

MEMORIA DESCRIPTIVA

Este trabajo apunta a trabajar sobre cuestiones que tienen que ver con las organizaciones espaciales dentro del terreno de forma irregular y el alumno deberá de alguna manera modificar la estructura del terreno, generando una nueva estructura del proyecto; otro espacio que deberá tener en cuenta el alumno será espacio destinado para el estacionamiento de los autos.

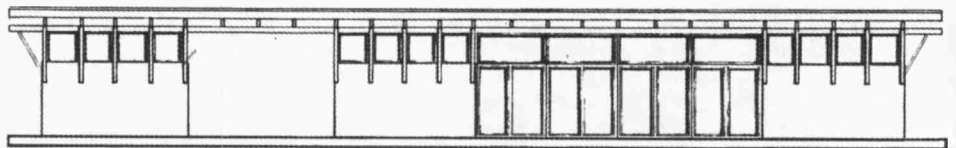
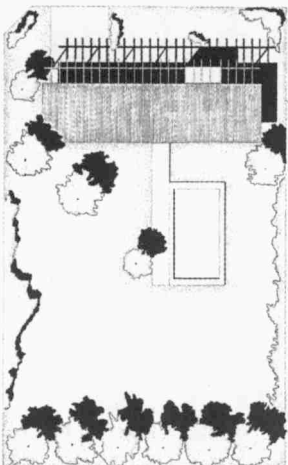
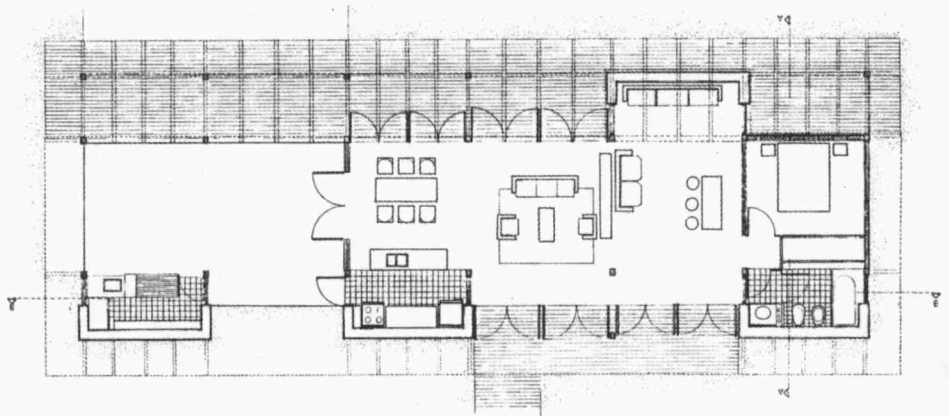
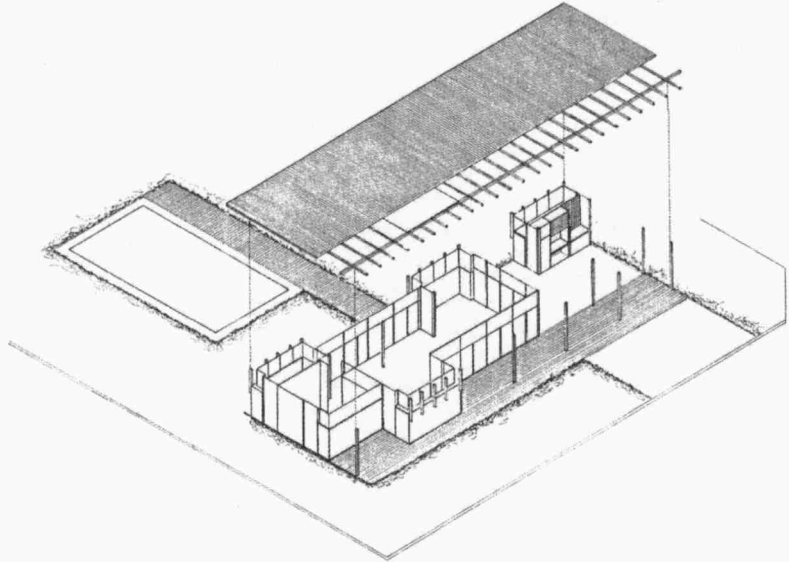
La forma de encarar el proyecto se da a través de:

- el sistema de circulación
- la asociación de los módulos
- la estructura totalizadora / organizaciones espaciales

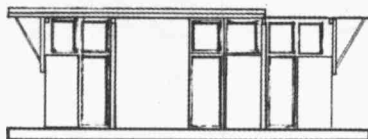
La resultante de estas organizaciones darán como resultado un «nuevo espacio» y ese espacio será cubierto por una estructura de tracción que será contenedora de un espacio mayor que cubrirá los espacios públicos.

La idea del alumno fue trabajar con una asociación de módulos en «L» en las esquinas y en el centro trabaja tipo «aspas de molino» generándose espacios propios de los locales y estos espacios son cubiertos por las estructuras de tracción; sobre la medianera más corta trabaja una franja de especies arbóreas y sobre la medianera más larga dispone el estacionamiento previsto para 15 autos.

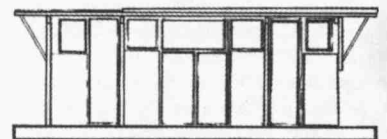
PROFESORES TITULARES: Arq. Graciela Pronsato, Arq. Roberto Cappelli. CONTACTO: chelyca@lykos.com COORDINACIÓN 1º AÑO: Arq. María Chevez. CUERPO DOCENTE NIVEL I. AYUDANTES: Arq. Verónica Etchebarne, Arq. Javiera Gavernet, Arq. María José Catalana, Arq. Carlos Rosas Arraiano, Arq. Erica Berkovich, Ignacio Cristofori, Luciano Quintana, Luciano Lázaro, Romina Ballesteros, Gisela Natalin Dry. ALUMNO: Enrique Rivollier. TEMA: VIVIENDA DE FIN DE SEMANA.



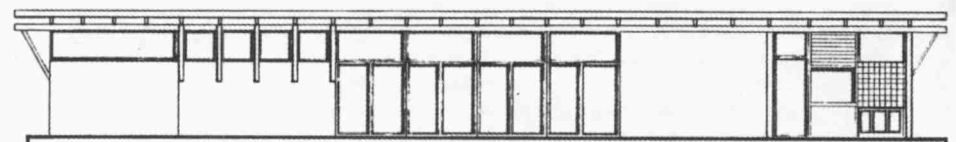
VISTA NOROESTE



VISTA SUROESTE



VISTA NOROESTE



VISTA SURESTE

MEMORIA DESCRIPTIVA

La idea

Respuesta al sitio

Respondiendo a un entorno barrial de baja densidad, y en una búsqueda de integrar la plaza con el conjunto, se plantea la organización en base a una pasante interna, logrando la máxima permeabilidad e interacción con el entorno.

El conjunto

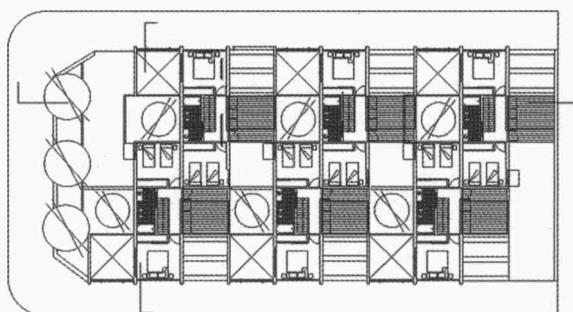
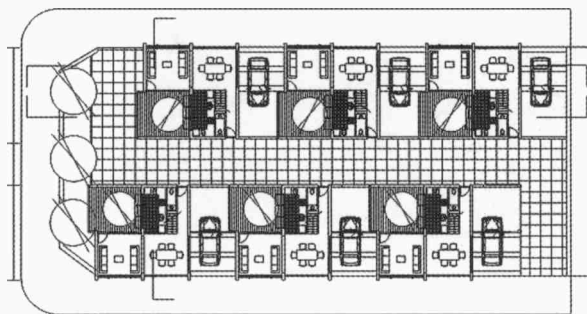
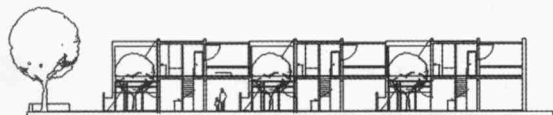
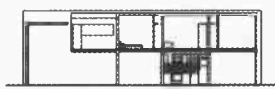
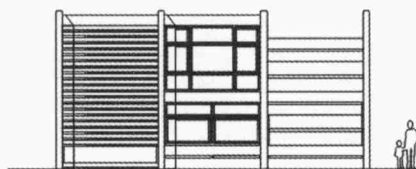
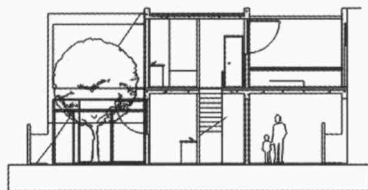
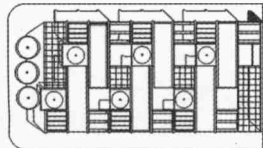
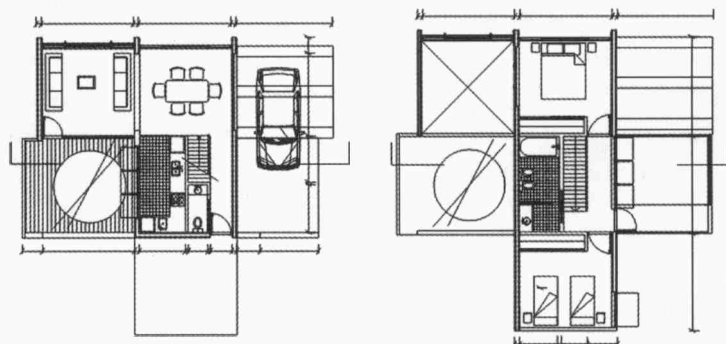
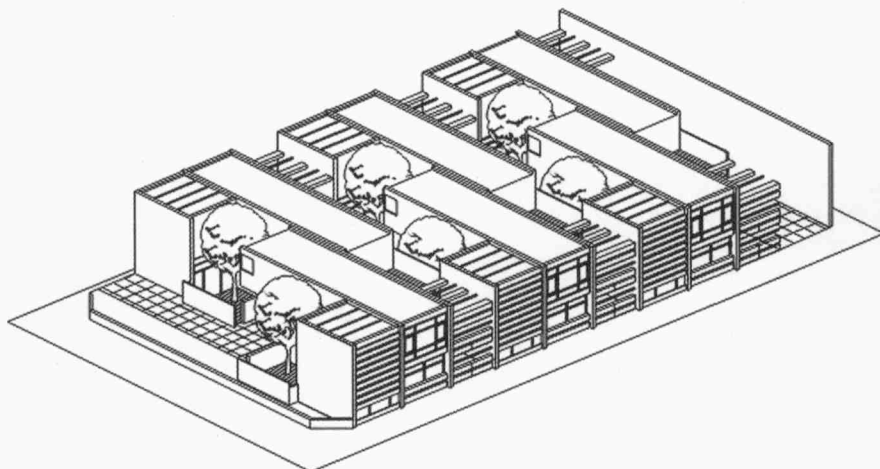
El agrupamiento de las células se da a lo largo de una pasante y en base a una trama de 3.6 x 3.6 m, teniendo como premisa básica la espacialidad y unidad, del conjunto y de cada vivienda.

Célula

La idea básica de la vivienda es la no coincidencia de plantas, siendo la planta superior perpendicular a la inferior, con lo cual se logran distintas situaciones espaciales: semicubiertos, expansiones, dobles alturas, etc.

Materialidad

Se partió de la base de diferenciar el cerramiento de la estructura, trabajando en un sentido con planos de ladrillo portante, y paños de madera y vidrio en el otro.



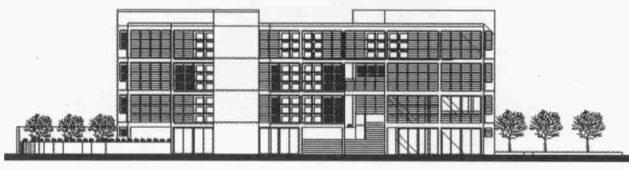
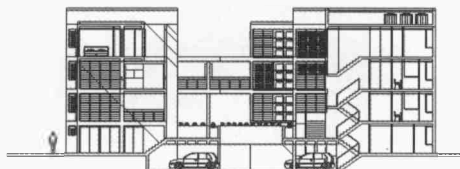
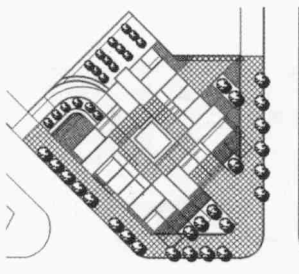
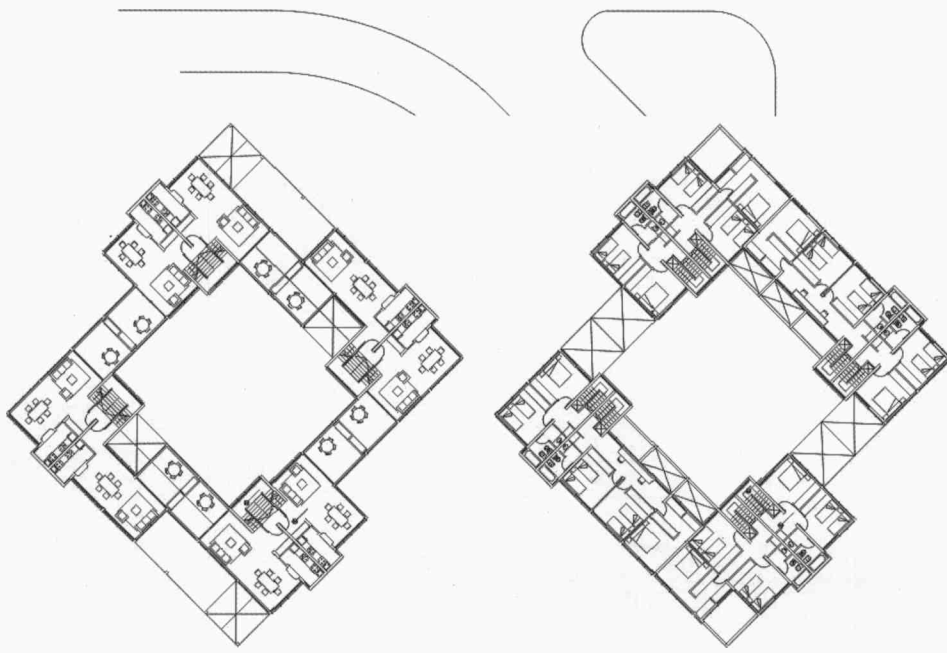
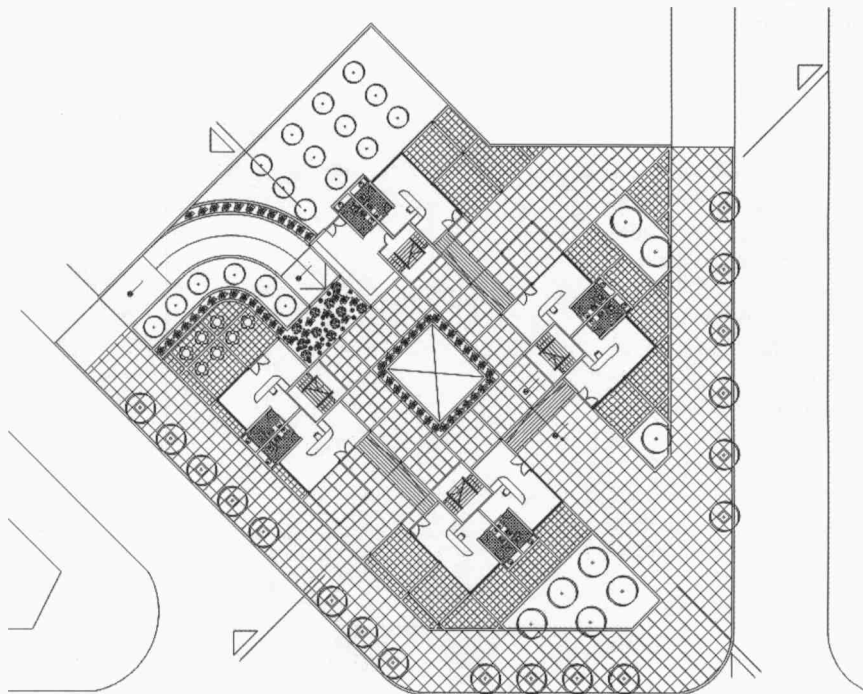
MEMORIA DESCRIPTIVA

* La idea fue la de generar un patio, que sirviera de acceso al conjunto de las doce viviendas. El patio está elevado medio nivel respecto de la calle logrando una secuencia de espacios público - privado.

* El terreno en esquina dado para desarrollar el trabajo presenta una geometría atípica, resultado del cruce de la diagonal 76 con el trazado ortogonal de la ciudad. Así es que el proyecto busca una grilla soporte que le confiera unidad, esta grilla espacial permite un juego de llenos y vacíos particular.

* Los volúmenes de las viviendas se plantean según ejes que van rotando desde el espacio central del patio. Estos bloques contienen los servicios y la circulación vertical de las viviendas que se repite en altura, permitiendo que el módulo de uso adopte la posición que mejor le conviene. La asociación se va dando por las terrazas que buscan la relación con el exterior. Estos espacios exteriores se plantean con la idea de garantizar igualdad de condiciones para todas las viviendas, por tal razón la planta cero está destinada al uso de locales comerciales y las viviendas recién se desarrollan a partir del nivel + 3.00 m, como 4 simples de dos dormitorios primero y luego 2 duplex de dos dormitorios y 4 de tres. Por medio de esta distribución del programa se logra que la circulación que era de carácter semipúblico por ser el acceso de las viviendas se transforme en privado de los dormitorios que están en el último nivel. El estacionamiento queda resuelto debajo del patio en la planta - 1.50 m.

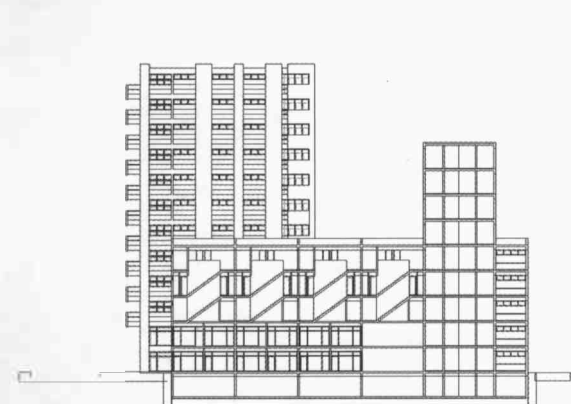
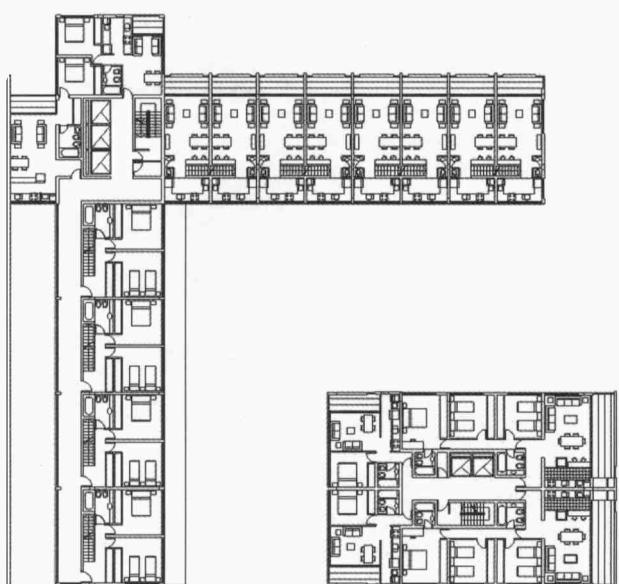
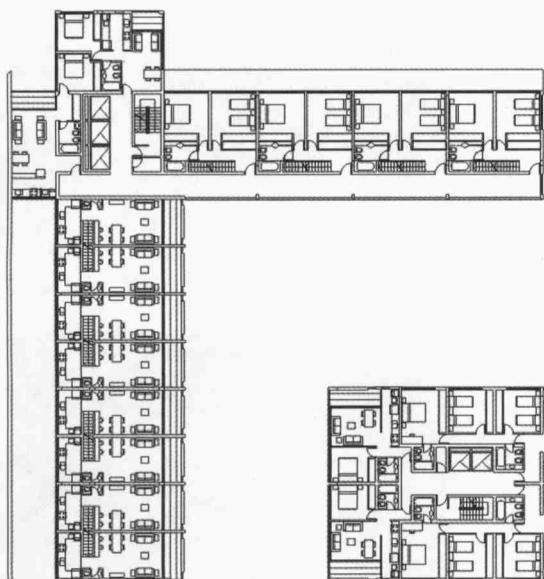
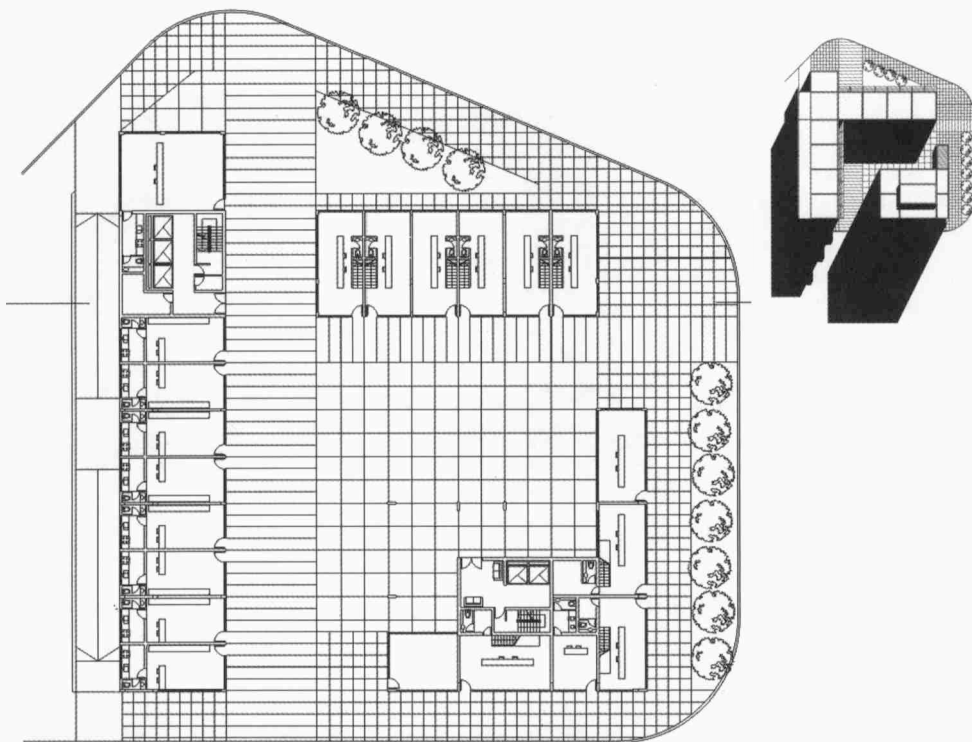
* La imagen y el sistema constructivo adoptado, tratan de reflejar la idea del conjunto como grilla espacial flexible.



DOCENTE ADJUNTO: Arq. Gonzalo Lima. CUERPO DOCENTE NIVEL IV. AYUDANTES: Arq. Gustavo Páez, Arq. Gabriela Sánchez, Arq. José Pasquaré, Arq. Gustavo Luchesco. CO-AYUDANTES: Rogelio Arancedo, Federico Randrup, Arq. Manuel Carranza, Virginia Daseville. ALUMNO: Gisela De Stefano. TEMA: AGRUPAMIENTO DE 80 VIVIENDAS CON EQUIPAMIENTO COMUNITARIO / COMERCIAL.

CONTENIDOS

1. La resolución de un conjunto de viviendas de mediana escala utilizando y combinando los distintos tipos arquitectónicos (torre, tira-placa) en un lote con particulares condiciones urbanas (medianeras, diagonal, esquina, plaza) en un área céntrica con densidad media alta.
2. La reformulación o procesamiento del tipo arquitectónico enfrentado a particulares condiciones de la ciudad.
3. Uso y ocupación del terreno planta 0.00 / accesibilidad peatonal vehicular / espacios públicos - privados.
4. Tipologías edilicias: torre, tira, placa, aterrizado
5. Sistemas de vivienda: simple, duplex, 1/2 nivel.
6. Sistemas circulatorios: vertical y horizontal.
7. Sistemas de expansión y servicios.
8. Tipología de célula: ley de generación, armado, medidas y proporciones.
9. Criterios de expresión: sistema estructural y cerramiento.



MEMORIA

La terminal marítima se implanta sobre la dársena A de 350mts x 180 en su lado más ancho, y 120mts, en el más angosto.

La idea de la terminal se corresponde con la generación de una continuidad costera en un área donde el peatón no parecía poder llegar antes. Pudiendo con la propuesta poder venir del norte o el sur y transitar la terminal hasta llegar a la punta de la dársena, donde el edificio de los ciudadanos acompaña su recorrido, invitándolo a ingresar. La terminal se define a partir de la repetición de un modulo de 25 x 25mts por debajo del cual se aloja la terminal, el edificio de los ciudadanos, y parte de la plaza peatonal, generando la transición entre el exterior y el interior del edificio.

EL EDIFICIO Y SUS VISITANTES:

Hay cuatro tipos de visitantes:

- el pasajero que llega a la terminal y el que va a partir.
- el acompañante del pasajero.
- el visitante del edificio de los ciudadanos.
- el peatón.

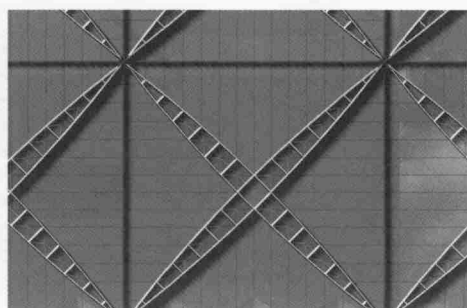
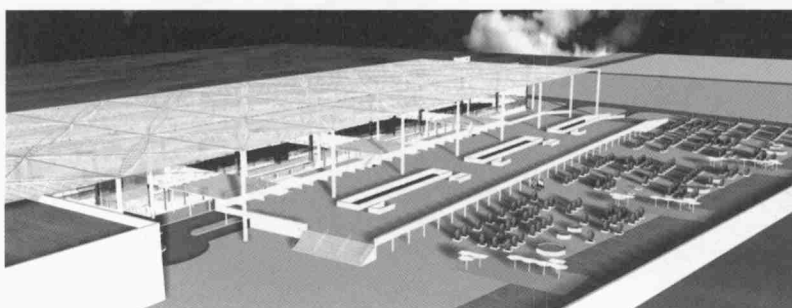
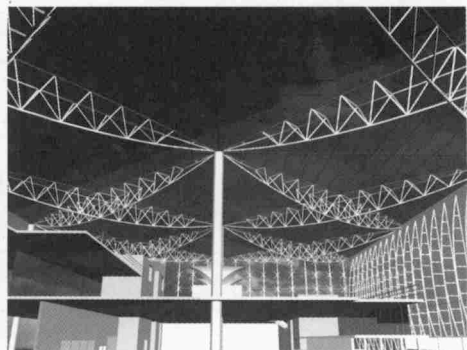
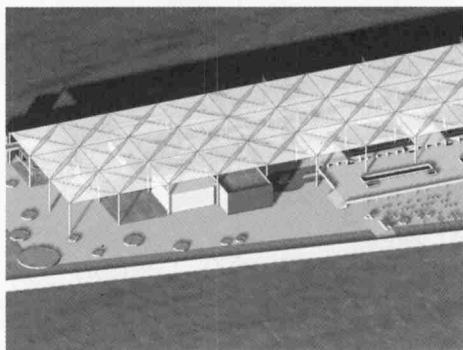
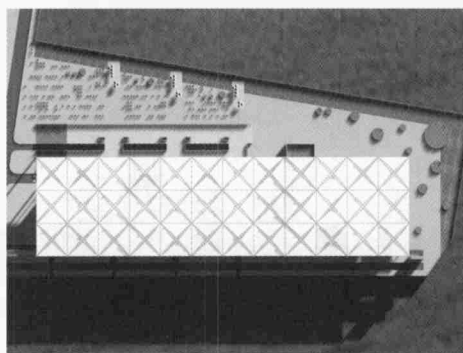
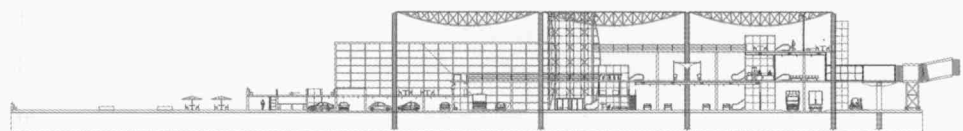
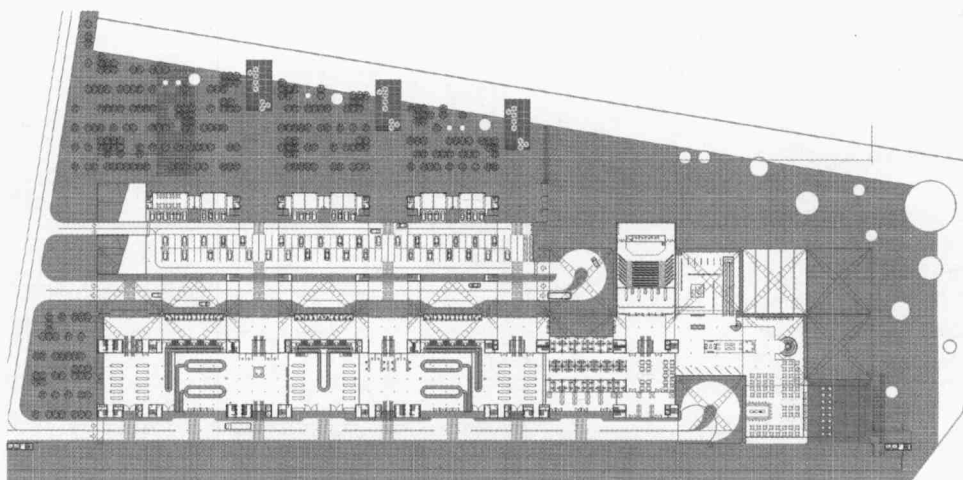
El que se va a ir de viaje lo deja el vehículo en el 0.00 e ingresa al hall donde hace el check-in, sube al + 5.00 donde embarca, pero obligadamente pasa y se encuentra con una plaza comercial en ese mismo nivel, donde si quisiera recorrerla llega casi sin darse cuenta al edificio de los ciudadanos. El pasajero que arriba a la terminal, llega por la cubierta crucero al +5.00 y baja al 0.00 donde recibe su equipaje y se va.

El acompañante del pasajero puede llegar vehicularmente o a pie, haciendo el mismo recorrido que el anterior, y para presenciar la llegada o partida de algún pasajero sube desde la plaza comercial al + 10.00 a la cubierta visitante.

El visitante del edificio de ciudadanos puede llegar vehicularmente por el 0.00 por la misma plaza de tránsito de la terminal, o peatonalmente por el paseo costero del 0.00.

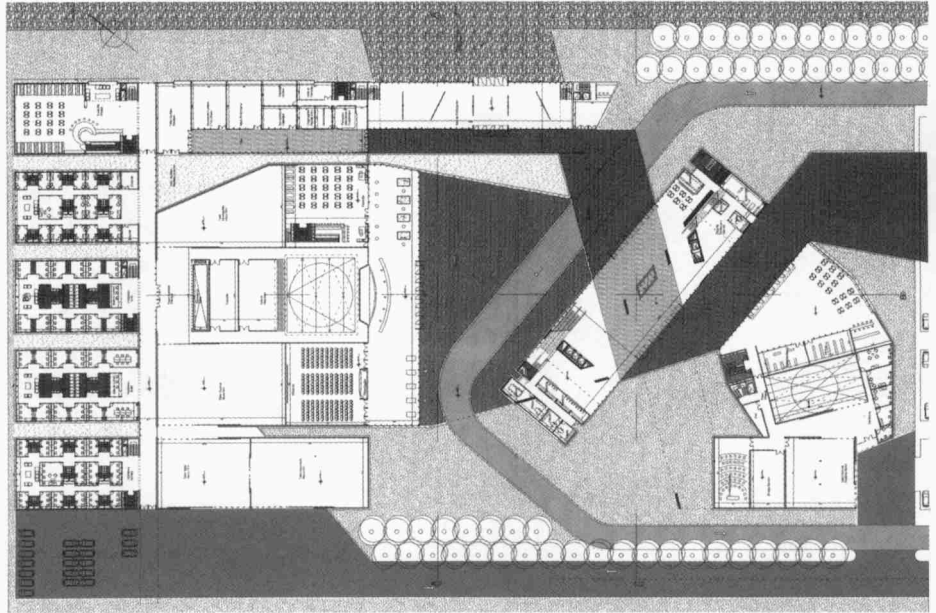
El peatón tiene varias posibilidades, puede subir a la plaza que hay al +2.50 donde tiene algunos servicios. También por la misma plaza puede subir al +5.00 y cruzar por unos puentes que pasan por el hall de la terminal hasta la plaza comercial que se encuentra en ese mismo nivel. Si quisiera puede ir por el 0.00 o el +5.00 al edificio de los ciudadanos, o simplemente hacer todo el recorrido por la dársena, sin ingresar a ninguno de los dos edificios. Esto es posible por la plaza del 0.00, acompañada de negocios, si viniera desde el norte, y si viniera desde el sur podría hacer ese mismo recorrido ya que existe una pasarela al +10.00 que se junta con la cubierta visitante que termina en la punta de la dársena.

COORDINACIÓN 5º AÑO: Arq. Celia Cappelli. CUERPO DOCENTE NIVEL V. AYUDANTES: Arq. Claudia Lence, Arq. Ignacio Grela, Arq. Diego Taorisano. AYUDANTES ALUMNOS: Julieta Mostarda, R. Stoichevich, G Spinelli. TEMA: TERMINAL MARÍTIMA



PROGRAMA:

Sistema de espacios verdes planificado. Equipamiento para uso recreativo, ocio y esparcimiento en costanera norte y revitalización del borde costero a partir de nuevos programas. Área Puerto Dársena Norte. Reorganización del Puerto existente y su nuevo uso. Puerto para transporte de personas (puerto limpio) y estimulación de futuras inversiones a nivel corporativo (torres de oficinas, convenciones, hoteles). Se propone además su integración paisajística y funcional con la ciudad eliminando la actividad industrial trasladando sus funciones hacia dock sud. Recuperación del borde para la ciudad a partir de nuevos programas dados por su valor urbano. Sistema Vial propuesto y existente. Se propone la conexión de los puntos Norte y Sur dado por la continuación de la Av. 9 de Julio en relación con la autopista A. Illia, Figueroa Alcorta, Lugones y la conexión al Puerto nuevo, marcando así un punto estratégico para la ubicación del nuevo programa. A partir de la localización de dicho punto, la intervención estará dada por la ubicación de la opera generado por su uso publico convocante y la reorganización del área de la estación Retiro donde convergen los distintos sistemas de flujos y espacios verdes.



MEMORIA:

La urbanización de Puerto Madero es considerada por muchos como el verdadero inicio de un proceso que tiende a integrar a la ciudad con su río. A esto se le suma la recuperación de los espacios verdes en el sector de la costanera norte. Nuestra propuesta sugiere la urbanización desde la Dársena norte a la Dársena F, área en la que se encuentra el puerto y en donde existen varios terrenos y numerosos depósitos que pertenecen al ferrocarril que están en desuso, cuya superficie podría ser incorporada al uso de la ciudad. La elección del sector es la conclusión de un minucioso análisis de los flujos y usos de todo el sector de la costanera y en donde encontramos que el sector central, entre la Costanera Norte y la Costanera Sur, es un nodo logístico, condicionado por complejas variables, como el movimiento de cargas, el traslado de pasajeros (en el sector del puerto y el ferrocarril) y el transporte fluvial, entre otros flujos que interactúan en un mismo espacio físico. Gracias a su ubicación estratégica y a las excelentes conexiones, jugará roles muy importantes al mejorar la calidad de sus servicios y promover una zona de logística alternativa. El actual puerto de cargas va a incorporar nuevos espacios para satisfacer nuevas funciones. El proyecto contempla la creación de espacios comunes entre el puerto y la ciudad con el reciclado de antiguas áreas del puerto y del ferrocarril para asentar una zona de actividades especiales, con otra de valor turístico. Esta propuesta integral además de, ampliar los usos del ámbito portuario actual, terminar con la fractura entre el norte y el sur de la costanera y agilizar el tránsito; funciona como remate de la Avenida 9 de Julio y como conexión entre la Autopista Buenos Aires-La plata con la Illia. A esto se le suma que ese corredor multiplica la cantidad de los espacios verdes actuales con varias hectáreas que se abren al acceso sin limitaciones de la población. Se resalta la decisión de recuperar espacios verdes públicos. La nueva fisonomía que propone el programa es una refuncionalización urbana y portuaria que le daría un nuevo carácter a la relación entre el puerto; el río y la ciudad.

