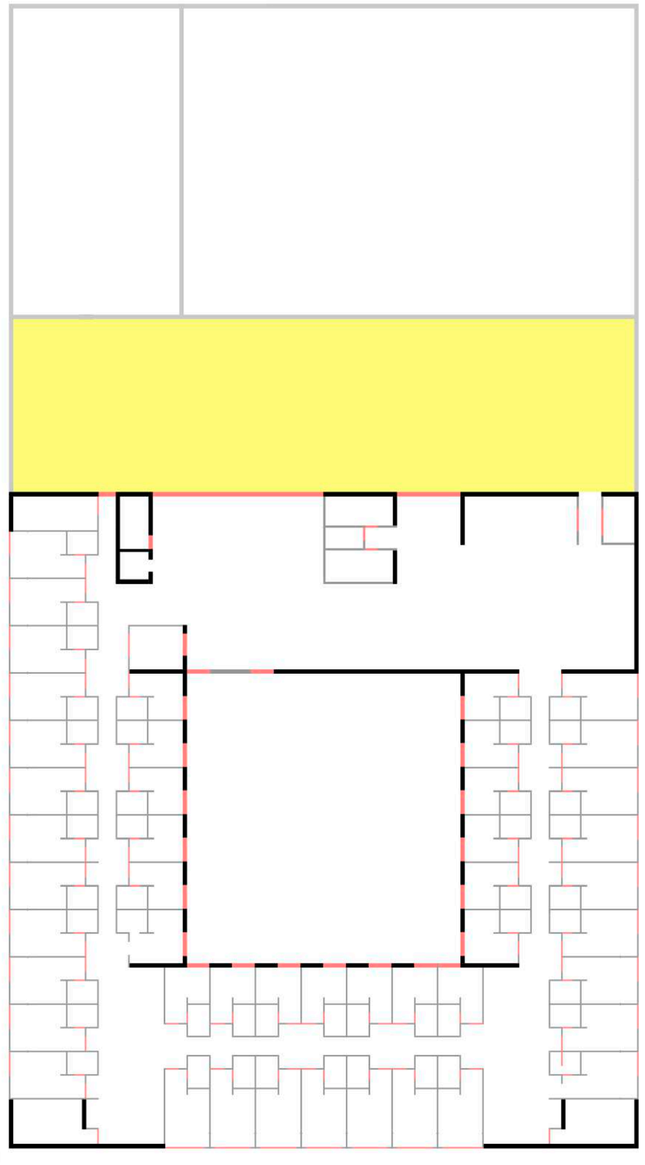
MURO MAMPOSTERIA COMUN DE 0.15:
.980m lineales x 3m -aberturas = 2950m2
.2950m x 60 ladrillos = 180.000 ladrillos
-TOTAL= 180.000 = = 180 PALETS

SUPERFICIE PLANTA ALTA: 531m2 = 31 PALETS

SÍNTESIS
252 PALETS

TOTAL: 617 PALETS

617 PALETS X $20.000 = $12.340.000
12.340.000 % 11 LADRILLEROS = $1.121.820 C/U



Los Centros Integradores Comunitarios (CIC) son espacios de integración vecinal e inclusión social que enfocan su trabajo en las particularidades de cada barrio.

Su principal objetivo es el reencuentro y la reorganización de la comunidad en base al interés común.

Éstos son espacios públicos de integración donde se promueve la participación ciudadana y el fomento de actividades recreativas, culturales, deportivas y educativas.

Con la construcción de este CIC, se busca contribuir desde el punto social mencionado anteriormente y a su vez aportar, en el momento de su ejecución, con la economía local fomentando el desarrollo de la actividad productiva ladrillera.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

06.

BIBLIOGRAFÍA

• LYNCH, Kevin. (1964). La imagen de la ciudad. Barcelona - España. Editorial Gustavo Gili

• LE CORBUSIER. (2013). La ciudad del futuro. Argentina, Buenos Aires. Editorial Infinito.

• Alvarez, Raquel Arce (2016). Del rascacielos al rascasuelos. La casbah Japonesa de Rem Koolhaas. Argentina, La plata. Universidad Nacional de La Plata

• KOOLHAAS, Rem. (2006). La ciudad genérica.

PÁGINAS WEB

(1) https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/770281/clasicos-de-arquitectura-v>ille-radieuse-le-corbusier

(2) https://concepto.de/densidad-de-poblacion/#ixzz6nyXH8Cw3 <https://concepto.de/densidad-de-poblacion/>
https://concepto.de/densidad-de-poblacion/>

(3) https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/06/densidad-vs-habitabilidad-en-las-grandes-ciudades-del-mundo/>

(4) https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/06/densidad-vs-habitabilidad-en-las-grandes-ciudades-del-mundo/>

(5) https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/06/24/las-dimensiones-del-urbanismo-espacio->densidad-tiempo-y-distancia/

(6) https://amp.blog.buy-es.com/16529/1/espacio-urbano.html>

(7) https://www.slideshare.net/gracielamariani/las-dimensiones-del-urbanismo-graciela-mariani-2013>Arquitecta, Planificadora urbana y regional (UBA). Fundadora del blog Nuestras Ciudades.

(8) https://cnnespanol.cnn.com/2014/03/31/la-vida-en-el-lugar-mas-denso-del-mundo-recordando-la->ciudad-amurallada-de-kowloon/

(9) https://archivo.lacapital.com.ar/2003/02/17/articulo_32.html>
(10)https://nuevo.nogoya.gob.ar/

(11)https://www.archdaily.co/co/02-23056/casas-murere-mutualismo-residencial-regenerativo-adamo-faiden

(12)https://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/01/09/como-hacer-ciudad-el-modelo-medellin/

DOCUMENTOS

• CRECIMIENTO URBANO Y ACCESO A OPORTUNIDADES: Un desafío para américa latina. CAF Banco de desarrollo de América Latina

• Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

• INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

• PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL NOGOYÁ

CENTRO INTEGRADOR COMUNITARIO

NOGOYÁ ENTRE RÍOS / BARRIO SUR.

El crecimiento acelerado de la población ha causado que las ciudades se expandan de una forma rápida y drástica, lo cual conlleva a un cambio en el espacio geográfico. Las áreas periféricas de las ciudades es donde gran parte de la dinámica de crecimiento está teniendo lugar. Se reconoce un patrón urbano disperso en la mayor parte del territorio, las manchas urbanas en relación con la cantidad de habitantes indican que no existe un desarrollo eficiente de expansión.

Se propone definir y consolidar los intersticios de un sector de la ciudad de Nogoyá E.R, redensificar la ciudad añadiendo unidades que se superponen a lo existente y crear nuevos equipamientos públicos más cercanos a sus habitantes que a la vez actúan como puntos de referencia en la ciudad, dotándola de urbanidad e intensidad promoviendo un modelo de ciudad densa y compacta., controlar el proceso de expansión de la ciudad. Se analizan situaciones extremas de densidad en otras ciudades, desde el punto de vista social y sustentable con el objetivo de incentivar el crecimiento endógeno, estimulando la diversidad y el uso mixto.

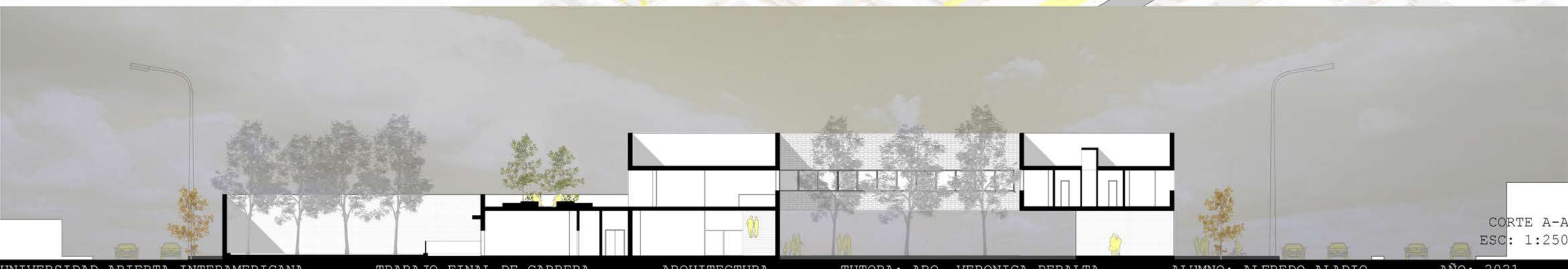
La investigación de este trabajo final de carrera deviene en un conjunto de abordajes y temáticas que confluyen la construcción de un Centro Integrador comunitario diseñado para impulsar, la salud, el desenvolvimiento social y el desarrollo cultural, en la búsqueda de reanimar y fomentar la integración y participación ciudadana reforzando su identidad cultural, a través de un pensamiento interdisciplinar desarrollado durante los años de formación, que finaliza en la idea de construir la ciudad ideal.



MANZANA A INTERVENIR
ESC: 1:500

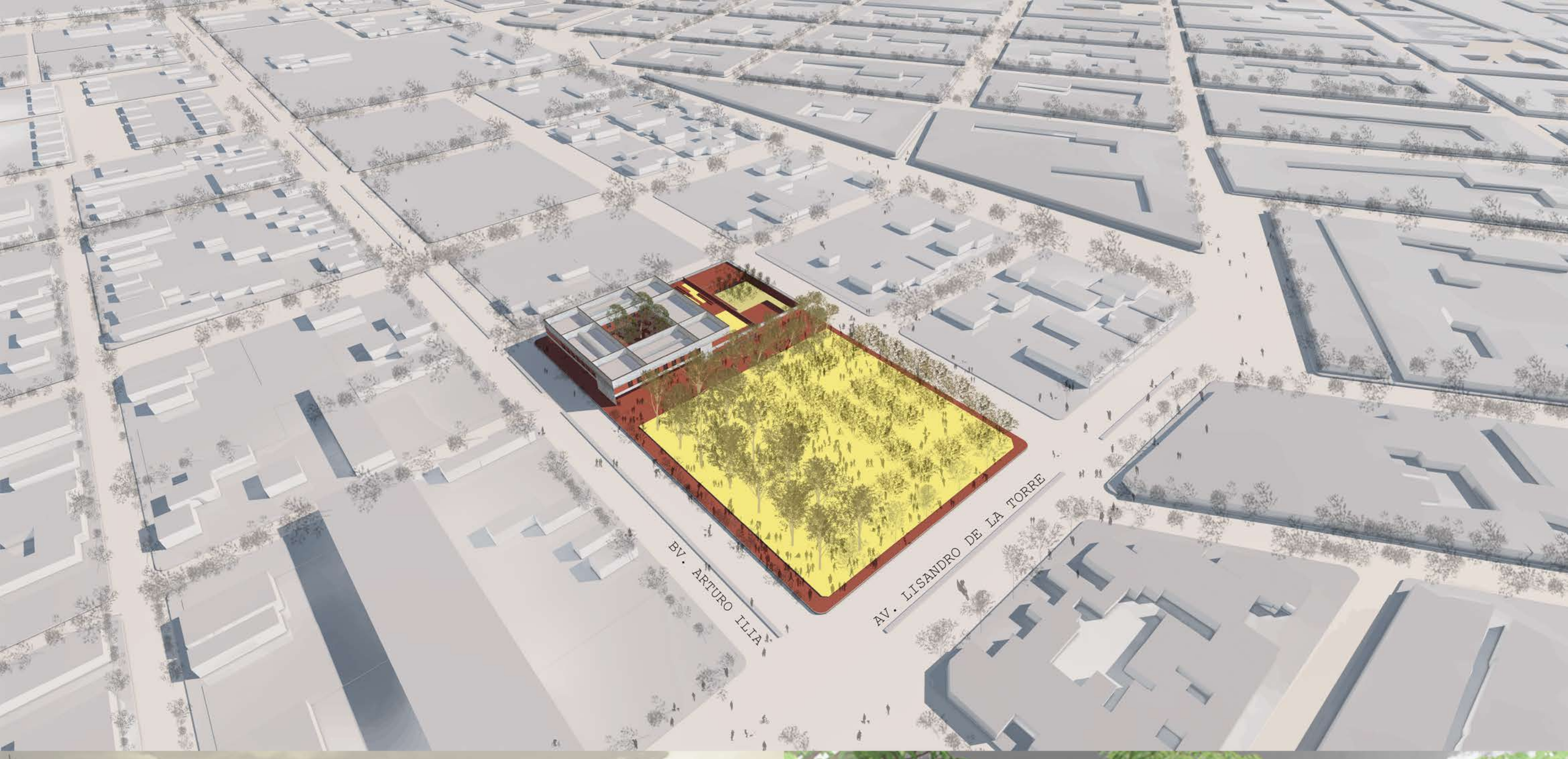


MASTER PLAN



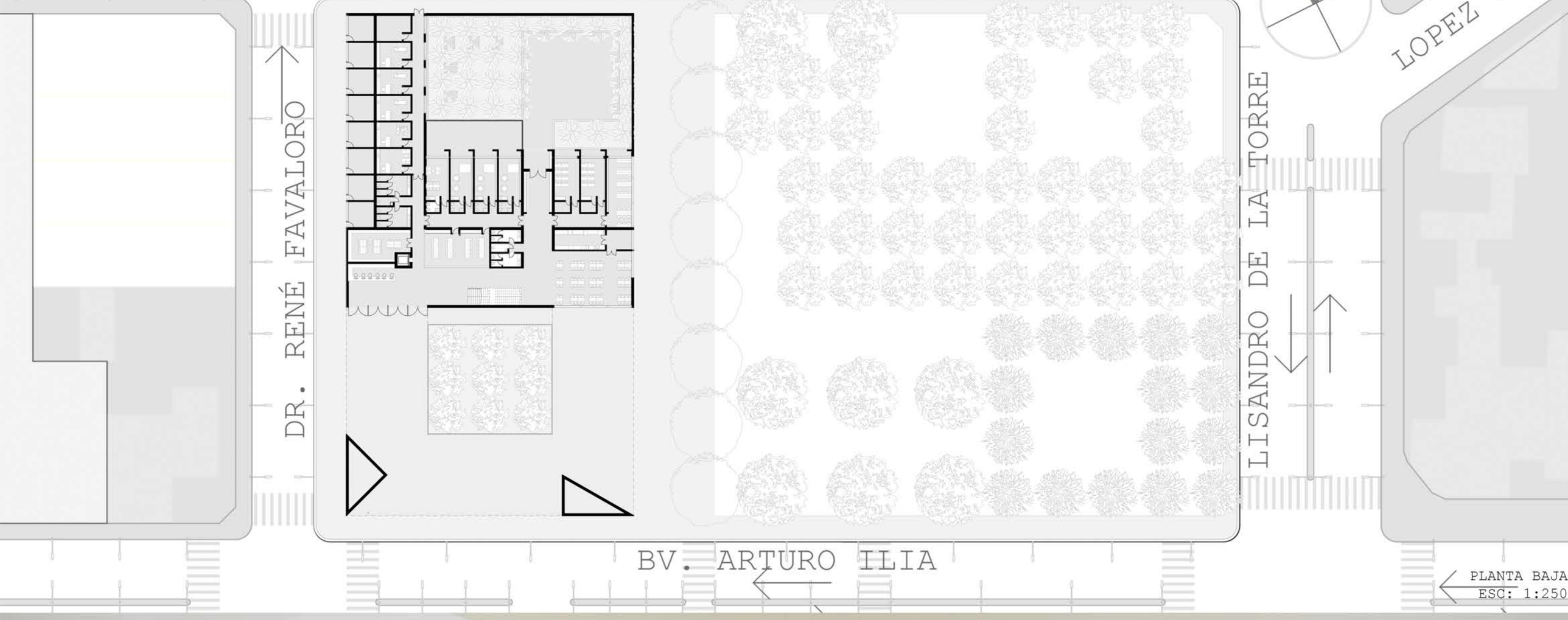
CORTE A-A
ESC: 1:250

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA | TRABAJO FINAL DE CARRERA | ARQUITECTURA | TUTORA: ARQ. VERONICA PERALTA | ALUMNO: ALFREDO ALADIO | AÑO: 2021



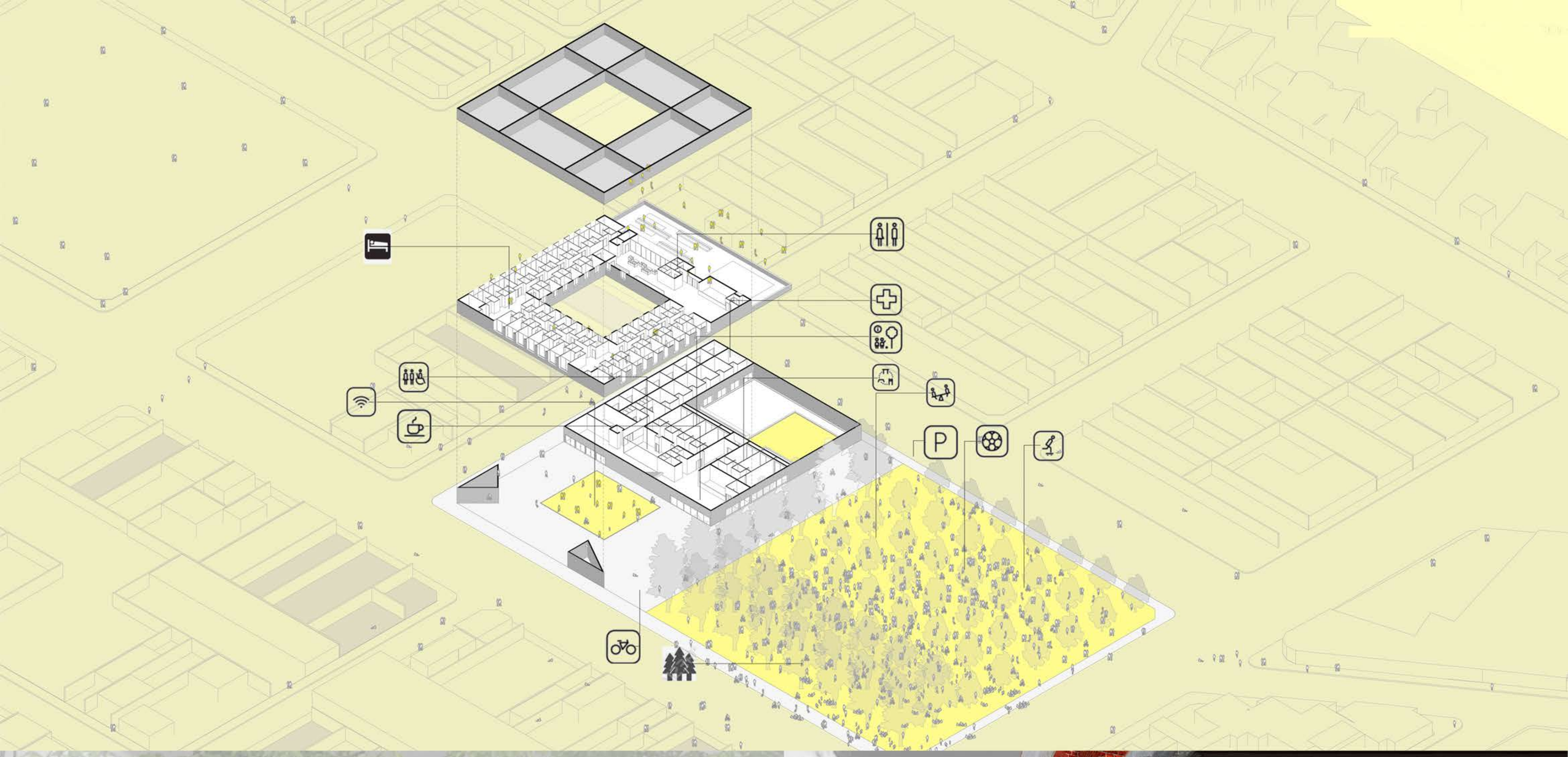




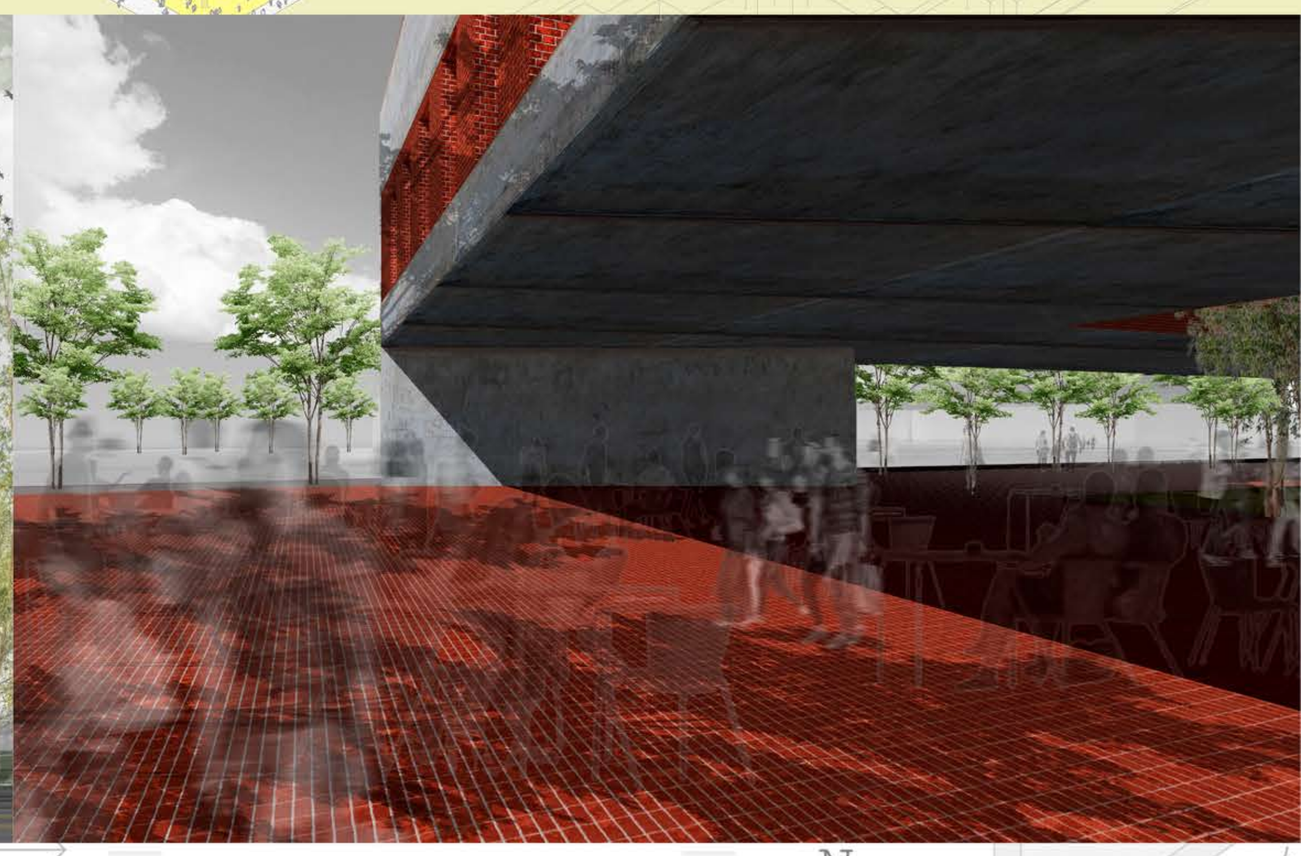


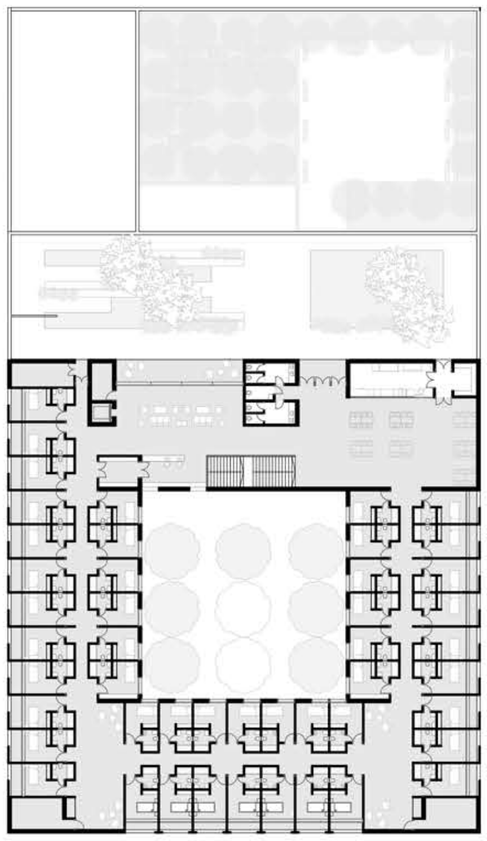


UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA | TRABAJO FINAL DE CARRERA | ARQUITECTURA | TUTORA: ARQ. VERONICA PERALTA | ALUMNO: ALFREDO ALADIO | AÑO: 2021









CESAR PAZO

DR. RENÉ FAVALORO

LISANDRO DE LA TORRE

LOPEZ JORDÁ

BV. ARTURO ILIA

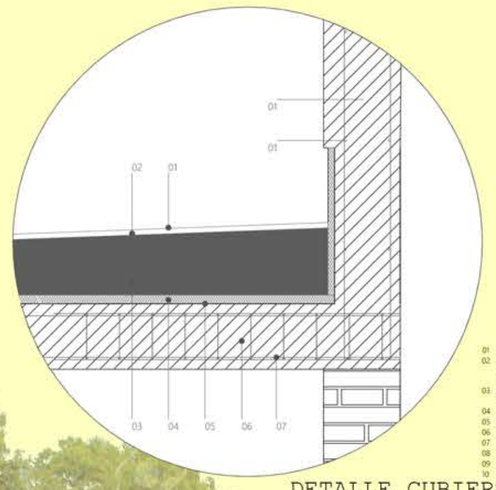
N

PLANTA ALTA
ESC: 1:250



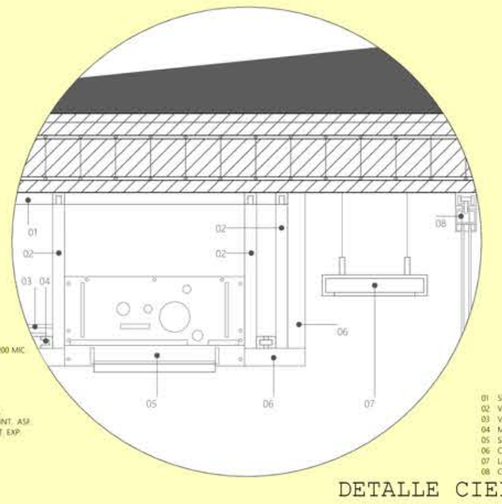
VISTA OESTE
ESC: 1:250

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA | TRABAJO FINAL DE CARRERA | ARQUITECTURA | TUTORA: ARQ. VERONICA PERALTA | ALUMNO: ALFREDO ALADIO | AÑO: 2021



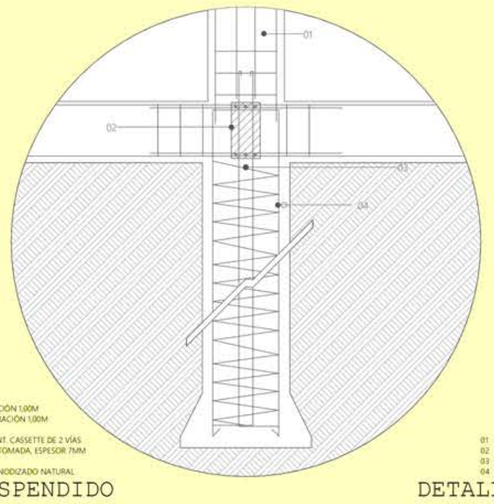
01 AISLACIÓN HIDR. FILM POLIET EXP 200 MIC.
02 CARPETA DE CEMENTO Y ARENA PARA ASIENTO DE MEMBRANA ESPESOR 2 CM
03 CONTRAPISO DE HORMIGÓN DE RELLENO CON PENDIENTE
04 AISLACIÓN TÉRMICA DE POLIET. EXP.
05 BARRERA DE VAPOR, DOS MANOS PINT. ASF.
06 LOSA H°A° ALIVIANADO CON POLIET. EXP.
07 ARMADURA
08 MURO 0,30 MAMPOSTERÍA COMÚN
09 VIGA PERIMETRAL DE H°A°
10 ARMADURA ESTRIBOS

DETALLE CUBIERTA Y VIGA
ESC: 1:50



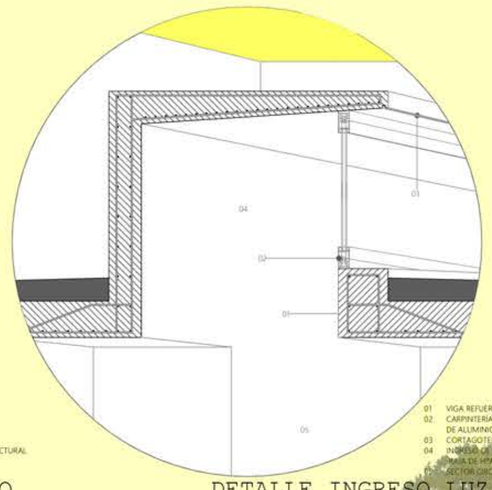
01 SUJECIÓNSOLERA 34MM
02 VELA RÍGIDA - MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 1,00M
03 VIGA MAESTRA - MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 1,00M
04 MONTANTE 34MM SEPARACIÓN 0,40M
05 SISTEMA REFRIGERACIÓN VRV - UNIDAD INT. CASSETTE DE 2 VÍAS
06 CIELORRASO DE PLACAS DE YESO, JUNTA TOMADA, ESPESOR 7MM
07 LÁMPARA LED COLGANTE
08 CARPINTERÍA CORREDIZA DE ALUMINIO ANODIZADO NATURAL

DETALLE CIELORRASO SUSPENDIDO
ESC: 1:50



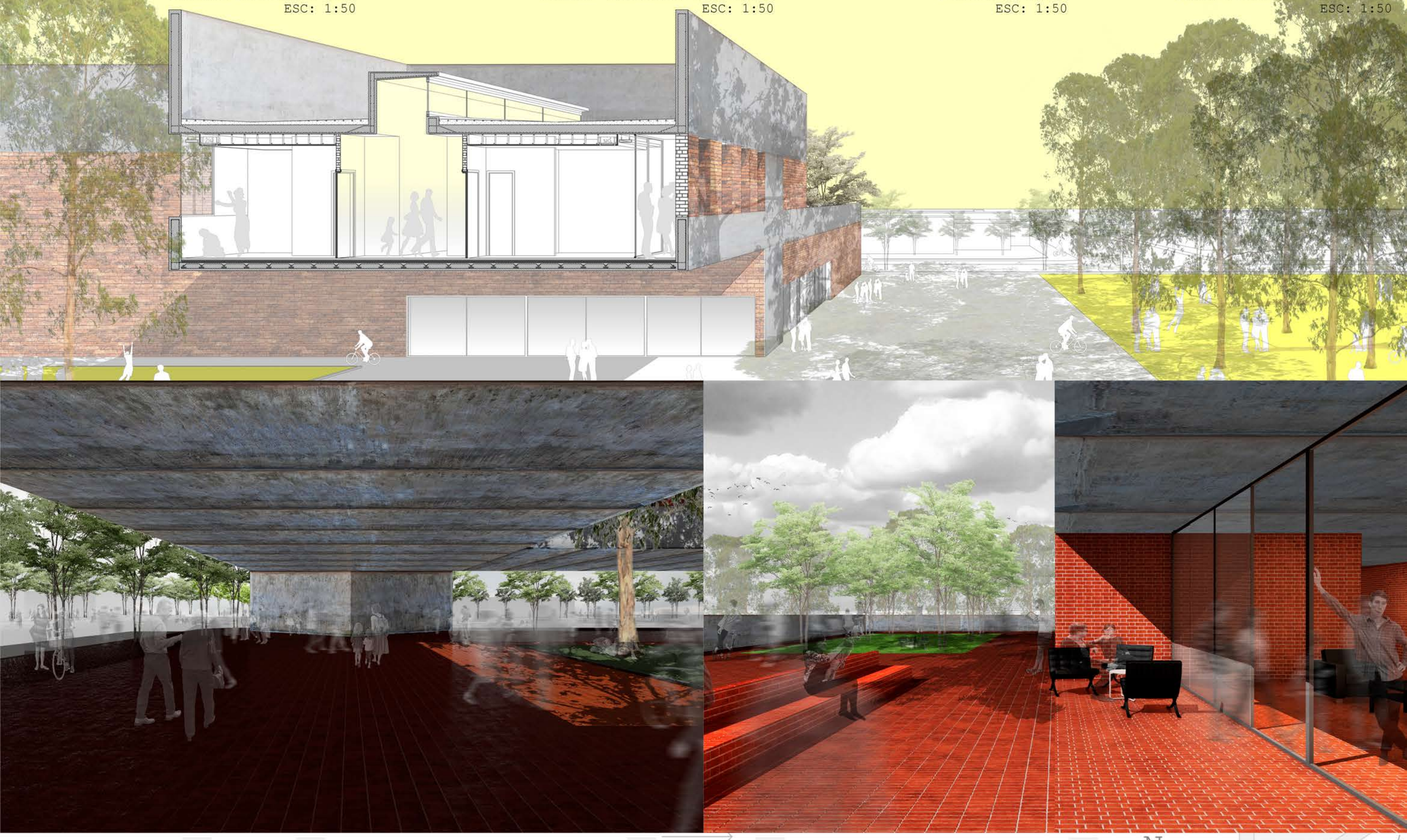
01 TABIQUE DE H°A° DE 0,15M ESPESOR
02 VIGA DE ENCADENADO DE H°A° ESTRUCTURAL
03 ARMADURA DE HIERRO DEL Ø 12
04 PILOTE DE H°A° Ø 30CM

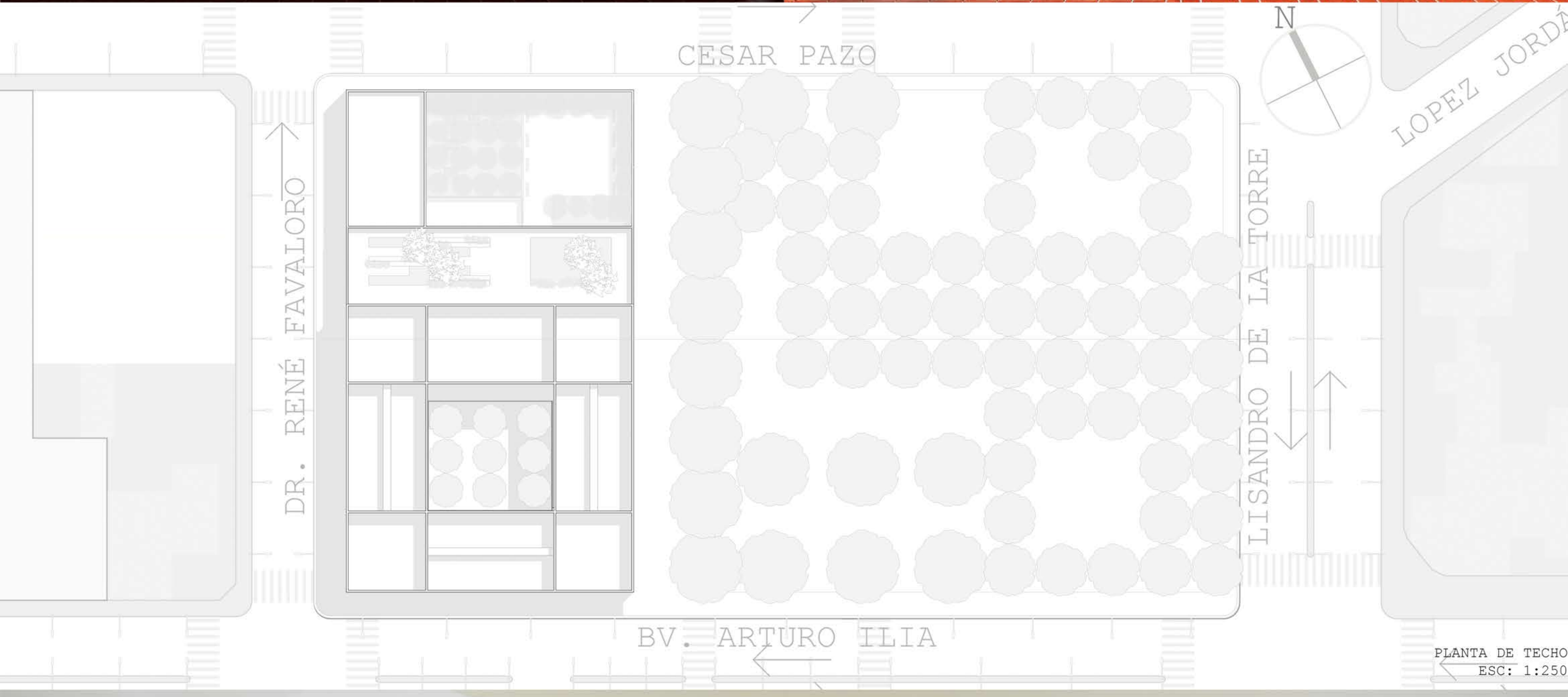
DETALLE CIMIENTO
ESC: 1:50



01 VIGA REFUERZO DE LOSA
02 CARPINTERÍA CORREDIZA DE ALUMINIO ANODIZADO NATURAL VIDRIO DVH
03 CORTAGOTERAS
04 INGRESO DE LUZ CENITAL
05 LOSA DE H°A° Ø 10 EN FORMA DE "L" INVERTIDA SECTOR CIRCULACIÓN HORIZONTAL REFUGIOS

DETALLE INGRESO LUZ CENITAL
ESC: 1:50





PLANTA DE TECHO
ESC: 1:250



VISTA SUR
ESC: 1:250

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA | TRABAJO FINAL DE CARRERA | ARQUITECTURA | TUTORA: ARQ. VERONICA PERALTA | ALUMNO: ALFREDO ALADIO | AÑO: 2021