



CONECTOR

URBANO

TESIS 2019

ARQUITECTURA VI D

Prof. Titular: Arq. Barbaresi, Carlo

Prof. Adjunto: Arq. Mondejar, Adolfo

Arq. Etkin, Ana

Prof. Asistente: Arq. Peralta, Carolina

Arq. Berzero, Agustin

Arq. Alazraki, Manuel

Arq. Villarino, Marcela

Arq. Taberna, Jorge

Para la realización de este trabajo de investigación, agradecemos la colaboración y la predisposición de su tiempo al Gobierno de La Pampa, al Municipio de la ciudad de Santa Rosa y de la ciudad de Toay, a sus correspondientes archivos históricos, al Colegio de Arquitectos de La Pampa, Vialidad Nacional sede Santa Rosa.



Universidad
Nacional
de Córdoba



Reforma
1918 - 2018



FAUD
Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Diseño

INTEGRANTES DEL GRUPO

HOSES
Nicolás



ROMERO
Jonathan



SANDEZ
Matías



Primera Parte.....	5	Patrimonio.....	42
Acerca de la Tesis.....	6	Ej. Mexico.....	44
Segunda Parte.....	8	Quinta Parte.....	47
Argentina.....	9	Movilidad.....	48
La Pampa.....	11	Crecimiento Urbano.....	54
Santa Rosa.....	13	Patrimonio.....	60
Toay.....	14	Espacios Verdes.....	67
Tercera Parte.....	15	Sexta Parte.....	72
Tema Problema.....	16	Objetivo General.....	73
Justificación.....	17	Escala Regional.....	74
Escalas.....	18	Hipótesis.....	75
Objetivos.....	19	Escala Intermedia.....	76
Cuarta Parte.....	20	Hipótesis.....	77
Movilidad.....	21	Programa.....	78
Ej. Granada.....	25	Escala Sectorial.....	79
Crecimiento Urbano.....	28	Hipótesis.....	80
Ej. Vancouver.....	33	Programa.....	81
Espacio Público.....	36	Ejemplo de ejecución.....	82
Ej. Medellin.....	39		

Séptima parte.....	85
Conector urbano.....	86
Diagrama.....	87
Estación intermodal.....	92
Estación ferroviaria.....	93
Estación interurbana.....	94
Medios de transportes.....	95
Bloques funcionales.....	96
Desarrollo estructural.....	101
Estructura independiente.....	102
Losas.....	104
Fundaciones.....	107
Envolventes.....	108
Anexo.....	110
Planta baja.....	111
Planta alta.....	112
Planta subsuelo / Cortes.....	113
Detalles constructivos.....	114

Primera Parte

Lineamientos

ACERCA DE LA TESIS

¿Cuáles son las inquietudes grupales?

Nuestra inquietud es si nuestra capacidad adquirida durante nuestra formación académica, es suficiente para encarar este proceso de investigación y poder así dar soluciones a las diversas problemáticas que identificamos para este trabajo.

¿Que universidad pública nos imaginamos?

Nos imaginamos una universidad más comprometida con la sociedad, planteando durante el cursado diversos proyectos que den soluciones a problemas más reales y no soluciones "utópicas". Además tener una universidad mucho más integrada, donde las interdisciplinas sean comunes, desde el punto de vista económico, legal, social, cultural, etc. donde todos podamos vivir en una sociedad mejor.

¿Que significa la tesis para nosotros?

La tesis no es solo un cierre de nuestra formación de grado, sino además, es poner en juego nuestros conocimiento y plasmarlo para abordar una problemática real, dando respuestas para mejorar la calidad de vida de la sociedad. Es nuestro paso previo del ser estudiantes a ser profesionales.



¿Cuales son las metas de este trabajo de investigación?

Nuestra meta es que desde la arquitectura podamos indagar sobre las diversas dificultades presentes en la ciudad, y como estas afectan a la dinámica de la ciudad y a la calidad de vida de las personas. Además a partir de ella, poder generar una toma de conciencia sobre estos problemas.

¿Cual es el alcance que queremos de nuestro trabajo de investigación ?

En un principio el alcance de esta investigación es poder resolver las inquietudes que el tema problema revela de la ciudad, y que posteriormente este se implemente a una mayor escala.

Dentro de los niveles ciudad - arquitectura - paisaje

¿Qué problemáticas me interesa abordar? -¿Cuál sería la temática a abordar?

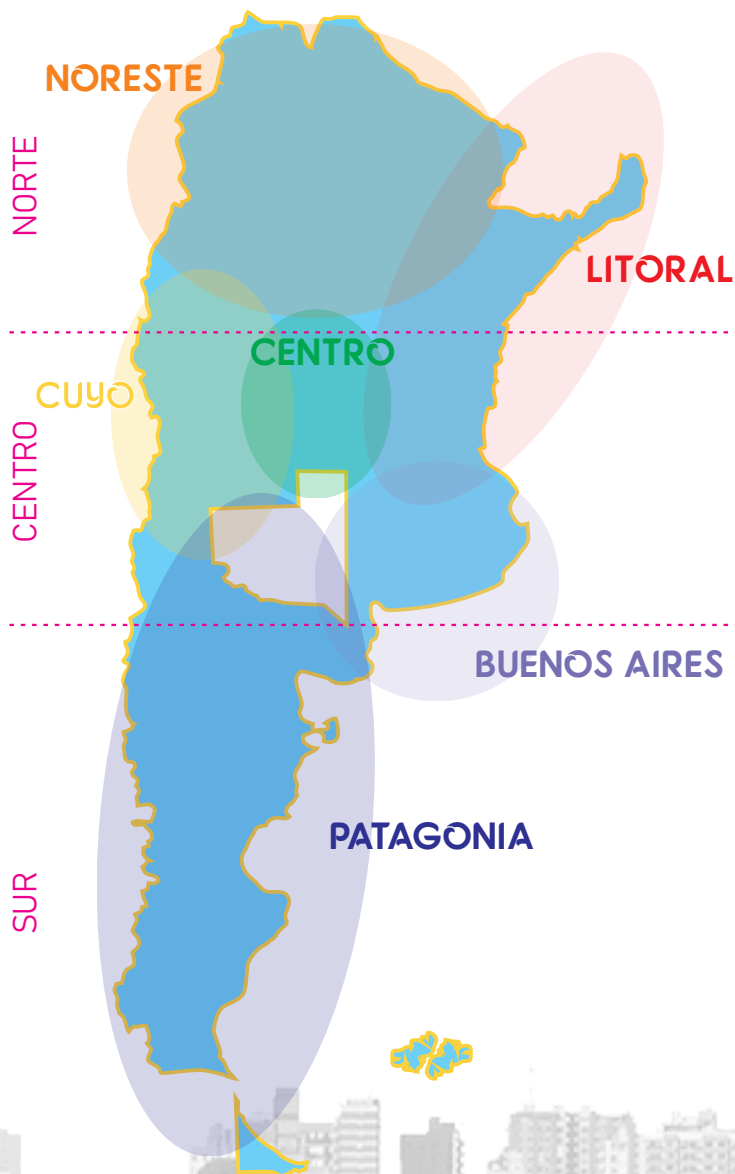
Nos interesa abordar las problemáticas que se manifiestan en las mayorías de las ciudades, que impactan en la calidad de vida de los habitantes, haciendo especial énfasis en el cuidado del medio ambiente, provocados por la movilidad caótica de la actualidad y la disminución de espacios verdes de calidad.



Segunda Parte

Localización

ARGENTINA



El territorio nacional posee una superficie de 2.780.000 km², divididas en 24 provincias, con Bs. As. como capital nacional. El extenso territorio se divide en 6 (seis) zonas que poseen diversas características geológicas, sociales, culturales y turísticas.

El noroeste argentino, conocida por su cultura muy arraigada al pasado aborigen, con un respeto por la madre tierra, llamada pachamama en el antiguo dialecto quechua. Posee un paisaje serrano con diferentes colores, o pigmentos, además posee una vasta superficie de salinas. Su tranquilidad cotidiana la hace atractiva para la vida, y su festejo de carnaval la hace punto de elección para turismo.

El litoral es la zona noreste de la Argentina, es la zona conocida por sus grandes superficies de bosques, muy atractiva por sus paisajes naturales, con las Cataratas de Iguazú, provincia de Misiones, como la principal atracción y considerada como una de las 7 maravillas del mundo. Su estrecha relación con los ríos más importantes de la nación y su exótica tierra colorada la hace diferente a las demás zonas argentinas.

El denominado centro argentino es conocido

así por ser el punto mas dentro del territorio nacional, para muchos el corazón de toda la superficie nacional.

La provincia de Córdoba es la principal exponente de la región, muy conocida por su pasado histórico y cultural, tan arraigada a la religión y las antiguas civilizaciones que la poblaron.

Posee una amplia cantidad de localidades turísticas, de muy diversas de características.

La región de cuyo se encuentra al oeste del territorio, y es reconocida mundialmente por su producción de vino de gran calidad. Acompañando ésta cualidad industrial, su paisaje pre-cordillerano la hace de un atractivo muy particular.

Buenos Aires, si bien no abarca una zona de grandes superficies, su rol institucional como capital nacional, le da la importancia de relevancia.

Sobre su territorio habitan casi el 50% de la población argentina. Es considerada una de las principales ciudades del mundo.

La Patagonia argentina, es la zona más austral del territorio y de mayor extensión de superficie. Su topografía y su clima la hacen atractiva en el mundo, la nieve y el glaciar Perito Moreno son los principales atractivos. Además, su salida al mar le da un paisaje marítimo inigualable, donde las ballenas son las protagonistas.



LA PAMPA



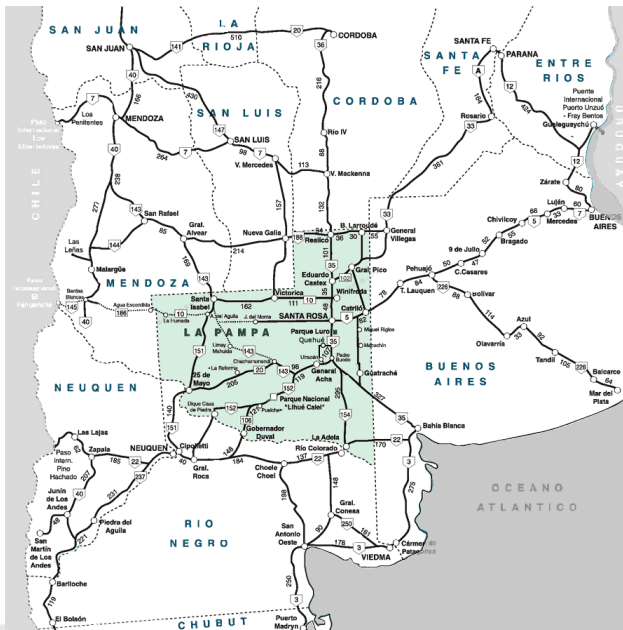
Escala Regional

La Pampa se encuentra en el centro del país, limita con 5 provincias tales como Mendoza, San Luis, Córdoba, Buenos Aires y Río Negro.

Posee uno de los suelos más fértiles de la Argentina y de Latino América, por lo cual su economía esta basada tanto en la agricultura como en la ganadería. Esto genera una fuerte conexión con Buenos Aires, debido al modelo agro exportador que tiene la república.

Los mayores flujos de personas que salen de la provincia son hacia Córdoba, en su mayoría jóvenes estudiantes, a la ciudad de Bariloche en Río Negro, por su carácter turístico, y a la Ciudad de Buenos Aires por su preeminencia funcional.

La Pampa es considerada una provincia de paso, dado por la centralidad de su localización, de norte a sur conectando lugares turísticos y oeste - este lugares con fines económicos.





Escala Provincial

La ciudad de Santa Rosa se encuentra ubicada en el sector noreste de la provincia, de allí nacen y se conectan las principales ciudades satélites, cada una con una función e importancia diferente.

La ciudad de Toay, conectada con la Av. Juan Domingo Perón, considerada de importancia por su cercanía y por el proceso de conurbación que se esta formando entre ella y la ciudad capital, tiene carácter de ciudad dormitorio, y juntas son consideradas la Gran Santa Rosa.

Gral. Pico, conectada por la ruta nacional N°35 y la provincial N° 7, es la segunda ciudad con mayor cantidad de habitantes y autosuficiente pero con dependencia económica de la capital.

Gral. Acha, articulada por las rutas n° 35 y 152, y Catriño por la ruta nacional N° 35, son las principales ciudades por su actividad industrial de exportación.





SANTA ROSA

De acuerdo a la Ley de Remate de 1882 y la Ley de Premios, el coronel Remigio Gil, adquirió 20.000 hectáreas por haber participado en la Campaña del desierto, con las que quiso poner en marcha un establecimiento ganadero en 1883, lográndolo en 1885. Ubicando a su yerno Tomás Masón, como administrador del mismo. El 22 de abril de 1892 es el día de la fundación para la pequeña población. Santa Rosa del Toay, albergaba alrededor de 800 habitantes y contaba con una escuela para niñas y niños, en 1894 se inaugura la actual Institución Policial, y el 30 de agosto de 1895 le sigue la Iglesia. En 1900, el Gobernador Dr. José Luro durante su gobierno, trasladó la capital del territorio desde Gral. Acha a Santa Rosa del Toay. En 1952 se logró la provincialización, siendo Santa Rosa su capital como lo era en el territorio.





TOAY

El topónimo es de etimología indígena y originalmente aludía a todo el pago que hoy corresponde al noreste de la provincia de La Pampa. Toay fue fundada por Juan Guillermo Brown el 9 de Julio de 1984. Esta ciudad iba a ser la capital de la provincia de La Pampa, Tomás Masón creó a 2 leguas (unos 10 km) la ciudad de Santa Rosa (que fue llamada inicialmente Santa Rosa de Toay). En aquél momento, entraron en disputa ambas ciudades. Para elegir la capital, hasta que se optó por decidir cual agua era mejor: la santaroseña o la toayense. Definitivamente, la mejor era la de Toay, pero cuentan de Masón cambió las aguas, poniendo como que la mejor agua era de Santa Rosa. Por ese motivo tan sencillo, Toay no fue capital de la provincia y actualmente pertenece al Gran Santa Rosa, totalmente absorbida por la actual capital.

Tercera Parte

Problema

TEMA - PROBLEMA

Hoy podemos determinar como un problema grave el crecimiento urbano de las ciudades, de una manera muy acelerada, que caracteriza a la gran mayoría de las ciudades latinoamericanas, debido a las continuas migraciones que existen del campo a la ciudad, y de las migraciones regionales que realiza la población en busca de una mejor vida, este fenómeno se está dando básicamente y lamentablemente por extensión de la mancha urbana hacia sus periferias, destruyendo actuales y antiguos terrenos rurales.

Las distancias de empleo a vivienda que se generan en este modelo de ciudad difusa o extendida, hacen de este un problema aún mayor, constituyendo el aumento extremo en la cantidad de vehículos particulares, para las clases más pudientes económicamente, y el ineficaz servicio de transporte público de pasajeros para las cla-

ses de menor poder adquisitivo, los principales culpables de un deterioro de nuestras ciudades. Donde las principales consecuencias y repercusiones recaen sobre el medio ambiente, el mayor consumo de energía y mayores congestionamientos de las vías, sobre todo en horas pico, como así también mayores costos de en la extensión de infraestructura, el cual es solventado mayormente por el estado, descuidando aspectos tan importantes como la salud, la educación, etc.



JUSTIFICACIÓN

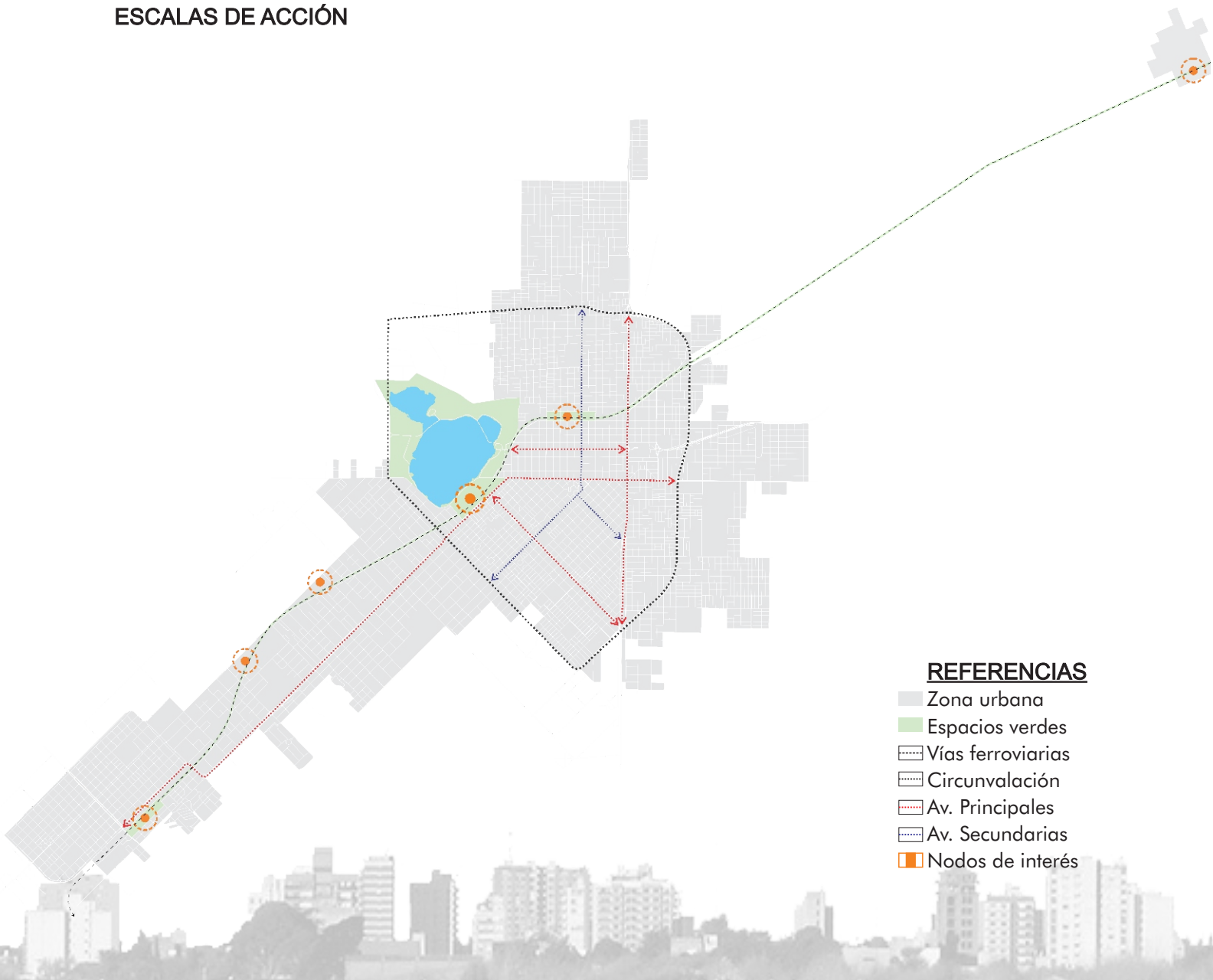
Como futuros profesionales y miembros activos de la sociedad global, creemos que debemos hacer frente a estas problemáticas, que de una u otra manera somos tan culpables de ellas y afectan nuestra calidad de vida y de las generaciones futuras. Por ello nos es de vital importancia recuperar nuestras ciudades, frenando su deterioro territorial, social, ambiental y también arquitectónico.

Sabemos que la ciudad de Santa Rosa no es ajena a las problemáticas como la extensión de la mancha urbana, la degradación de los espacios verdes públicos, la destrucción de nuestro patrimonio, la contaminación ambiental, etc. pero de una magnitud menor a las principales ciudades latinoamericanas, convirtiéndola en una ciudad con potencial para su intervención.

Por ello pensamos que estamos ante un momento clave para solucionar errores detectados en la ciudad, y plantear un plan que mejore la estructura urbana, impactando de manera positiva a la calidad de vida de los habitantes y al medio ambiente, para esto creemos que las vías del ferrocarril serán elementos claves para el desarrollo de una movilidad urbana sustentable, que no solo abarca a los vehículos y sus vías de conexión, sino también al ser humano, en particular al peatón como el verdadero protagonista.



ESCALAS DE ACCIÓN



OBJETIVOS



ESCALA REGIONAL

- Favorecer a la creación de nuevas vías de conexión a nivel regional.
 - ✘ Re-funcionalización de vías férreas.
 - ✘ Reducir costos de producción de materias primas.
- Generar un nuevo medio de transporte sustentable y eficiente.
 - ✘ Ferro Urbano
 - Menor uso de vehículo particular
 - Disminuir la contaminación ambiental

ESCALA INTERMEDIA

- Generar un sistema de espacios verdes públicos a lo largo del recorrido de las vías férreas.
 - ✘ Planificar de parques
 - ✘ Proyectar equipamientos
- Implementar un nuevo sistema de transporte público sustentable y eficiente.
 - ✘ Ferro Urbano
- Fomentar la disminución del uso de vehículos motorizados particulares.

ESCALA SECTORIAL

- Recuperar la función y su imagen original a la estación del ferrocarril.
- Crear y generar servicios y actividades complementarias en el entorno más próximo a la estación.
- Crear un nuevo parque como espacio verde, apto para todo tipo de actividades recreativas.

Cuarta Parte

Marco Teórico

MOVILIDAD



La MOVILIDAD urbana esta referida a los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de redes de conexión locales, las diferentes formas que tienen para transportarse las personas dentro de la ciudad. El concepto considera la relación entre las redes de conexión urbana y el planeamiento espacial más allá de la relación físico espacial que ésta tiene.

¿Qué es el TRANSITO y la RED VIAL?

Se denomina TRANSITO al conjunto de acciones producidas por el desplazamiento de vehículos que transportan bienes y personas. Este desplazamiento se produce en función de las actividades y de los edificios que albergan a estas. Según estos y la disposición de los mismos en la estructura urbana, que se conforman diferentes tramas de movimientos vehiculares, con diferentes alcances y con diferentes grados de conflictividad. La trama de movimientos vehiculares contiene las líneas de origen y destino.

La RED VIAL representa el medio por el cual se relacionan todas las actividades en la ciudad. Constituye el conjunto de calles de la ciudad, contendoras de los medios de transporte de la población. La disposición o forma de organización de la red vial constituye uno de los elementos más importantes de la estructura urbana.

ORÍGENES

Los desplazamientos físicos y virtuales de personas, bienes y servicios constituyen el movimiento de nuestras ciudades, sin embargo, los desplazamientos están asociados con diversos intereses, en efecto, el principal objetivo de la movilidad no reside en el movimiento mismo, sino en el acceso a los recursos del territorio.

Desde la invención de la rueda hasta finales del siglo XIX la humanidad utilizaba tres tipos de desplazamiento: a pie, a caballo y en barco. A partir de sus necesidades, los habitantes configuraron la forma de las ciudades y sus prácticas. A finales del siglo XIX la revolución industrial trajo consigo la mecanización y el fin de la tracción animal y la disminución del esfuerzo humano. Las máquinas a vapor dieron origen al tren, este medio de transporte debía crearse su espacio, así, las estaciones de trenes europeas fueron construidas en las inmediaciones de las ciudades y generaron nuevos barrios y servicios. No sólo con la

llegada del automóvil, sino también del transporte público: el ómnibus delimitó, por primera vez, trayectos, estaciones y horarios. Durante los años sesenta del siglo XX, los espacios para la velocidad conquistan y transforman las ciudades. Carreteras, autopistas, estacionamientos, el modelo de la ciudad americana con sus interminables caminos para los automóviles se estandariza. Los transportes públicos viven un olvido.



SITUACIÓN EN LATINOAMÉRICA

En América Latina, el crecimiento se da por extensión, éste esta definido como un desarrollo disperso, que separa el uso residencial de otros usos y crea dependencia del AUTOMÓVIL para unir estos usos. Se da así la segregación de las áreas periféricas de la ciudad, que carecen de equipamientos básicos como los son hospitales y otros servicios públicos.

Una ciudad muy dispersa geográficamente demanda mayor uso del TRANSPORTE motorizado individual, y esto sucede no solo a nivel latinoamericano, sino que mundial. La diversidad de usos de suelo, áreas caminables y bien conectadas por un sistema de transporte eficiente mantiene las conexiones sociales, lo que se traduce en una interacción de barrios o de áreas de la ciudad dando lugar al uso de los espacios públicos y una detenida interacción con estos.

A nivel metropolitano se pueden identificar una serie de problemáticas que afectan a los ciudadanos. La congestión, las grandes distancias intercomunales y la falta de un sistema de transporte integrado que optimice los tiempos de viaje, las falencias en la infraestructura vial, son algunos de los problemas que enfrentan los usuarios de la vía pública



Venta de autos promedio
en primer trimestre año 2018

CONSECUENCIAS DE LA MOVILIDAD

Los problemas generados por la movilidad no son sólo la congestión o la mala comunicación, como pareciera deducirse del tratamiento prioritario que dan a estos asuntos los medios de comunicación. Hay un gran número de impactos ambientales y sociales que produce el transporte motorizado, que tienen una fuerte y negativa repercusión en la calidad de vida de las personas. Todos juntos suponen de forma conjunta una significativa pérdida de habitabilidad de las ciudades. Se llega así a la situación de una ciudad contemplada como un espacio que ofrece ciertos servicios pero de la que a menudo se intenta escapar a la búsqueda de la calidad de vida perdida.

La contaminación del aire es producida sobre todo por los medios que emiten gases de escape en el interior de las ciudades y depende de la energía de tracción consumida. El automóvil es el medio que más energía de tracción consume: cuatro veces más que

el autobús para el mismo número de viajeros. Se sitúa así como principal foco emisor y principal responsable de la contaminación de aire en las ciudades. La mayor parte de la contaminación del aire de nuestras ciudades es originada por el tráfico.

Del mismo modo, la principal fuente de contaminación acústica también la constituye el tráfico rodado, que es responsable del 80% del ruido urbano. En cuanto a la siniestralidad, el medio más peligroso y con unas mayores tasas de accidentalidad es el automóvil, seguido por las motos; el transporte público presenta unas cifras de siniestralidad mucho más reducidas.



GRANADA

El Ayuntamiento de Granada aprobó en el año 2012 su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Este plan mira a otras ciudades y adopta lo mejor de otras propuestas de movilidad adaptándolas a la realidad de Granada. Aborda la movilidad que se produce en la ciudad mediante el transporte con vehículo privado, el transporte público colectivo, la movilidad de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

REDUCCIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO

Se tomó la decisión de la progresiva expulsión del vehículo privado de las calles de nuestra ciudad y la ampliación de las zonas verdes desde el centro hasta los barrios, en anillos concéntricos de mayor exigencia.

El coche debe dejar paso al transporte público, a la bici y al peatón. Los transportes metropolitanos en ve-

hículo privado deben reducirse al mínimo para lo cual es necesario un transporte metropolitano eficaz.


LÍNEAS DE AUTOBUSES

Se decidió mantener las líneas cuya explotación no sea tan rentable, debe primar la movilidad de los vecinos más alejados del centro o que vivan en barrios más o menos conflictivos, o más o menos turísticos.

LÍNEA DE ALTA CAPACIDAD

Sobre la principal avenida circulara una sola línea denominada de Alta Capacidad (LAC) que será transitada por autobuses de 24 metros de longitud a una velocidad media.





“Nos estamos dando cuenta que si más gente camina
y usa la bicicleta, tienes una ciudad más viva,
habitabile, atractiva, segura, sostenible y saludable.
¿Qué estas esperando?”

Jan Gehl

CRECIMIENTO URBANO



¿Qué es el CRECIMIENTO URBANO?

Según UNICEF el crecimiento urbano, es el aumento relativo o absoluto del número de personas que vive en las ciudades. El ritmo de crecimiento de la población urbana depende del aumento natural de la población urbana ya sea por la migración de personas desde las áreas rurales a la ciudad o por la re-clasificación de áreas rurales en áreas urbanas.

¿Cómo se da el CRECIMIENTO URBANO?

Los centros urbanos de las ciudades latinoamericanas pueden crecer vertiginosamente o paulatinamente, en algunos casos estancarse o decrecer según el tipo de función que cumple.

Los procesos más destacados y conocidos de crecimiento de las ciudades son el de **EXTENSIÓN**, es un crecimiento indiscriminado difuso, expandido, planificada o espontánea; el proceso de **CONSOLIDACIÓN**, corresponde al completamiento o relleno de barrios o sectores parcialmente ocupados que constan con infraestructura adecuada; otro proceso es el de **RENOVACIÓN**, llamado así por el cambio de función por completo de una porción de tierra o de la construcción, en general este fenómeno ocurre en las áreas centrales.

MODELOS DE CRECIMIENTO



CIUDAD COMPACTA

Principales Características

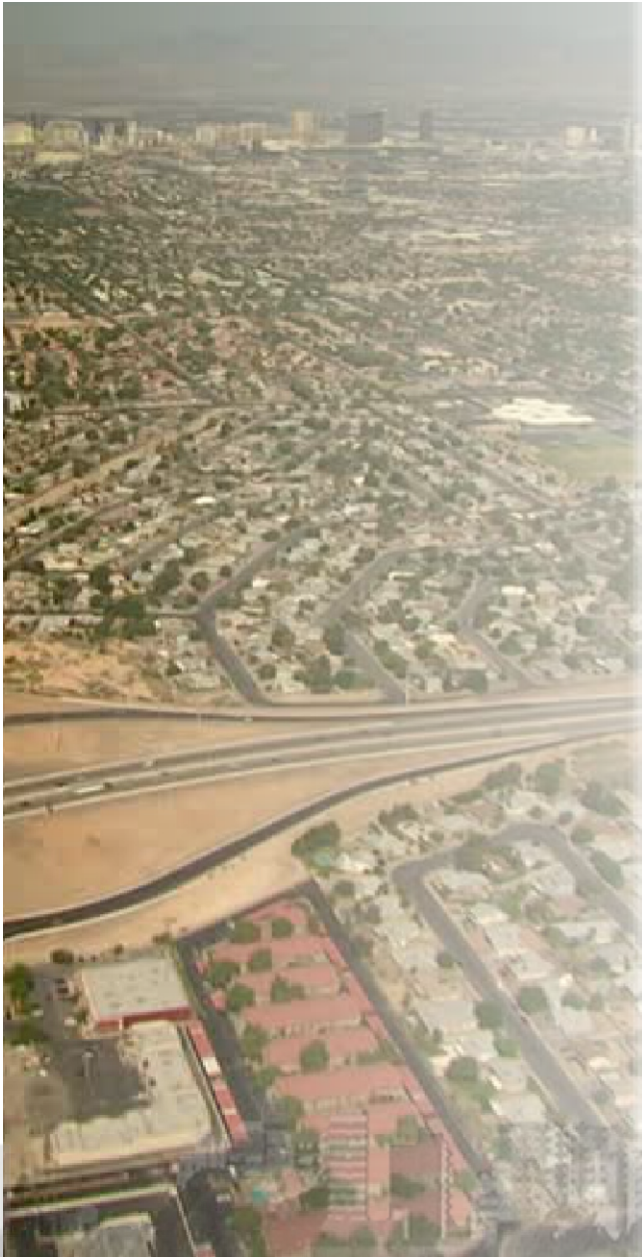
- Uso intensivo del espacio de la ciudad.
- Compacidad e integración de usos de suelos.
- Actividad centralizada.
- Crecimiento dentro de los límites de la ciudad.
- Genera espacios de sociabilidad.
- Crea un territorio con cercanía a los servicios.
- Su evolución histórica ha permitido crear una cultura común, dando lugar a espacios, ciudades y pueblos bellos, creativos y funcionales.

Ventajas

- La mejora de la eficiencia del transporte público.
- La reducción de la necesidad de viajar en vehículo privado.
- Reducción de las emisiones de los vehículos.
- El mejor acceso a equipamientos y servicios.
- La mejor utilización y menor costo de las infraestructuras.
- La revitalización y regeneración de las áreas urbanas.

Desventaja

Gestión, el sobre desarrollo de algunas áreas, la ausencia de beneficios sociales claros, además de cierto grado de incertidumbre sobre los beneficios medio ambientales por la elevada cantidad de consumo del suelo ocupado.



CIUDAD DISPERSA

Principales Características

- Descentralización.
- Vivienda unifamiliar.
- Baja densidad.
- Mayor uso de vehículo privado.
- Mayor uso de extensiones de suelo.
- Declive del centro de la ciudad.
- Polarización social extrema.
- Mono funcionalidad y baja densidad.

Desventajas

- Escasa accesibilidad.
- Dependencia del vehículo privado.
- Pérdida de tierra fértil.
- Mayor uso de agua.
- Mayor uso de energía (recursos no renovables).
- Ineficacia y dificultad de gestión del uso residencial, y de infraestructuras, servicios y equipamientos derivada de la segregación de usos; escasez de vida pública; y problemas relacionados con la pobreza en los centros de las ciudades.

Ventajas

- Descongestión del centro urbano.
- Descontaminación del centro urbano.
- Mejora calidad de vida de las zonas residenciales e industriales.

CAUSAS DE LA DISPERSIÓN

Dentro de las causas posibles se puede analizar las preferencias de las familias, la valorización que estas puedan darle a los entornos con poca densidad, con mayor contacto con la naturaleza, con beneficios fiscales, el costo de los terrenos, la homogeneidad de su población, etc. Son variables que las familias pueden valorar con un mayor peso a la hora de elegir el lugar en el cual vivir.

Una más de la lista de causas es la provocada por el avance en las tecnologías de comunicación, que al presentar grandes avances, presentan soluciones que permite realizar trabajos en forma remota, por ende una de las variables más importantes a tener en cuenta a la hora de elegir la ubicación de la vivienda como lo es el trabajo perdió protagonismo debido a los avances en la tecnología, es así como un empleado puede ahora no

tener como prioridad para su ubicación la cercanía con su oficina.

Además podemos contemplar como causa de dicho fenómeno el abaratamiento del costo por transporte y la dotación de infraestructuras viarias, al analizar estas variables se hace visible su responsabilidad en el proceso de dispersión urbana, debido a la baja de los costos por transporte las familias pueden acceder a pagar por un recorrido de mayores distancias, además la infraestructura de vías incentiva aún más dicho proceso, por proveer los medios para que se produzca la conducta. Viéndolo desde otro punto de vista se puede observar que el valor del servicio de transporte y la infraestructura actúan como freno o condicionante de la velocidad con que se desarrolla el fenómeno.



CIUDADES LATINOAMERICANAS

Las ciudades latinoamericanas presentan un crecimiento extendido escasamente planificado, hacia la periferia urbana - rural. El tejido urbano de baja densidad se extiende sobre los sectores de borde de la urbanización avanzando indistintamente sobre reservas naturales, áreas de producción agrícola y/o áreas ambientalmente degradadas por procesos extractivos u otros.

Esto produce la destrucción paulatina del soporte natural y un uso ineficiente de los recursos disponibles. Una de las principales causas de este problema son las distorsiones generadas por el mercado del suelo. Así mismo, una de las causas y consecuencia de este crecimiento extendido, es el aumento constante de la demanda de movilidad, el incremento del uso del automóvil privado y la creciente ineficiencia del

transporte público como servicio, sumado a la inadecuada distribución de los equipamientos y la infraestructura.

El medio ambiente es el mayor perjudicado ante este proceso que están sufriendo las ciudades, ante la creciente avanzada sobre terreno rural, se disminuye la cantidad de metros cuadrados productivos y además no se incrementa como espacio de esparcimiento para las familias, la OMS establece que se debe tener entre 15 y 20 metros cuadrados por persona, este número no se ve reflejado en general en territorio latinoamericano, aunque si cabe destacar acciones de ciudades como Curitiba que busca acercarse a la media sugerida.



VANCOUVER

Es una ciudad que se ha hecho a sí misma como mito de la posmodernidad. Su clima y situación le permiten ser una ciudad nórdica, con montañas y pistas de esquí, y a la vez meridional, con buen tiempo relativo en invierno, puertos, marinas y playas para el verano. Ello ha comportado una ciudad con un alto nivel de vida, con una clara apuesta por los espacios públicos, paseos, parques y playas.

Una mezcla de la buena tradición de la ciudad compacta europea y de la espacialidad y distancia entre edificios más propia de las ciudades americanas. Vancouver ha buscado en su área central una mezcla tipológica residencial: protección de áreas de viviendas aisladas, densas en arquitectura tradicional; zonas de




residencia de densidad media a base de bloques formando recorridos; y rascacielos apoyados en una base de viviendas en hilera que formalizan la calle dándole escala y vida.

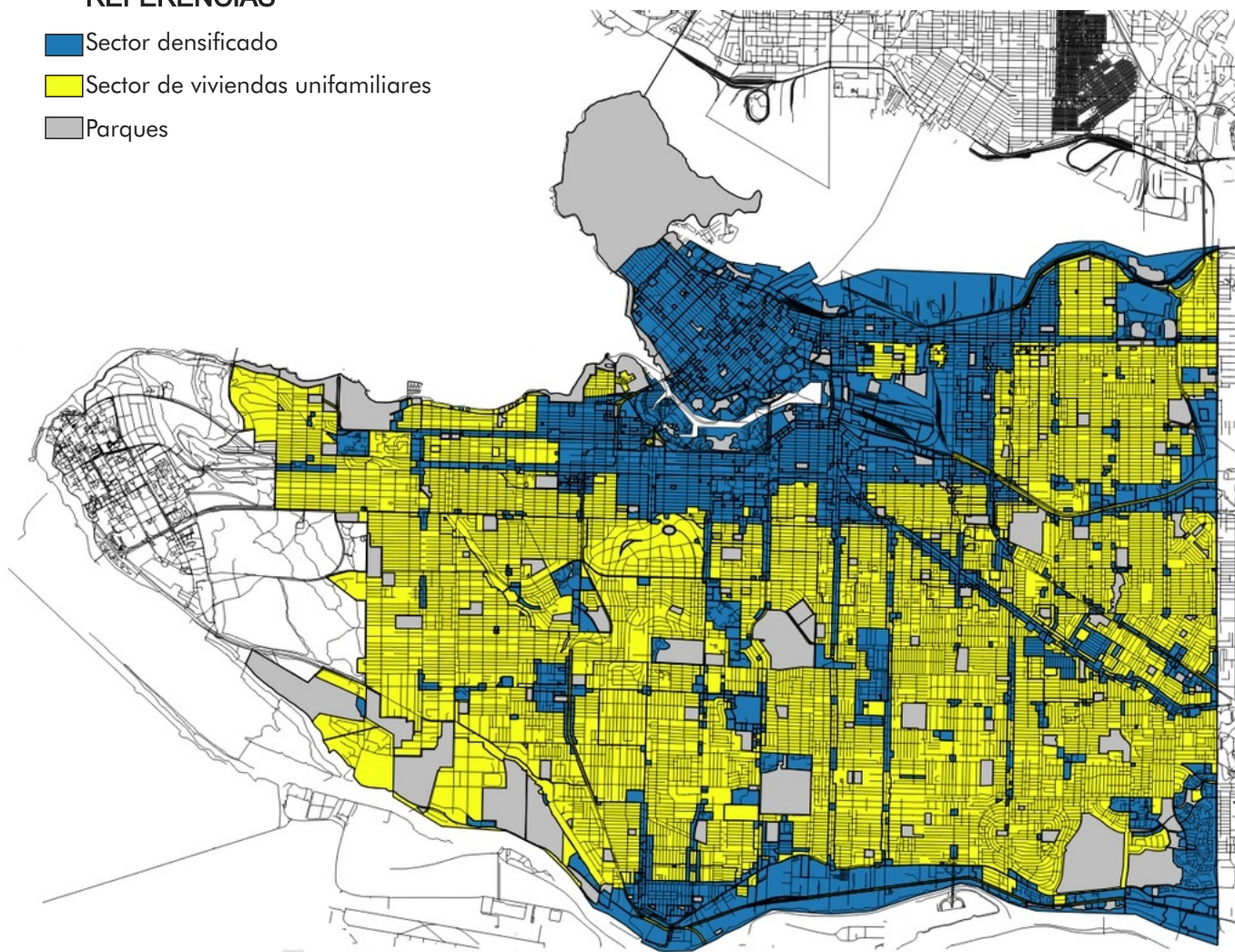
Como sucede hoy en casi todas las áreas metropolitanas, sus zonas centrales pueden resultar ejemplares por su densidad, la mezcla de usos y gentes, la atractiva vida urbana y la apuesta por un modelo sostenible.

Sin embargo, sus expansiones en el territorio se basan en las autopistas y el vehículo privado, y su modelo de residencia es la vivienda unifamiliar aislada, generando sectores unifuncionales y monosociales. De este llamado modelo americano de crecimiento tampoco Vancouver es una excepción.



REFERENCIAS

-  Sector densificado
-  Sector de viviendas unifamiliares
-  Parques





“La sostenibilidad de la ciudad dependerá,
no del modelo de crecimiento, si no de lo
sostenible que sea el comportamiento de
sus habitantes”

Michael Neuman

ESPACIO PÚBLICO



¿Qué es ESPACIO PÚBLICO?

Se llama espacio público, al espacio de propiedad estatal, dominio y uso público. Es el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental.

Proceso de degradación ambiental

La mayoría de las grandes ciudades del subdesarrollo presentan graves problemas ambientales, ligados a la falta de empleo de tecnologías adecuadas en el ciclo completo de los procesos productivos, ya sean primarios o secundarios. Esto se manifiesta en forma permanente con contaminación de los soportes suelo, agua y aire, produciendo efectos directos sobre la salud de la población que se asienta en las áreas más próximas a los focos contaminantes. La falta de una planificación adecuada constituye la principal causa del problema. Otros de los procesos de degradación ambiental, lo constituye la producción, recolección y tratamiento de la basura, al igual que la capacidad siempre reducida de tratamiento de los líquidos cloacales, la contaminación de las fuentes de agua naturales, entre otros.



¿Qué es considerado ESPACIO PÚBLICO?

El espacio público abarca, por regla general, las vías de tránsito o circulaciones abiertas como: calles, plazas, carreteras; así como amplias zonas de los edificios públicos, como las bibliotecas, escuelas, hospitales, ayuntamientos, estaciones o los jardines, parques y espacios naturales, cuyo suelo es de propiedad pública.

Déficit de ESPACIO PÚBLICO de calidad

En el último tiempo se viene produciendo un aumento en la reducción del espacio público, y una pérdida de su representividad simbólica como lugar de encuentro en sociedad. La pérdida de la calidad del espacio público existente, se manifiesta tanto por falta de mantenimiento, como por ser el lugar donde se hacen visibles gran parte de los hechos de vandalismo y violencia urbana.

Las diferencias sociales cada vez más marcadas, sumadas a la falta de concientización y sentido de pertenencia del “ESPACIO PÚBLICO” llevan a algunos sectores a una apropiación destructiva del mismo, y a otros a una reducción paulatina de su uso. Así mismo, la falta de planificación de nuevos espacios significativos, reivindicando el rol de los mismos como lugares de encuentro e intercambio social, distribuidos equilibradamente en los diferentes sectores urbanos, contribuye a agudizar el problema.

IMPORTANCIA DE ESPACIOS PÚBLICOS

Los parques y jardines de las grandes ciudades no sólo son importantes para mejorar las condiciones ambientales, sino también para aumentar la calidad de vida física y mental de sus habitantes. Para que sus beneficios lleguen a todas las personas, la OMS calcula que como mínimo las ciudades deberían tener entre 10 y 15 metros cuadrados por habitante.

1. Ayudan a combatir la contaminación.

Las zonas verdes de las ciudades se convierten en auténticos pulmones que ayudan a limpiar el aire contaminado. También ofrecen un ecosistema urbano que ayuda a la conservación de la biodiversidad.

2. Mejoran el bienestar emocional.

Está demostrado que las zonas verdes reducen el estrés y ayudan a las personas a conectarse con la naturaleza. La contemplación del paisaje y de un entorno natural relaja, fomenta la creatividad y las capacidades afectivas, y reduce la angustia.

3. Mejoran la salud física.

Además de ayudar a tener una buena salud emocional, los entornos naturales también permiten que sus habitantes se sientan mejor físicamente. El aire que se respira en una ciudad donde se vive rodeado de árboles es mucho más limpio, lo que repercute en la salud.

4. Fomentan la vida al aire libre y el encuentro social.

Muchos estudios demuestran que los espacios verdes ayudan a las relaciones sociales, a que la gente se reúna en este tipo de espacios, realicen actividades al aire libre y formen un sentimiento de comunidad.

5. Aumenta la conciencia ambiental

La mejor manera de sensibilizarse con el medio ambiente es estar en contacto con la naturaleza. Para los niños, vivir cerca de parques y arboledas es mejor que una clase de educación ambiental. Lo integran como parte de su vida.



COLOMBIA

El desarrollo urbano de Medellín fue diseñado como una estrategia integral buscando soluciones a la movilidad, la gobernanza y la educación junto con la recuperación del espacio público y zonas verdes. El objetivo de esta estrategia era recuperar los sectores más pobres de la ciudad que hasta hace poco estaban dominados por grupos armados.

Estos planes específicos se ejecutan a través del Proyecto Urbano Integral (PUI), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Director de zonas verdes. Por lo general, todos ellos forman parte de uno o dos proyectos estructurantes que se convierten en catalizadores de pequeños proyectos de espacio público e intervenciones de infraestructura en torno a un área específica.

El primer PUI se llevó a cabo en el noreste de la

ciudad, con el objetivo de mejorar la movilidad de los habitantes de toda la zona. Consistió en la ejecución de un "Metro Cable" y el desarrollo urbano alrededor de las estaciones de metro, como el Parque Biblioteca España. El "Metro Cable" surgió como un elemento clave y necesario para conectar los asentamientos populares localizados en las laderas de la ciudad con la red de metro en el valle inferior, cerca del río.

En los años 2003 a 2007 se trató de aumentar la conciencia crítica de las injusticias de desarrollo tradicional urbano y la gestión municipal. Se implementaron proyectos que reflejaban su interés por la mejora del sistema educativo a través de nuevas escuelas y bibliotecas-parque con alto valor arquitectónico, símbolo de un "Nuevo Medellín".



En Medellín, se ha promovido una reconversión de forma dinámica hacia procesos inmobiliarios de densificación y renovación.

La obra pública en general comenzó a proveer mejores condiciones en la traza urbana, diseñada con espacios comunitarios inclusivos y de características sociales equitativas. Así, se puede encontrar una infinidad de proyectos arquitectónicos culturales en esta ciudad, desde el sistema de metro hasta mejoradas infraestructuras educacionales pasando por diversos trazados conectivos. Esto ha hecho que Medellín sea una prueba de lo que se puede lograr y de cómo se puede mejorar la vida urbana, gracias al planeamiento con objetivos claros y visión de futuro.

REINVENCIÓN CONTINUA

Actualmente, la ciudad continúa este proceso.



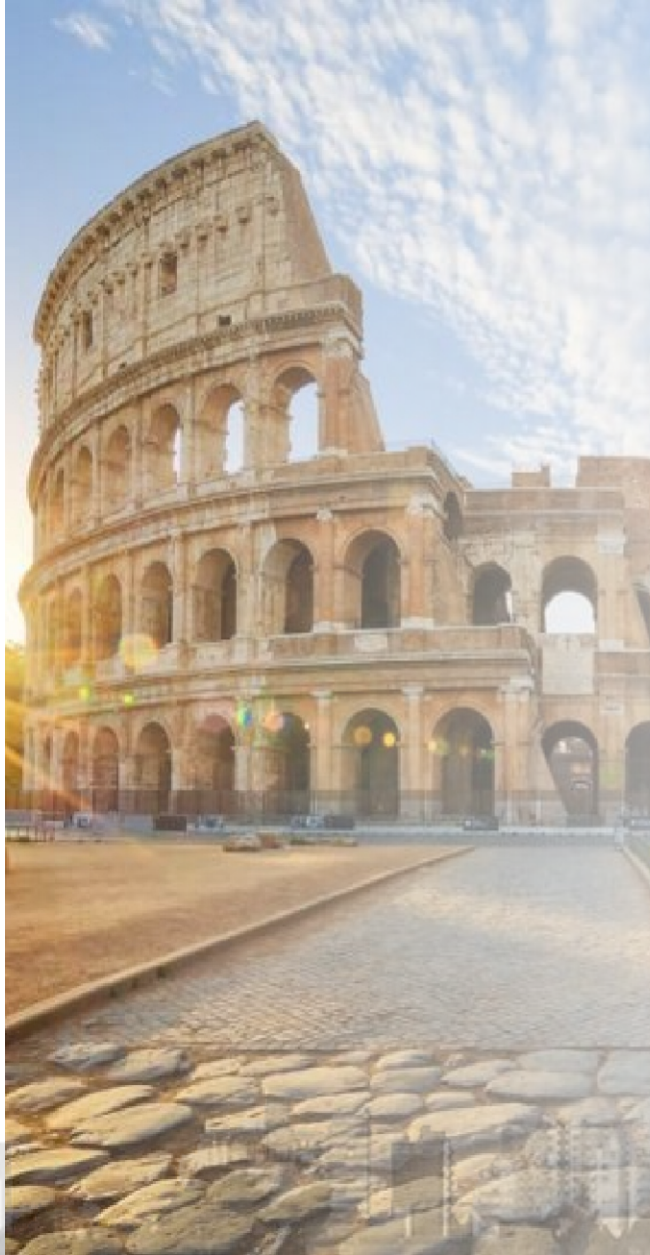
Esto se observa tanto en el ambicioso plan maestro a orillas del río de Medellín como en la aplicación de la red UVAS (Unidad de Vida Articulada), en donde se construyen plazas, senderos, centros deportivos y culturales, entre otras cuestiones que enriquecen la vida de los distintos barrios. Se toma la arquitectura como modelo y herramienta de nuevos conceptos y formas de compromiso social, constituyendo un desarrollo sustentable; el cual es capaz de proveer un marco de referencia para el desarrollo social y cultural. El proyecto resultante es una mezcla de la infraestructura existente con el espacio público transformando estructuras ocultas y cerradas en verdaderos proyectos abiertos e integrados.



PLAN ESTRATÉGICO DE MEDELLÍN



PATRIMONIO



¿Qué es PATRIMONIO para la arquitectura?

Se puede entender desde la arquitectura como un edificio, un conjunto de edificios o las ruinas de un edificio o de un conjunto de edificios que, con el paso del tiempo, han adquirido un valor mayor al originalmente asignado y va mucho más allá del encargo original. No solo de edificios y monumentos se compone el Patrimonio arquitectónico. También se consideran dentro de éste tipo de bienes los Jardines y los Conjuntos históricos.

Deterioro, pérdida del recurso cultural y patrimonial

Un aspecto importante a considerar es la reducción y destrucción del patrimonio cultural urbano y arquitectónico, que se produce a diario en nuestras ciudades, como consecuencias de las presiones del mercado inmobiliario, la falta de protección estatal y los procesos de renovación permanente. Esta situación afecta al centro de las ciudades y los barrios más tradicionales. Así mismo, cuando el crecimiento es por extensión, en muchos casos se avanza afectando los recursos naturales (suelo, agua y aire) que constituyen en sí mismo parte del patrimonio natural, produciendo desequilibrios permanentes en los ecosistemas urbanos - rurales y sus asentamientos humanos correspondientes.



¿Hay otro tipo de PATRIMONIO?

El Patrimonio cultural inmaterial o Patrimonio cultural intangible forma parte de las declaraciones de la Unesco para la salvaguardia del patrimonio cultural no tangible, conocido como oral o inmaterial. El patrimonio cultural inmaterial “es el crisol de nuestra diversidad cultural y su conservación, una garantía de creatividad permanente”.

El patrimonio urbano - arquitectónico y el medio ambiente

En el territorio urbano construido es necesario tener en cuenta los recursos disponibles, es decir sus calles, plazas, monumentos y viviendas de valor histórico que constituyen un capital y un patrimonio de la sociedad. Los problemas que afectan a ese patrimonio cultural, su deterioro, destrucción o demolición como así también la des-caracterización son también problemas que afectan el medio ambiente urbano.

MEXICO

DISTINCIÓN DE UNESCO

Representantes de la UNESCO y del Centro Regional para la Salvaguardia del Patrimonio Inmaterial de América Latina (CRESPIAL), coincidieron en que México es un referente mundial en la conservación y salvaguardia del patrimonio cultural, y una potencia cultural en todos los sentidos, y se reconoció la labor de las autoridades mexicanas y la sociedad en la valoración de los patrimonios material e inmaterial.

Las autoridades mexicanas han tenido desde siempre una mirada especial hacia el pasado, como un recurso para la construcción de la nacionalidad, de la identidad mexicana; y esto ha venido acompañado de una antropología que ha puesto en el centro de las discusiones y de la valoración social, lo que hoy conocemos como patrimonio inmaterial.

PROYECTOS DE CONSERVACIÓN

Desde 2011 se ejecutan 289 proyectos en el país, de los cuales 66% corresponden a zonas arqueológicas, 17% a monumentos históricos, 11% a museos, y el 6% restante a centros históricos; mediante los cuales las comunidades participan en el cuidado y mantenimiento de su patrimonio cultural. Estos son aplicados por la Secretaría de Desarrollo Social y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Se han generado más de 36.000 empleos, de los cuales cerca de 14.000 corresponden a 2017, cuyos beneficiarios participan en el cuidado del legado cultural de México, mediante labores de mantenimiento menor, que consisten en actividades no especializadas que realizan bajo la supervisión de arqueólogos y arquitectos.



ACCIONES EN EL 2017

El Instituto Nacional de Antropología e Historia es el organismo adscrito a la Secretaría de Cultura del Gobierno de la República que investiga, conserva y difunde el patrimonio arqueológico, antropológico, histórico y paleontológico de México con el fin de fortalecer la identidad y memoria nacional. En 2017, se desarrolló diversas actividades: investigación, enriquecimiento académico, protección jurídica, preservación y conservación del patrimonio, consolidación de sus centros académicos y escolares, mantenimiento a museos y zonas arqueológicas para hacerlos accesibles al público y realizó actividades de restauración.

INVESTIGACIÓN

Se registraron y autorizaron en el Sistema Institucional de Proyectos 935 proyectos, se realizaron trabajos de investigación en temas arqueológicos, antropológicos e históricos.

PROTECCIÓN TÉCNICA Y LEGAL

Fueron registrados 1.450 sitios arqueológicos en el Sistema Único de Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas e Históricas correspondientes a 12 entidades de la república mexicana. Además de que se actualizaron 1.230 registros de monumentos históricos incorporados al Sistema Único de Registro en 10 estados.

CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN

Fueron conservados poco más de 14.000 bienes muebles e inmuebles por destino de carácter arqueológico o histórico in-situ, en museos y talleres.

Se efectuaron más de 1.400 acciones de mantenimiento menor preventivo en museos, zonas arqueológicas y monumentos históricos abiertos al público.





“Conocer nuestro pasado es un punto de partida para construir los posibles futuros”

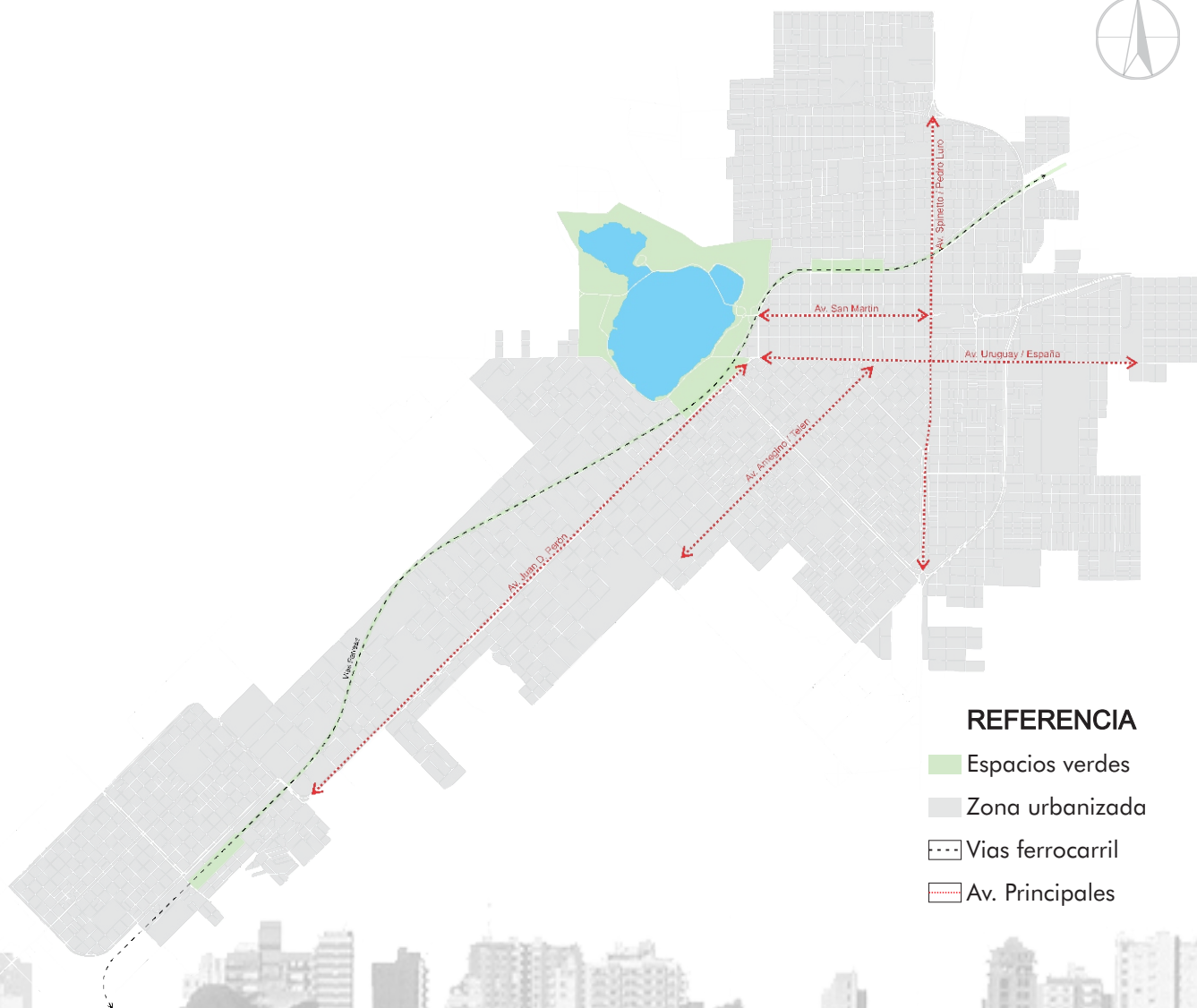
Tomás Fernández-Couto



Quinta Parte

Situación en La Pampa

MOVILIDAD



VÍAS PRINCIPALES DE SANTA ROSA

1 - Avenida San Martín

Esta es la avenida principal de la ciudad de Santa Rosa, ubicada en el casco centro e histórico, en uno de los laterales está la plaza San Martín, a metros de la iglesia Catedral y al frente de la sede del municipio. Además une dos puntos muy importantes, al oeste el Parque Recreativo Don Tomas y hacia el este el Centro Cívico provincial.

En ésta arteria, por su importante carácter, se dan todas las muestras públicas, como pueden ser reclamos, festejos, punto de encuentro, etc.

Esta se encuentra conformada por una avenida de doble circulación, con dos carriles para cada sentido, por donde circulan gran cantidad de vehículos particulares y el transporte público; además consta con un boulevard central, para el paseo de forma peatonal y espacios para el descanso y la permanencia. como punto negativo es la falta de vegetación y la congestión que se genera por el importante caudal vehicular que circula.



2 - Avenida Uruguay / España

Así como la avenida San Martín, ésta arteria cruza la ciudad de este a oeste con la particularidad de no ser una arteria principal por su ubicación o su contexto, siendo considerada de importancia por el excesivo caudal que soporta diariamente esta vía.

Esta vía esta constituida por dos vías de circulación, cada una con dos carriles y un tercero de estacionamiento, estas vías separadas por un cordón pequeño al centro.

Esta avenida tiene la particularidad de ser la desembocadura de la avenida Perón, que trae todo el caudal de vehículos de Toay, esto hace que diariamente por ella se circule mucho y se generen grandes congestiones, que se profundizan en las horas pico.

Al igual que la anterior avenida importante, esta tiene un déficit en la cantidad de vegetación, que no contribuye al medio ambiente.



VÍAS PRINCIPALES DE SANTA ROSA

3 - Avenida Spinetto / Pedro Luro

Esta avenida cruza la totalidad de la ciudad de Santa Rosa con orientación norte/sur, es la continuidad de la ruta nacional N° 35, que en el trayecto por la ciudad toma el nombre de Pedro Luro.

Esta vía al igual que las anteriores esta constituida por dos vías de circulación, con dos carriles cada una y un tercero para estacionamiento. Sobre el centro divide estas vías un pequeño cordón con un incipiente césped, que además se ubican las luminarias.

Esta arteria al ser la continuidad de la ruta alberga gran cantidad de trafico, pero con la materialización de la avenida de circunvalación esta disminuyo su caudal; hoy esta en proyecto realizar una variación de esta avenida, pero no afecta al trayecto urbano, este se realizara sobre terreno periférico rural.



4 - Avenida Amegino / Telén

Esta avenida dentro de la trama de la ciudad de Santa Rosa demuestra su importancia por el caudal de vehículos que transitan. Esta vía es de doble circulación y esta constituida con dos carriles, divididas por una señalización de doble linea amarilla.

Esta arteria tiene su importancia por ser una alternativa de la avenida Uruguay y además tiene un carácter comercial importante.

Esta puede ser considerada como una arteria posibilitante para una futura conexión con la ciudad de Toay, sin embargo esto fomentaría al mayor uso de vehículos particulares y al crecimiento urbano.



VÍAS DE CONEXIÓN SANTA ROSA - TOAY

1 - Avenida Juan D. Perón

Ésta avenida es la principal arteria que comunica la ciudad Capital con la ciudad de Toay, cuenta con 2 carriles en ambas manos con un caudal de 14.800 vehiculos diarios, y colectoras sin pavimentar. Es una de las calles con más repercusión dentro de la provincia por la cantidad de vehículos que va en aumento, notablemente por la migración de las personas de Santa Rosa a Toay en busca de tranquilidad y una mejor calidad de vida, esto conlleva a que la avenida no esta preparada para contener dicho caudal y esto ayudado por las altas velocidades con las que se cir-

culan los vehículos producen un sin número de accidentes, muchos de gravedad, por lo que la Av. Juan Domingo Perón es noticia frecuente en los diarios de la provincia por dichos accidentes. Esto conlleva a que autoridades municipales y provinciales tomen cartas en el asunto y propongan alternativas para mejorar el transito, como la colocación de semáforos, lomos de burro, etc. pero sin embargo lo único que se realizo hasta el momento es la demarcación de la cinta asfáltica.

SITUACIÓN



ACCIDENTES



Inicio > La Ciudad > Proponen semaforizar la avenida Perón

La Ciudad

Proponen semaforizar la avenida Perón

“No se puede cruzar”

El actual secretario de Obras Públicas es Pablo De Dios Herrero, precisamente el hijo del autor del proyecto. “Estamos analizando seriamente la semaforización, porque alguna solución hay que darle a la cuestión; en algunos sectores de la Perón no se puede cruzar de un lado a otro; y hasta a veces se hace imposible ingresar desde las colectoras”, sostuvo. El funcionario dijo que “se podría estudiar que se realice a través del programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (D.A.M.I.)”, que recientemente estuvo analizando problemas del conglomerado Santa Rosa - Toay. “Es totalmente factible”, aseguró el ingeniero Pablo De Dios Herrero, al referirse a la posibilidad de semaforizar la Avenida Perón, y “además establecer una onda verde de 70 kilómetros por hora”.

Por día, 14.600 autos

Un informe de Vialidad Provincial arrojó el año pasado que por la Avenida Perón circulan diariamente unos 14.600 vehículos diarios. En 2008 se habían registrado que eran alrededor de 8.000, los que fueron contados por un censo visual (turnos de tres empleados cada vez durante las 24 horas). Fuentes cercanas a DPV sostienen que se realizó en su momento un trabajo para la municipalidad de Toay, utilizando un contador de tránsito automático, se coloca una manguera cruzando la ruta con un censor que deja registrada la cantidad de autos y motos que circulan-, que mostro lo intrincado que resulta andar sobre todo en las horas pico. “A veces se hace imposible ingresar a la Avenida”, dijo un vecino.

VÍAS DE CONEXIÓN SANTA ROSA - TOAY

2 - Vías Ferroviarias

Santa Rosa es una estación ferroviaria de la red ferroviaria argentina, perteneciente al Ferrocarril Sarmiento, en el ramal que une las estaciones de Once y Toay. (Once es una de las cuatro terminales ferroviarias más importantes de Buenos Aires. Inaugurada el 20 de diciembre de 1882, está ubicada en el barrio de Balvanera, en inmediaciones de la plaza Miserere).

Esta vía se desarrolla sobre el eje Noreste / Suroeste. En el sector de estudio, conecta la estación de Santa Rosa y Toay pasando por diferentes puntos importantes de dichas localidades tales como institucio-

nes educativas, estadio multi-funcional, Parque recreativo Don Tomás, institución del poder ejecutivo de la Provincia de La Pampa, etc. (Esto es un punto positivo para proponer una re-funcionalización del mismo, a su vez complementar que diversas actividades que impulsen al encuentro social ya que a lo largo de las vías cuentan con espacios verdes de importancia).

Como aspecto negativo, las vías se encuentran en estado de abandono, llevando a una reducción paulatina de su uso siendo un lugar donde se hacen visibles hechos de vandalismo y violencia urbana.

SITUACIÓN



POSIBILIDAD



CRECIMIENTO URBANO



Santa Rosa – Toay

El artículo realiza un enfoque del problema analizando solo algunos indicadores, entre los muchos que integran los estudios geo-demográficos. Se demostrará la escasez de la población de la ciudad de Santa Rosa en el conjunto provincial y a nivel nacional y, además, una disminución en el ritmo de crecimiento de sus habitantes en la última década.

Sin embargo, observando los dos centros urbanos mayores dentro de la provincia, el proceso es inverso, hay un crecimiento que se acentúa y resulta en un aumento de su peso demográfico.

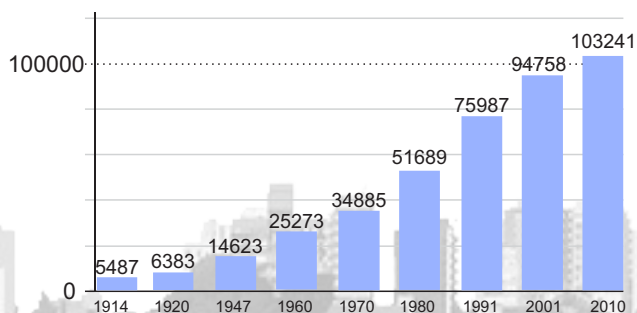
Este proceso de incremento demográfico está entre las causas básicas del crecimiento espacial de la ciudad, que experimenta la compactación gradual de su periferia y la extensión horizontal del área peri-urbana.

El análisis toma la población del país y de la provin-

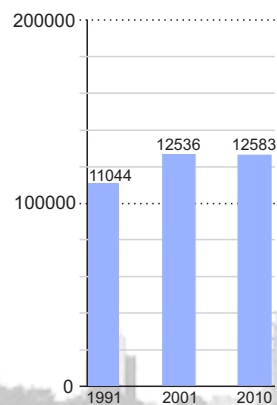
cia en su conjunto, además de Santa Rosa que siempre han tenido un peso demográfico relativo dominante. Asimismo, se realizan frecuentes comparaciones con la ciudad de Toay, segunda en importancia por su crecimiento poblacional intercensal. Entre ambas reúnen alrededor del 35% de la población urbana de La Pampa. Es un diagnóstico que se elabora exclusivamente a partir de fuentes secundarias, con las limitaciones que se expresan por separado.

El período considerado se extiende desde 1980 hasta 2010, pues se cuenta con los relevamientos censales de 1980, 1991, 2001 y 2010. Además, existe documentación complementaria que releva aspectos parciales y proyecciones que se extienden hasta el año 2021.

Variación intercensal de población.



Evolución demográfica de Santa Rosa entre 1914 y 2010



Evolución demográfica de Gral. Acha entre 91' y 2010

POBLACIÓN

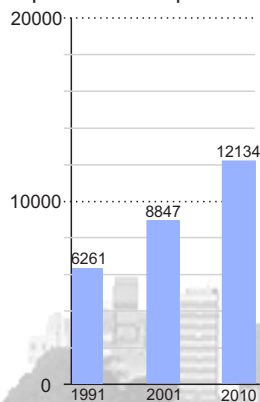
La dinámica demográfica se refiere a los hechos relacionados con el tamaño de la población, su evolución y su distribución espacial.

El proceso de poblamiento

Podemos explicar el poblamiento y la población actual de La Pampa por tres procesos dominantes:

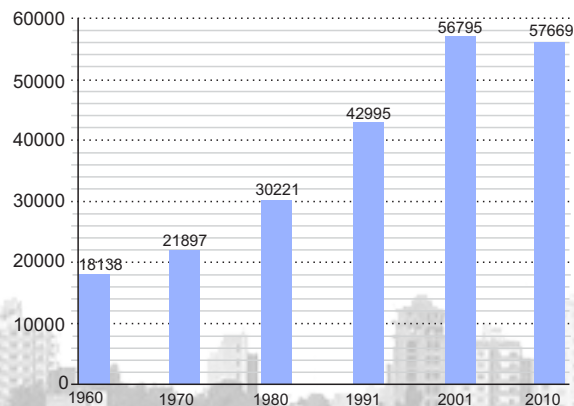
- La inserción tardía en el conjunto nacional.
- La fuerte emigración sufrida en las décadas del cuarenta y del cincuenta.
- La recuperación de la población, su redistribución y un reciente proceso migratorio.

La Pampa, igual que otros territorios que la rodean y se prolongan largamente hacia el sur estuvo al margen del proceso de organización territorial, protagonizado por las viejas "catorce provincias" de ocupación



Evolución demográfica de Toay entre 1991 y 2010

primigenia a partir de las ciudades territoriales. Su territorio se integraba en una vasta extensión asiendo del desierto, de población indígena hostil. Uno de los elementos principales que explican su poblamiento y las características de su población actual fue la inmigración europea que se inició en el país en 1856 y en La Pampa en las dos últimas décadas del siglo XIX. Ese auge se produjo por una administración que fomentó la colonización para incorporar al país al modelo agro exportador, pero sobre todo por el descubrimiento de La Pampa, tanto bonaerense como pampeana: una enorme llanura que está entre las regiones más fértiles del mundo para el cultivo de granos de fuerte demanda en la época. Con estas premisas, la población originaria de Europa suplió a la población indígena en la ocupación del espacio.



Evolución demográfica de Gral. Pico entre 1960 y 2010

Análisis de los indicadores

Para analizar el volumen de población y su distribución porcentual acudimos a los cuadros:

1- En el primero se observa un aumento gradual de la población en la ciudad de Santa Rosa y Toay, y además en el total del país. Para el año 2010, el denominado Gran Santa Rosa comprende 115.650 habitantes, divididos en 103.241 para Santa Rosa y 12.409 para Toay.

2/3- Respecto de la distribución porcentual en el conjunto del país, en general la cantidad de población es escasa, ya que entre las 24 jurisdicciones que integran el territorio nacional siempre ha rondado el 1%. En 1980 La Pampa era número 20º en el territorio na-

cional, tuvo el lugar 21º en 1991, y el 22º en 2001 y 2010, es decir que va perdiendo peso en el conjunto.

4- La tasa media anual de crecimiento intercensal indica el promedio anual de aumento de la población entre un censo y otro, que comprende tanto el crecimiento vegetativo como el migratorio. Podemos decir que entre todas las jurisdicciones que figuran en el cuadro, se destaca por su alta tasa de crecimiento la ciudad de Toay, que ha superado los 30 puntos en dos de las tres observadas. Respecto a esta evolución, es interesante observar que la disminución de Santa Rosa ha sido mucho más marcada que la de Toay en los dos últimos períodos.

Cuadros de referencias,

Cuadro 1: Crecimiento Poblacional Intercensal

Años	Santa Rosa	Toay	La Pampa	Total País
1980	54.491	5.634	208.260	27.949.480
1991	78.022	6.860	259.996	32.615.528
2001	96.920	9.256	299.294	36.260.130
2010	103.241	12.409	318.951	40.117.096

Cuadro 4: Tasa Media Anual de Crecimiento Intercensal. ciudad de Santa Rosa, Toay, Provincia de La Pampa y Rep. Argentina.

Periodo Intercensal	Santa Rosa	Toay	La Pampa	Rep. Argentina
1980 - 1991	43,1	12,3	24,8	15
1991 - 2001	24,2	34,9	15,1	11,2
2001 - 2010	8,7	34,1	6,6	9,7

Cuadro 2: División Porcentual. División Ciudad Santa Rosa, Toay y el Total provincial.

Años	Santa Rosa	Toay	La Pampa
1980	26,2	2,7	100
1991	30,0	2,6	100
2001	32,4	3,2	100
2010	31,6	3,9	100

Cuadro 3: Distribución Porcentual. División provincia de La Pampa y Rep. Argentina

Año	La Pampa	Rep. Argentina
1980	0,7	100
1991	0,8	100
2001	0,8	100
2010	1,0	100

AÑO 1980



En este año la población de Santa Rosa era de 54.491 habitantes y en Toay 5.634 habitantes, por la imagen satelital del momento podemos determinar una población muy incipiente en la ciudad de Toay y en Santa Rosa una consolidación de su centro, hoy casco histórico. Se puede ver un primer indicio de crecimiento en la ciudad capital hacia el sur de la misma, pero en una porción muy pequeña de tierra.

AÑO 1991



En este año la población de Santa Rosa era de 96.920 habitantes y en Toay 9256 habitantes, por la imagen satelital del momento podemos observar una clara consolidación de la ciudad de Toay y en la Capital el crecimiento lineal antes mencionado sigue en avance. En este periodo podemos notar un claro comienzo de expansión hacia el Sur – Oeste, sobre la vía que conecta las dos ciudades.

AÑO 2001



En este año la población de Santa Rosa era de 78.022 habitantes y en Toay 6860 hab, por la imagen satelital del momento podemos determinar un casi nulo crecimiento de la ciudad de Toay, mientras que en la ciudad Capital se distingue un completamiento del espacio destinado en el último censo y además un crecimiento hacia la zona norte. Claramente es el comienzo de una tendencia de crecimiento lineal

AÑO 2010



En este año la población de Santa Rosa era de 105.312 habitantes y en Toay 12.409 hab, por la imagen satelital del momento podemos ver claramente como el crecimiento urbano de la ciudad Capital avanzó muy rápidamente, generando una conurbación entre ciudades. Además, la ciudad de Toay reafirmo su consolidación y comenzó una expansión urbana muy agresiva sobre el terreno.

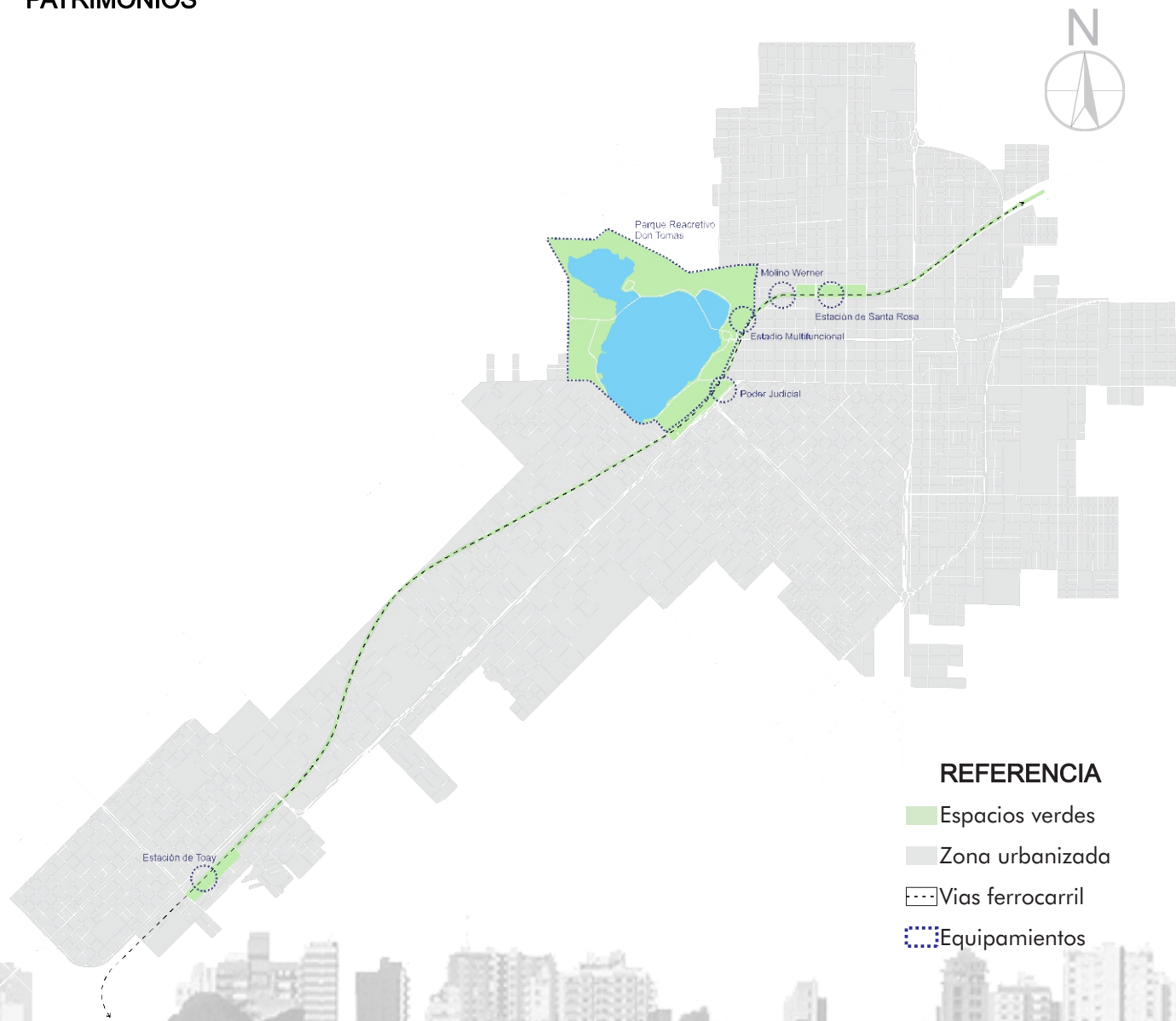
AÑO 2018







En la actualidad se estima un aumento de población, siguiendo la tasa promedio del ultimo censo (8,7%), de 8.000 habitantes llegando a un total de 113.000 habitantes aproximadamente. Toay siguiendo este crecimiento promedio llega a un total de 15.000 habitantes, teniendo un aumento aproximado de 3.000 habitantes.

Este afecta al crecimiento de la mancha urbana e incide en la conurbación ya existente.

PATRIMONIOS



REFERENCIA

-  Espacios verdes
-  Zona urbanizada
-  Vías ferrocarril
-  Equipamientos

1 - Estación de Santa Rosa

Construida en el año 1857, fue una de las primeras arquitecturas de importancia en la provincia. La llegada del ferrocarril marco una era para la población, esto demarca su importancia dentro de la trama actual de Santa Rosa.

Hoy la actual construcción se encuentra al norte del casco céntrico, rodeada de un gran espacio verde en desuso sin equipamiento ni cuidado.

Para evitar el deterioro de la construcción, el municipio instaló las oficinas de rentas que hasta la actualidad se encuentran en funcionamiento. Sin embargo, la imagen original del interior fue totalmente modifica-

da incorporando cerramientos nuevos, cielorrasos que ocultan la antigua cubierta tan características de las estaciones. Exteriormente si bien su estado de conservación es muy bueno, se pueden percibir actos de vandalismo tales como pintadas, vidrios rotos, luces rotas y el uso indebido por personas en situación de calle.

Su entorno próximo en estado de desuso, influye a este estado de conservación de la estación, haciendo un sector concurrido en horario administrativo, pero a su vez en un sector de alta inseguridad hacia las horas nocturnas.



2 - Estación de Toay

Fue construida en el año 1897, una vez finalizado el tramo que unía Buenos Aires con Santa Rosa, extendiendo la red ferroviaria hasta la ciudad de Toay. Esta llega del ferrocarril fue la principal causa de la fundación de Toay.

Junto con la antigua pulpería, son los dos edificios icónico de la ciudad y de ellos nació la cultura y la historia autóctona, esto le da su importancia patrimonial.

Durante muchos años la estación se encontraba en estado de abandono, entrando en deterioro su construcción de manera muy rápida. En la actualidad

se encuentra funcionando el museo del pueblo, inaugurado en el año 2017, protegiendo su valor arquitectónico e histórico.

Esta intervención freno el estado de deterioro y recuperando casi la totalidad de la construcción conservando la imagen original de la estación.

Debemos destacar la intervención por parte del municipio, en clara defensa de los patrimonios arquitectónicos de la ciudad, valorando la historia del pueblo y generando conciencia en los habitantes para proteger los tan importantes edificios.



3 - Ex Molino Werner

Construido en 1945 para el funcionamiento de una fabrica de harinas, una de las primeras industrias que trajo con sigo un auge económico para la ciudad. Hoy la industria harinera se traslado a la ciudad de Realicó.

Debido a este traslado de la industria, el edificio del molino entro en desuso permaneciendo así hasta la actualidad, en un claro estado de deterioro, cabe destacar el buen estado de la estructura del mismo impidiendo su derrumbe, pero ademas existen la totalidad de los vidrios rotos, existen paredes no portantes con peligro de derrumbe, cubiertas metálicas oxidadas y en un sector colapsada. A su al rededor un claro

descuido en la parquización, con vegetación de muy gran porte sin cuidado.

En los últimos años existieron una gran cantidad de proyectos y tesis para la re-funcionalización del molino, pero ninguno se concreto.

Lamentablemente este es un efecto que se repite en varias construcciones no solo en la ciudad de Santa Rosa, sino en otras localidades y provincias. Es una problemática que debemos frenar y poder aprender a valorar los vestigios que la historia nos deja durante el paso del tiempo.



4 - Parque Recreativo Don Tomas

El Parque Recreativo Laguna Don Tomás es uno de los espacios públicos más importantes de Santa Rosa, consta de 500 hectáreas de espacios verdes y un espejo de agua donde se puede practicar pesca y deportes acuáticos. Hay zona de parrillas, juegos para niños, un centro de interpretación de flora y fauna, una pileta de natación y también desde aquí se accede a la estancia La Malvina, que perteneció al fundador de la ciudad. Allí se puede ver a los habitantes realizando varias actividades físicas como recreativas que se incrementan durante los fines de semana. La laguna se encuentra en la parte oeste de la

ciudad, siendo parte de la ciudad misma. Para llegar a este pulmón verde hay que transitar la avenida principal, llamada San Martín hasta chocarse de frente con la laguna. No son más de 20 cuadras desde el centro de la ciudad. Otro acceso es por la Av. Uruguay, al oeste, costeando al Centro Judicial de Santa Rosa.

Hoy en día en cuanto al estado del parque podemos decir que ha sido dañado por el vandalismo, por lo que la municipalidad ah decidido cerrar sus puertas en horarios nocturnos, es así que se lo empezó a poner en valor desde hace unos años.



5 - Estadio Multifuncional

Proyecto que se inicio en el año 2010 con el objetivo de elevar el nivel de la provincia con el resto de las del territorio nacional, por una mala administración provincial el proyecto no se pudo finalizarse, los cálculos estructurales erróneos fueron la causa del freno en la construcción.

Se encuentra en un punto muy atractivo de la ciudad, junto a la laguna don Tomas, creando una imagen de mucho interés turístico y deportivo.

Este no forma parte del conjunto de edificios patrimoniales, pero es considerado como un hito a futuro con su completamiento. Este puede traer con sigo un aumento de interés deportivo y turístico a la provincia

mejorando su economía.

Hoy este es un sector muy degradado, se encuentra en proceso de re-funcionalización, pero con una imponente estructura metálica tirada en un costado del estadio con claros vestigios de oxidación por el paso del tiempo.

Como parte de una serie de promesas del actual gobierno está la finalización de este estadio, de ser concretado este hecho merece una mención por los diversos beneficios que contrae, pero no podemos ser ajenos a manejos fraudulentos y actuar para que estos no sean moneda corriente y afecten la imagen de la ciudad.



6 - Poder Judicial

Construido en el año 2008 tras un concurso nacional en el año 2001, respuesta a requerimientos planteados mediante una propuesta de carácter urbano arquitectónico que permita transformar el sitio elegido en un 'polo cívico institucional representativo del Poder Judicial, y aporte al crecimiento natural de la ciudad un hito referencial que consolida el sector.

El conjunto urbano-edificio así propuesto está integrado por dos edificios lineales enfrentados y desplazados entre sí que conforman un espacio público longitudinal exterior: la Plaza-Foro Judicial.

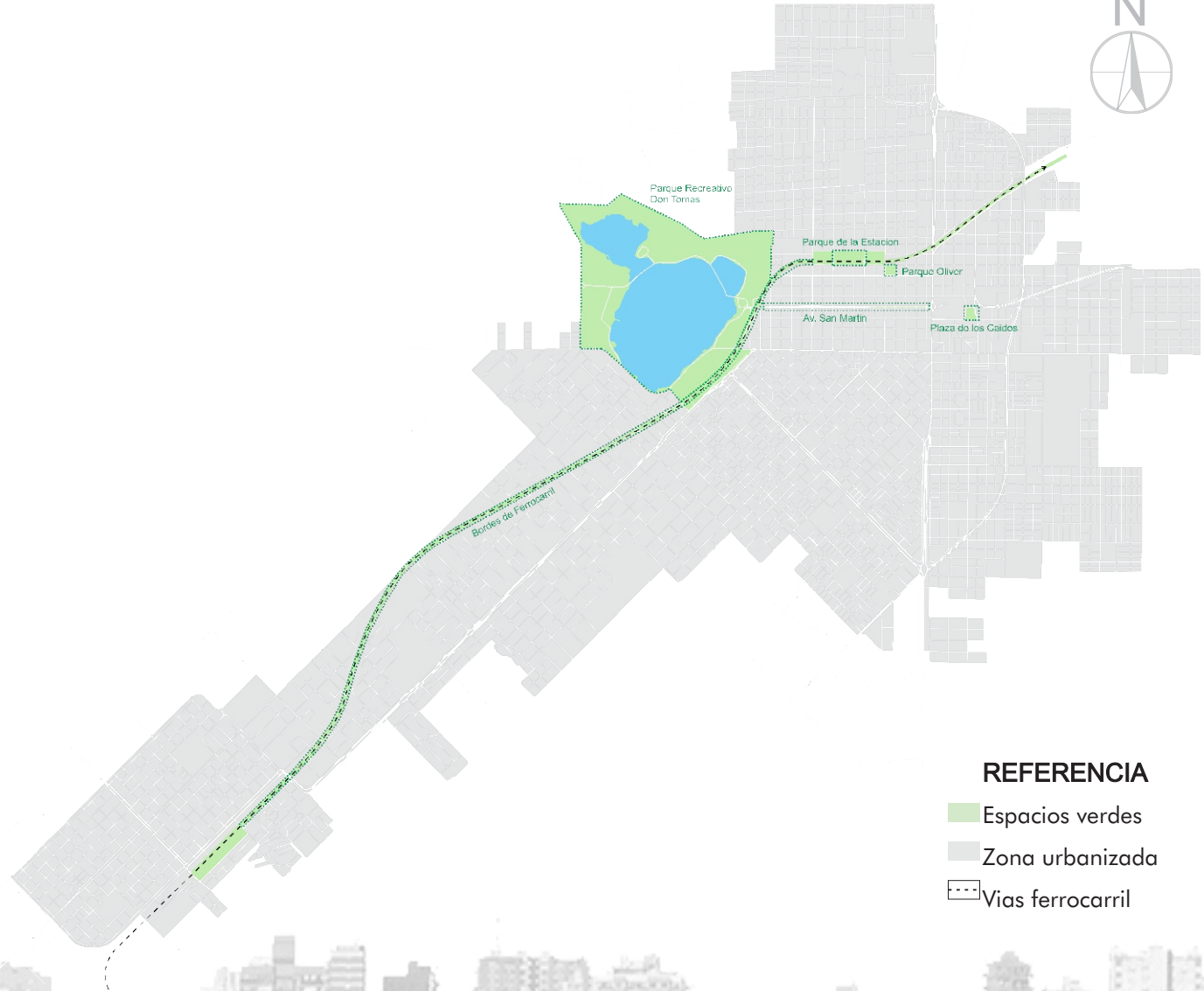
En un extremo de la plaza, se conforma una am-

plia esquina con acceso desde el centro de la ciudad, en el extremo opuesto se ubica el acceso vehicular y la playa de estacionamiento público con vistas al Parque Don Tomás.




Esto es considerado un hito en la trama de ciudad, y un futuro patrimonio que en conjunto con el centro cívico, son las principales cedas administrativas de la provincia. Es de vital importancia su conservación durante el paso del tiempo, para así ser un ejemplo claro de la arquitectura moderna y ser centro de relatos históricos importantes.



ESPACIOS VERDES



REFERENCIA

-  Espacios verdes
-  Zona urbanizada
-  Vias ferrocarril

1 - Avenida San Martín

Esta avenida es un caso muy particular en la ciudad, como vía de circulación vehicular es una de principales con mucho tráfico, y lo podemos destacar como el principal espacio de encuentro de los jóvenes habitantes. Además de ser el lugar de expresión social ya sea para manifestaciones, festejos, etc.

El boulevard central posee equipamientos fijos para la permanencia, tales como bancos y plataformas de bajo nivel con terminación en madera. Podemos ver como este espacio no es de amplias dimensiones, pero sin embargo es el elegido para su uso.

En las veredas de esta avenida también ocurre este fenómeno de apropiación de una manera mucho más informal.

Como puntos negativos a este espacios, es la falta de equipamientos para el caudal de gente que lo concurre, considerando que no fue pensado para ello; la exposición a la contaminación tanto auditiva como ambiental que generan los vehículos que constantemente circulan por la avenida; y esto afectado además por la poca cantidad de vegetación.



2 - Parque del Ferrocarril

Se encuentra ubicado en una zona muy privilegiada de la ciudad de Santa Rosa, se localiza en el centro de la ciudad y forma un pulmón verde dentro de la trama.

Este gran predio tiene unas dimensiones aproximadas de 300mts por 150mts, en cual se encuentra la vieja estación de la ciudad, actual oficina de rentas provincial, y además pasan las vías del tren. El espacio vacante verde tiene una superficie aproximada de 850m², hoy se encuentra sin ningún tipo de intervención paisajística, sin contar con equipamientos, ni mantenimiento y con poca vegetación arbórea.

Podemos destacar una mínima apropiación en donde se llevan a cabo diversas actividades tales como, una pequeña feria artesanal durante los fines de semana, y además mediante un permiso municipal, se realizan encuentros religiosos, los cuales se llevan a cabo bajo una estructura temporaria.

Estas actividades dan nota de una posible intervención para aprovechar al máximo este gran espacio y así fomentar el encuentro social, el esparcimiento y la participación de las instituciones educativas que rodean el predio. Todo con el objetivo de valorizar el sector y mejorar la calidad de vida.



3 - Parque Oliver

Podemos considerarlo como uno de los lugares más apropiado para el encuentro y la interacción social de la ciudad de Santa Rosa. Es un espacio de dimensiones pequeñas para ser considerarlo como parque pero muy nutrido en atributos positivos que lo llevan a considerar como tal.

Este espacio posee un diseño muy atractivo jugando con elevaciones, que permite por un lado el resguardo de los niños y como esplanada para los adolescentes. Aportando a este diseño, posee equipamientos fijos aptos para la permanencia de los habitantes y juegos infantiles inclusivos para los mas pequeños.

Estos puntos muy positivos del parque se deben a una correcta administración del mismo, así como el cuidado del mismo que permite su uso diario.

Este parque es uno de los pocos espacios de la ciudad que tiene un sentido de pertenencia en la sociedad, esto lleva a que la misma gente que lo utiliza lo respeta y lo mantiene. Como todo espacio público no es ajeno a vandalismo, sobre todo en horas de la noche, sin embargo este no entra en desuso por el antes mencionado sentido de pertenencia que la gente tiene.



4 - Plaza Posterior al Centro Cívico

Este es uno de los diversos espacios destinados a ser plazas públicas dentro de la ciudad, y en su gran mayoría comparten características desfavorables, como es la falta de mantenimiento, equipamientos deteriorados, poca vegetación y falta de luminarias. Esto hace que las mismas no se encuentren en uso y al paso del tiempo el vandalismo crece a la par de la inseguridad.

Si bien este es un ejemplo, la plaza de los Caídos en Malvinas tiene la ventaja de estar rodeada de importantes equipamiento.

Como aspecto negativo podemos detectar el gran caudal de vehículos que transitan en las calles colindantes de la misma, la proximidad a la terminal de ómnibus genera un conflicto en los usuarios para acceder y permanecer en el sector.



5 - Bordes de las Vías Ferreas

Este espacio se encuentra en discusión desde hace muchos años debido a que no existe una coordinación entre municipio, provincia y nación para su mantenimiento, esto lleva a que dichos espacios no sean intervenidos y queden como vacantes sin uso dentro de la trama de las ciudades.

Posee un ancho aprox. que varía entre los 30 y 40 metros, por el cual en su centro se encuentra el paso de las vías férreas, con sus límites acompañados de vegetación y una senda peatonal deteriorada.

Como un punto positivo este borde representa un gran porcentaje del espacio verde por habitante en la ciudad. Sin embargo, por falta de políticas públicas éste no es aprovechado y se encuentra en estado de abandono, generando inseguridad en su entorno y fragmentación.





Sexta Parte

Programa de Actuación



Como resultado de un profundo análisis, tomando como eje nuestro tema problema, se empezó con una mirada desde su localización, pasando por todas las problemáticas que encontramos en las ciudades de latinoamérica y analizando como repercuten en Santa Rosa y Toay, podemos determinar elementos y formas de actuar para poder dar una solución.

Se plantearán en esta etapa un programa cualitativo, planteando hipótesis de acción a futuro y actividades primarias y secundarias en cada instancia ó escala de actuación (regional, intermedio y local).

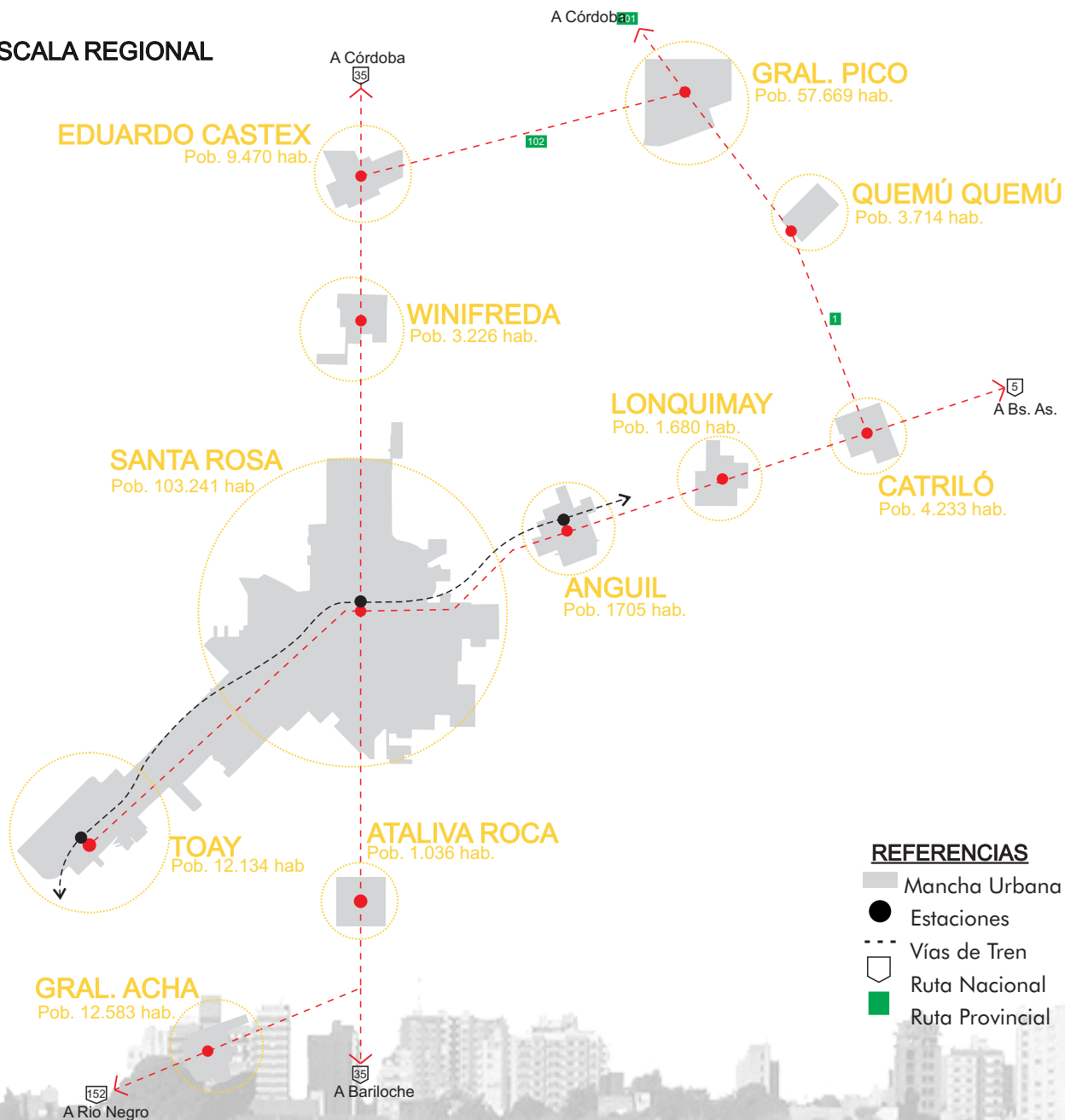
OBJETIVO GENERAL

Contribuir al proceso de mejoramiento de la ciudad y su urbanización, mejorando su sistema viario y edificios mediante un plan integral de acción por parte del gobierno provincial de La Pampa.

Recuperar el valor patrimonial de uno de los principales hitos históricos de la ciudad, creando un sentido de pertenecía a los habitantes y una mirada valorativa de los mismos.

Mejorar la interconectividad regional, mediante un nuevo sistema transporte interubano.

ESCALA REGIONAL



ALCANCE

Esta escala involucra un territorio más amplio, tomando a las localidades más cercanas a la ciudad, las cuales funcionan de manera complementaria a la capital. Además se toma al trayecto del ferrocarril como principal posibilitante de renovación.

Se toman tres ciudades (Santa Rosa, Toay y Anguil), que compartirán ejes de acción que contribuyan al desarrollo no solo local sino regional y provincial.

HIPÓTESIS

Se genera un plan sustentable que mejora la movilidad particular y de bienes, reduciendo los costos de traslados, aportando así a la disminución del uso de los vehículos motorizados particulares y contribuyendo a la disminución de la contaminación.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Favorecer a la creación de nuevas vías de conexión a nivel regional.
 - ✘ Re-funcionalización de vías férreas.
 - ✘ Reducir costos de producción de materias primas.
- Generar un nuevo medio de transporte sustentable y eficiente.
 - ✘ Ferro Urbano
 - Menor uso de vehículo particular
 - Disminuir la contaminación ambiental
- Mejorar la conectividad de las ciudades satélites a la capital.
 - ✘ Incorporar flota de microbuses interurbanos
 - ✘ Nuevo recorrido de microbuses



ESCALA INTERMEDIA



REFERENCIAS

- Mancha Urbana
- Espacios Verdes
- Vías de Tren
- Circunvalación
- Avenidas Principales
- Avenidas Secundarias
- Nodos Planteados

ALCANCE

Esta escala involucra el territorio de mayor urbanización denominado la Gran Santa Rosa, tomando toda la zona urbanizada de la ciudad capital, al igual que de la localidad de Toay y la conurbación que existe entre ambas.

HIPÓTESIS

Generar espacios de integración social que suture los dos sectores de la gran Santa Rosa, frenando la fragmentación generada por las vías. Incorporando a lo largo de su trayecto un parque lineal que una distintos nodos de espacios públicos con actividades diversas.

OBJETIVOS

- Generar de un sistema de espacios verdes públicos a lo largo del recorrido de las vías férreas.
 - ✘ Planificar de parques
 - ✘ Proyectar equipamientos
- Implementar de un nuevo sistema de transporte publico sustentable y eficiente.
 - ✘ Ferro Urbano
- Fomentar la disminución del uso de vehículos motorizados particulares.



PROGRAMA

Como una acción para mejorar la organización del master plan, se planteo una subdivisión del mismo en 5 (cinco) sectores, donde a cada uno se le asigno un rol diferente con sus respectivas actividades.

La asignación de cada rol esta dada a partir de un relevamiento de equipamientos que, mediante acción conjunta con el municipio pueden dar sustento a las diferentes actividades y por sobre todo un control adecuado.

Cada una de estas actividades siempre busca sa-
near las problemáticas que posee el sector y fomentar la integración social y la cohesión.

SECTOR 1

Rol: CULTURAL

Estación Intermodal
Museo
Comercios
Of. Administrativas

SECTOR 2y3

Rol: PRODUCTIVO

Parada Intermodal
Parque
Huerta
Feria

SECTOR 4

Rol: ADMINISTRATIVO

Parada Intermodal
Parque
Comercio Gastr.

SECTOR 5

Rol: COMERCIAL

Estación Intermodal
Parque
Polo Gastronomico
Of. Administrativas



ESCALA SECTORIAL



ALCANCE

Esta escala abarca el predio ferroviario de la estación de Santa Rosa y entorno próximo, como sector de interés a intervenir arquitectónicamente.

HIPOTESIS

Este equipamiento en conjunto con el espacio público como actor y soporte principal de las actividades, a la ciudad en su totalidad, donde se proyectarían actividades complementarias que permitan la cohesión social, identidad, educación, trabajo y recreación.

OBJETIVOS

- Recuperar la función y su imagen original a la estación del ferrocarril.
- Crear y generar servicios y actividades complementarias en el entorno más próximo a la estación.
- Crear un nuevo parque como espacio verde, apto para todo tipo de actividades recreativas.
- Crear un nuevo equipamiento de conexión interurbana.



PROGRAMA: ESCALA SECTORIAL

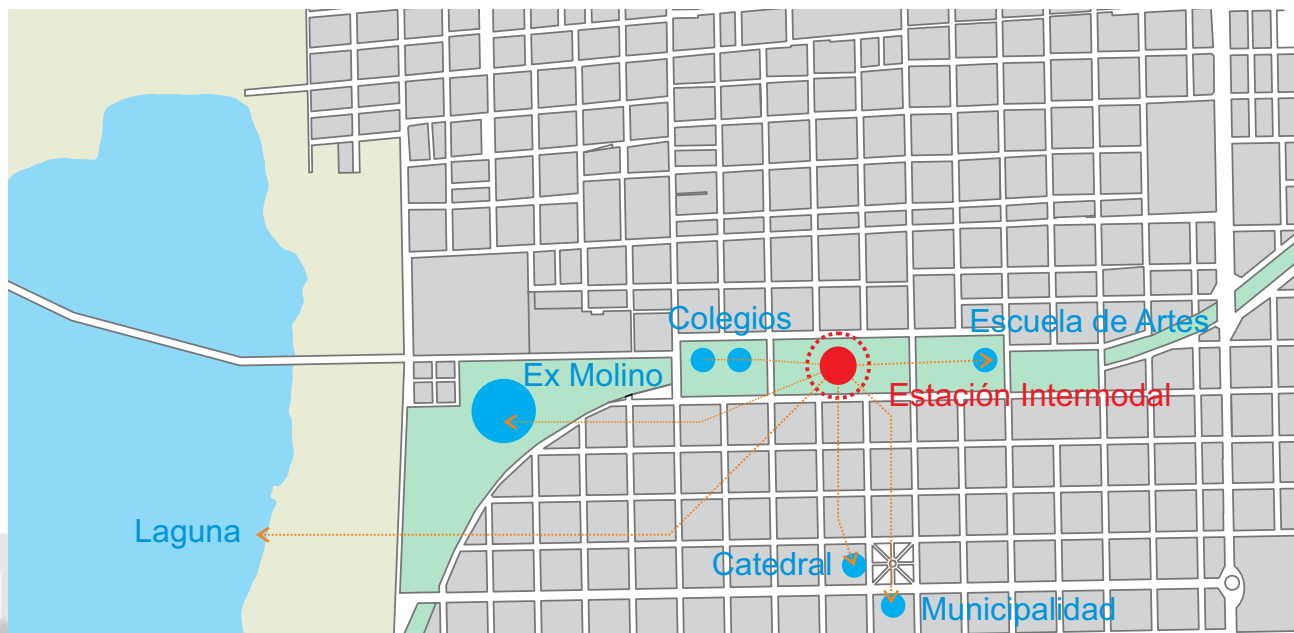
Se busca la refuncionalización tanto de la estación del ferrocarril como del propio tren, buscando una puesta en valor del patrimonio arquitectónico ferroviario y de una solución sustentable a la problemática de movilidad de la ciudad de Santa Rosa.

-Al mismo tiempo este sector de las estaciones del ferrocarril se crean servicios y actividades complementarias en el entorno más próximo.

-Se crea un gran espacio verde lineal, acompañando el trayecto de las vías férreas eliminando la fragmentación que producen dichas vías, fomentando el encuentro social.

- Se crea un nuevo equipamiento que en conjunto con la recuperación de la estación Santa Rosa, funcionen como un intercambiador de flujo interurbano. Mejorando la conectividad entre las ciudades y disminuir el uso de vehículos particulares.

- Se plantea una nueva normativa edilicia para todo el borde del sector y de la propia ciudad capital, impidiendo el avance de la mancha urbana hacia terreno rural y creando una ciudad compacta.



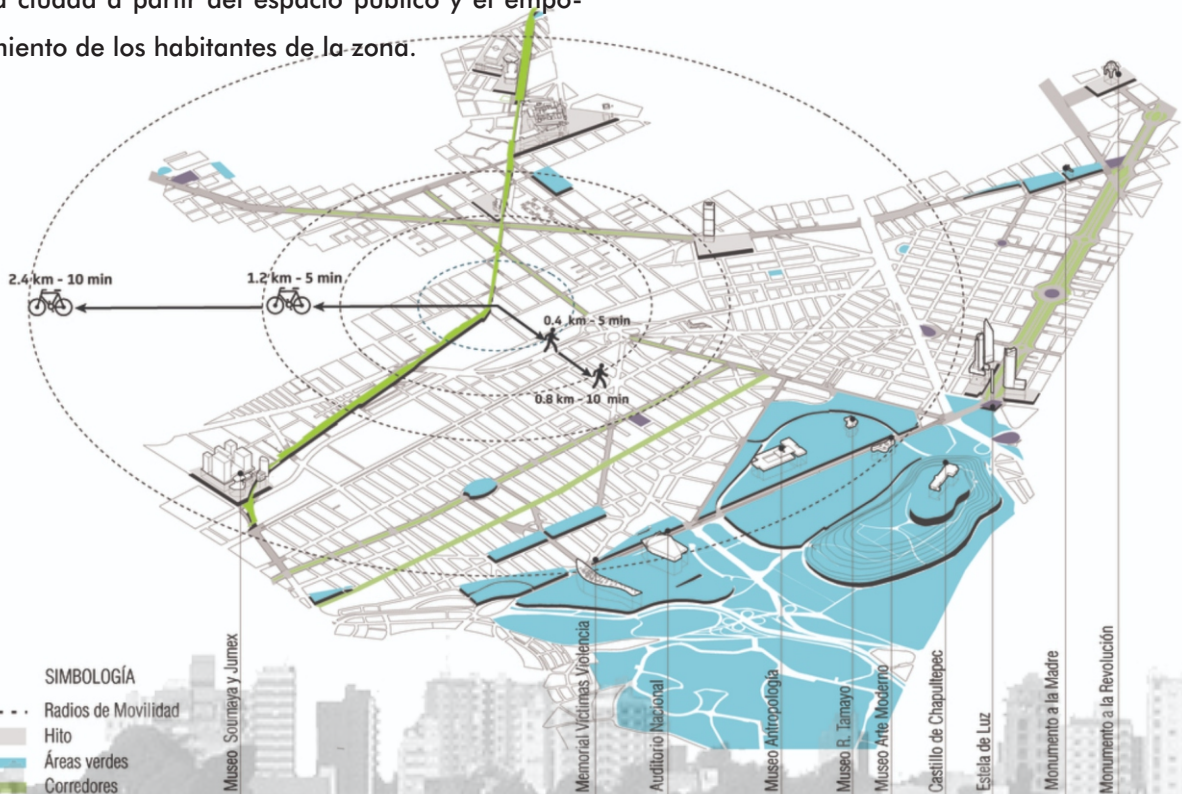
EJEMPLO DE EJECUCIÓN: PARQUE LINEAL FERROVIARIO DE CUERNAVACA - MEXICO

La convocatoria del Concurso Internacional de ideas El bosque lineal de 1.4 kilómetros contiene: Parque Lineal Ferrocarril de Cuernavaca de la Ciudad de México surgió con el propósito de generar y crear espacios públicos a partir de la recuperación de la antigua infraestructura del Ferrocarril de Cuernavaca para transformarla en un espacio dinámico e inclusivo. Este proyecto se erige como una oportunidad de dotar de un bosque urbano lineal de 4.5 km de longitud que teje la ciudad a partir del espacio público y el empoderamiento de los habitantes de la zona.

El bosque lineal de 1.4 kilómetros contiene:

- *279 árboles (cantidad)
- *14,523 m² de espacios verdes
- *3,997 m² de aguas en reservas de agua

Arquitectos: Gaeta-Springall Arquitectos
Ubicación: F.C. de Cuernavaca, Mexico
Arquitectos a cargo: Julio Gaeta y Luby Springall



Busca generar un parque lineal a modo de bosque urbano de 4.5km de longitud que atraviesa 22 colonias y que construye ciudad; un espacio democrático, activo, programático, incluyente, sustentable, conector; un espacio que contribuya en espíritu de comunidad y pueda sumar en el sentimiento de apropiación del espacio público por la gente. Constituye una dimensión estrategia que fortalece este proyecto y crea a su vez las condiciones a nivel escalar en la dimensión metropolitana con la intención de generar una costura con el sistema de espacios públicos urbanos de la ciudad.

Se plantearon acciones pensando en el mediano y largo plazo; escenarios 2018-2020 y 2030, futuros cambios en la zona, crecimiento de árboles, construcción del bosque urbano, y apropiación de la gente sucesiva del espacio urbano y de la costura con las 22 colonias.

Desarrollándose bajo los objetivos de sostenibilidad, multiescalar, multimodalidad, integración de actores urbanos, socialmente inclusivo, activación social y cultural, el jurado otorgó el primer lugar a la oficina mexicana Gaeta-Springall Arquitectos, de Julio Gaeta y Luby Springall, quienes proponen que este proyecto urbano es una oportunidad para que se "construya ciudad, conforme espacio público, genere espíritu de comunidad y pueda contribuir en el imprescindible sentimiento de apropiación y empoderamiento de los vecinos y usuarios de este fragmento de ciudad".

“No queremos generar un proyecto acabado, más bien, intentamos generar una dirección proyectual desde una visión abierta que a partir de la socialización y participación de la gente pueda construirse un proceso y proyecto a mediano y largo plazo”.



En su totalidad y con la construcción de las 3 fases, tendríamos un bosque urbano lineal de 4.5 km de longitud que, a su vez, construirá ciudad, conformará espacio público, sumará en el espíritu de comunidad. El proyecto deberá contribuir en el crecimiento y transformación, en el necesario equilibrio entre vivienda y programas mixtos, al balance imprescindible entre desarrollo económico y social, y entre preservación del patrimonio y potencializar de su condición de transformación.

Se plantearon acciones pensando en el mediano y largo plazo; escenarios 2018-2020 y 2030, futuros cambios en la zona, crecimiento de árboles pequeños, construcción del bosque urbano, y apropiación de la gente sucesiva del espacio urbano y de la costura con las 22 colonias.

Los bosques urbanos son espacios calificados que tienen numerosas ventajas ambientales y sociales, desde temas de calidad del aire, reducción de ruidos hasta los que refieren a los temas educativos y de apropiación y empoderamiento comunitarios. Son estas razones las que nos llevan a enfatizar que estamos ante la gran oportunidad de construir el Bosque Urbano Ferrocarril de Cuernavaca.

Proyecto y sostenibilidad

Debe ser una operación sustentable en términos espaciales, técnicos, sociales y temporales; es decir, desde lo inmediato, el mediano plazo y hasta el largo plazo; un proyecto que conciba las acciones sobre el territorio como operaciones cargadas de garantías para el uso de los recursos en el futuro.



Séptima Parte

Conector Urbano

CONECTOR URBANO

Esta Tesis de grado es denominada CONECTOR URBANO, como un juego de palabras involucrando las problemáticas detectadas en la ciudad. Conector hace referencia a la unión regional que intentamos mejorar y a la integración de la sociedad en un gran espacio nuevo; Urbano es debido al cambio que proponemos ya sea viario como edilicio.

Esta intervención conjuga las ideas de conservación patrimonial, incorporar medios de movilidad varios, relación directa con espacio público y el medio ambiente.



DIAGRAMA DE INTERVENCIÓN

Como un método de organización y tomando en cuenta lo existente sobre el sector a intervenir; Se determino dividir en 3 (tres) espacios lineales a lo largo de todo el sector.

Cada uno corresponde a una funcionalidad específica, siempre con la intención de ser un espacio integrador para la sociedad.



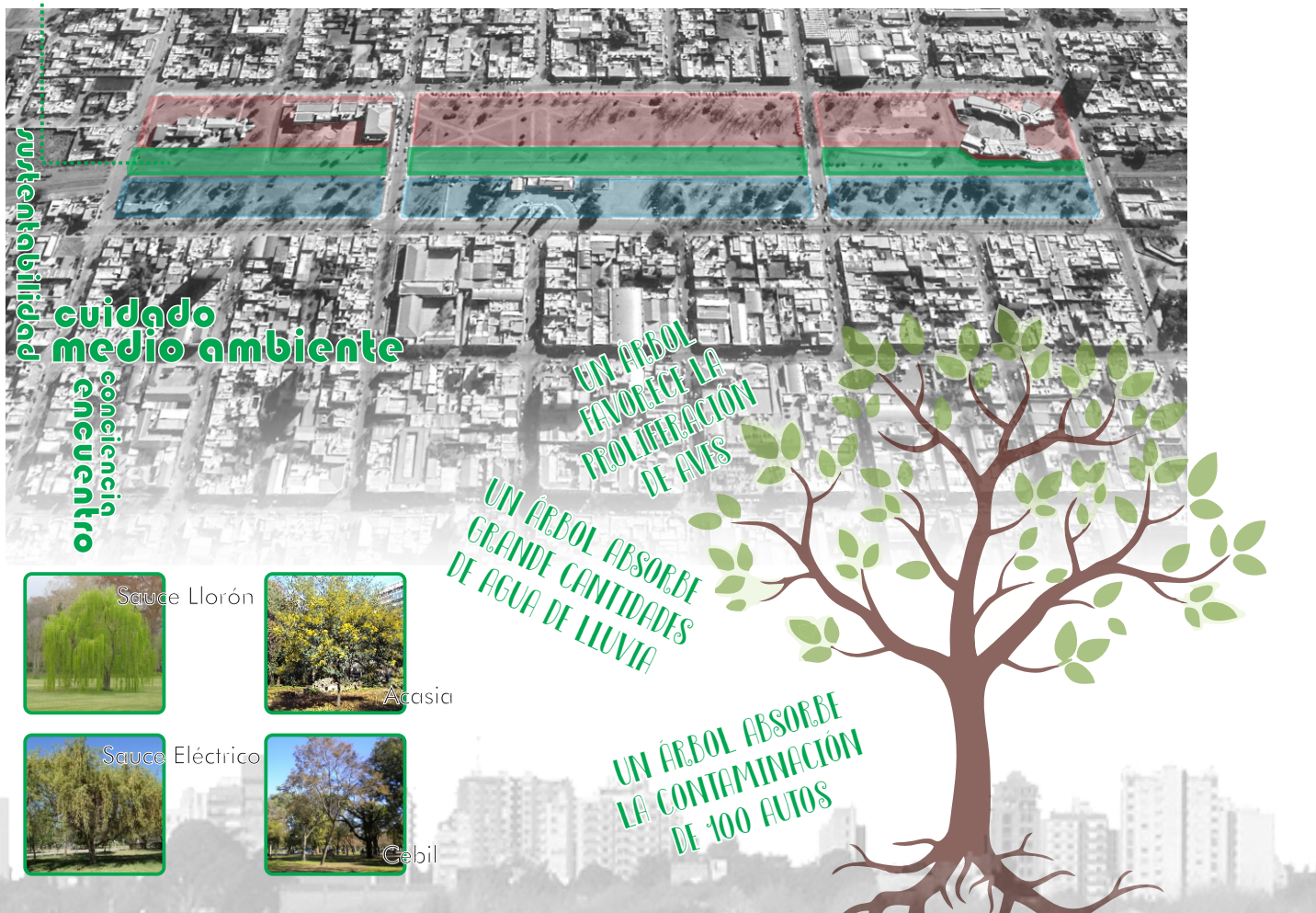
SECTOR NORTE

El primer sector corresponde al borde norte que da hacia la calle 1 de Mayo. Sobre este borde en la actualidad se encuentran materializadas instituciones educativas, lo cual indica una clara intención por parte del municipio de CONSOLIDAR ese sector. Por ello se busca completar este proceso de consolidación; Tomando en cuenta las instituciones educativas ya emplazadas, se incorpora un edificio anexo a la Universidad Nacional de La Pampa y nuestro CONECTOR URBANO.



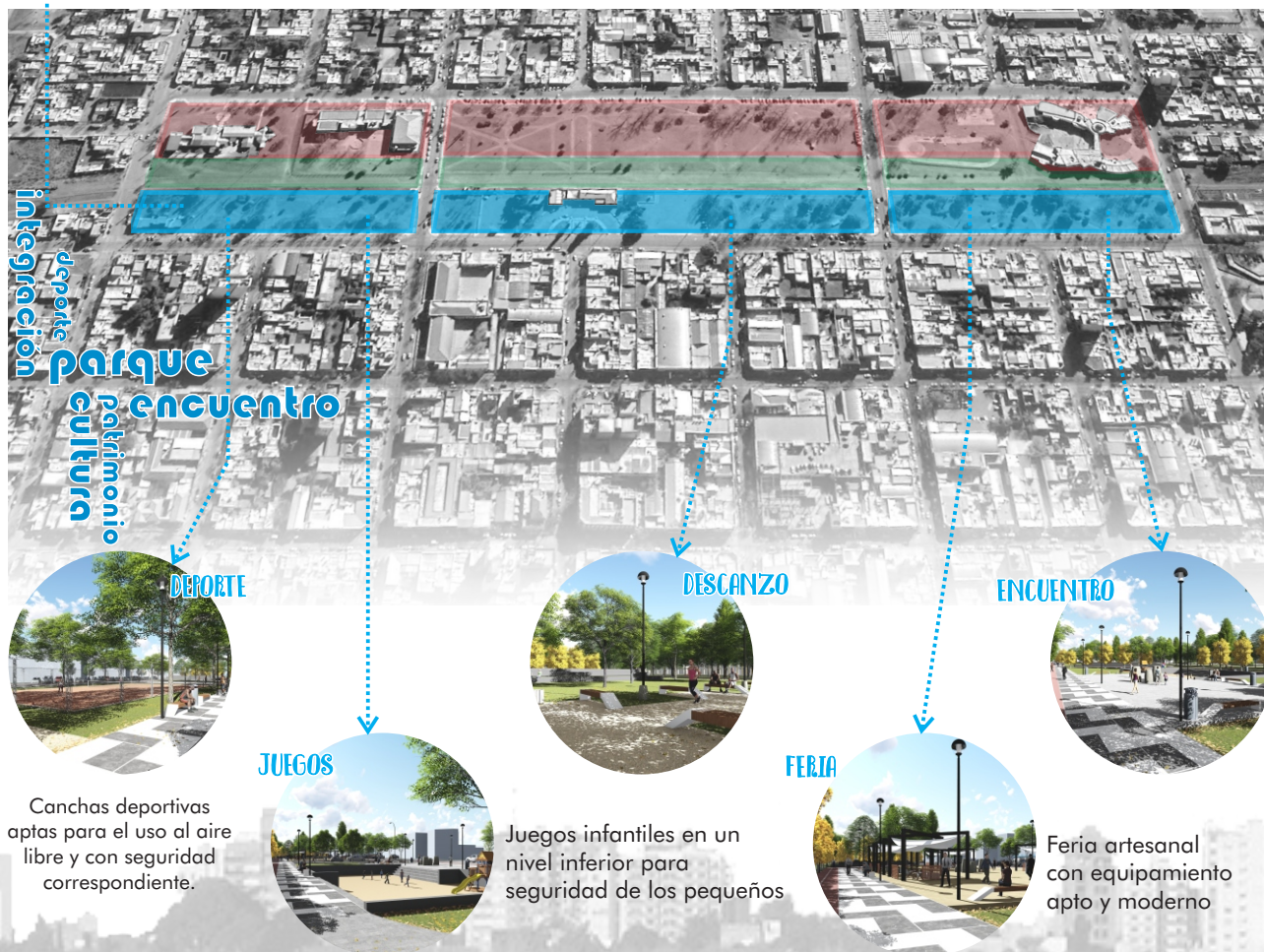
SECTOR CENTRAL

Sobre el eje central del sector se realiza un proceso de FORESTACIÓN, incorporando una importante cantidad de especies arbóreas de diversas especies autóctonas de la región, el objetivo de esto es aportar al cuidado del medio ambiente y proporcionar a la ciudad un pulmón verde capaz de absorber gran cantidad de agua de lluvia y reducir la emanación de CO².



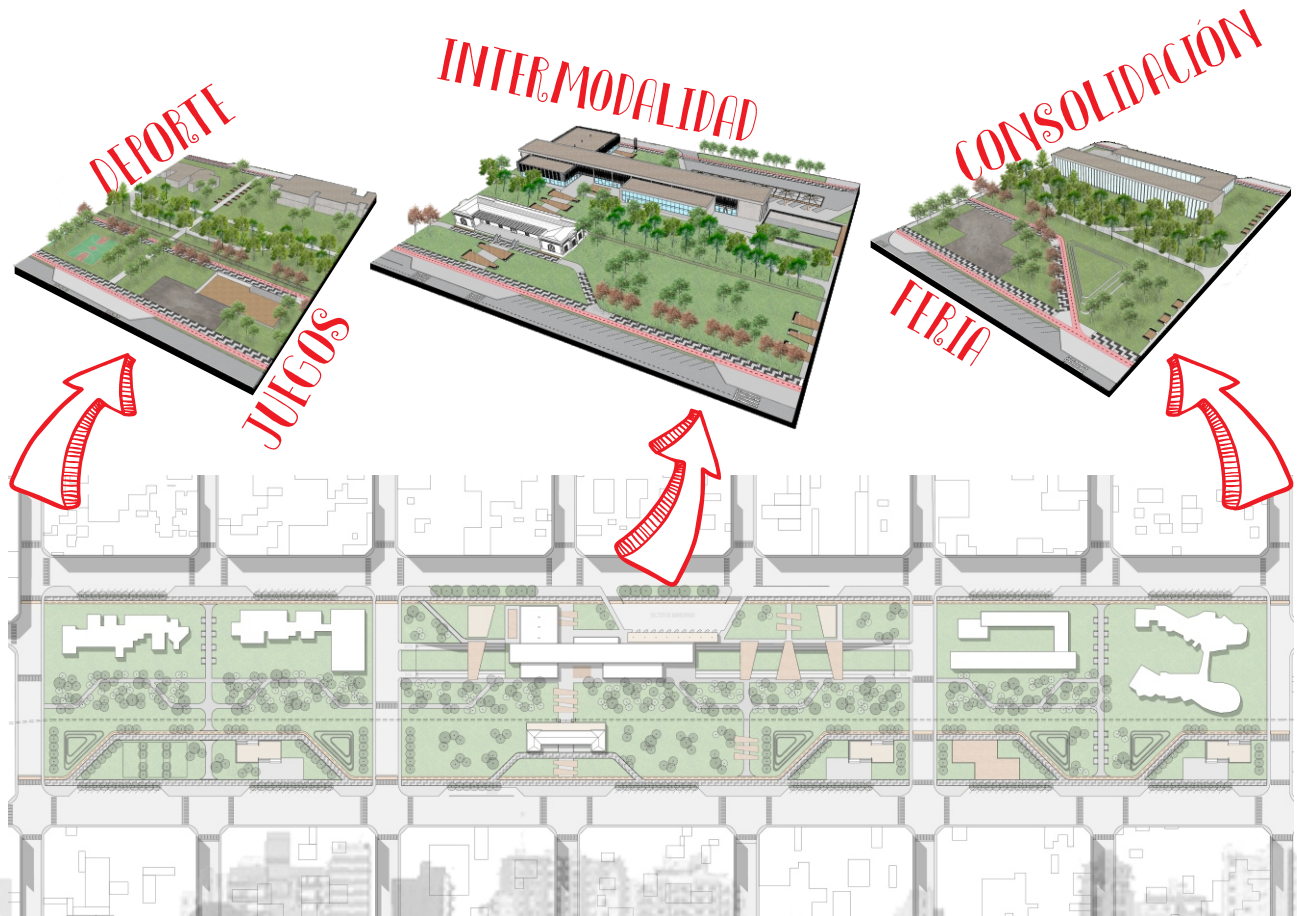
SECTOR SUR

El tercer sector se ubica en sobre el borde sur que da hacia la calle Alsina. Sobre este se materializa un gran PARQUE LINEAL, en el cual se plantearon una sucesión de espacios con actividades diversas, tales como deportivas incorporando canchas, lúdicas con juegos infantiles, comerciales con equipamiento para ferias artesanales, culturales y de espera.



ESPACIO PÚBLICO

Uno de los objetivos principales de este CONECTOR URBANO es brindar a la sociedad un nuevo espacio atractivo con diversas posibilidades de actividades, fomentando así el encuentro social entre los habitantes y la integración de las diferentes clases sociales. Además es fundamental aprovechar el gran espacio para incorporar diferentes especies de vegetación que mejoren la calidad ambiental y aumenten la adsorción del agua de lluvia.



ESTACIÓN INTERMODAL

La conectividad de la ciudad de Santa Rosa y Toay fue el principal disparador de este CONECTOR URBANO, por ello buscamos mejorar dicha conexión, incorporando medios de transporte público y/o privado que funcionen de manera eficiente y fomente la disminución del uso de vehículos particulares.

Esta ESTACIÓN INTERMODAL, conjuga todos los medios de posibles tales como el tren, buses interurbanos, colectivos urbanos y taxis. Para ello se partió de la recuperación funcional de la estación de tren y la incorporación de una arquitectura nueva.



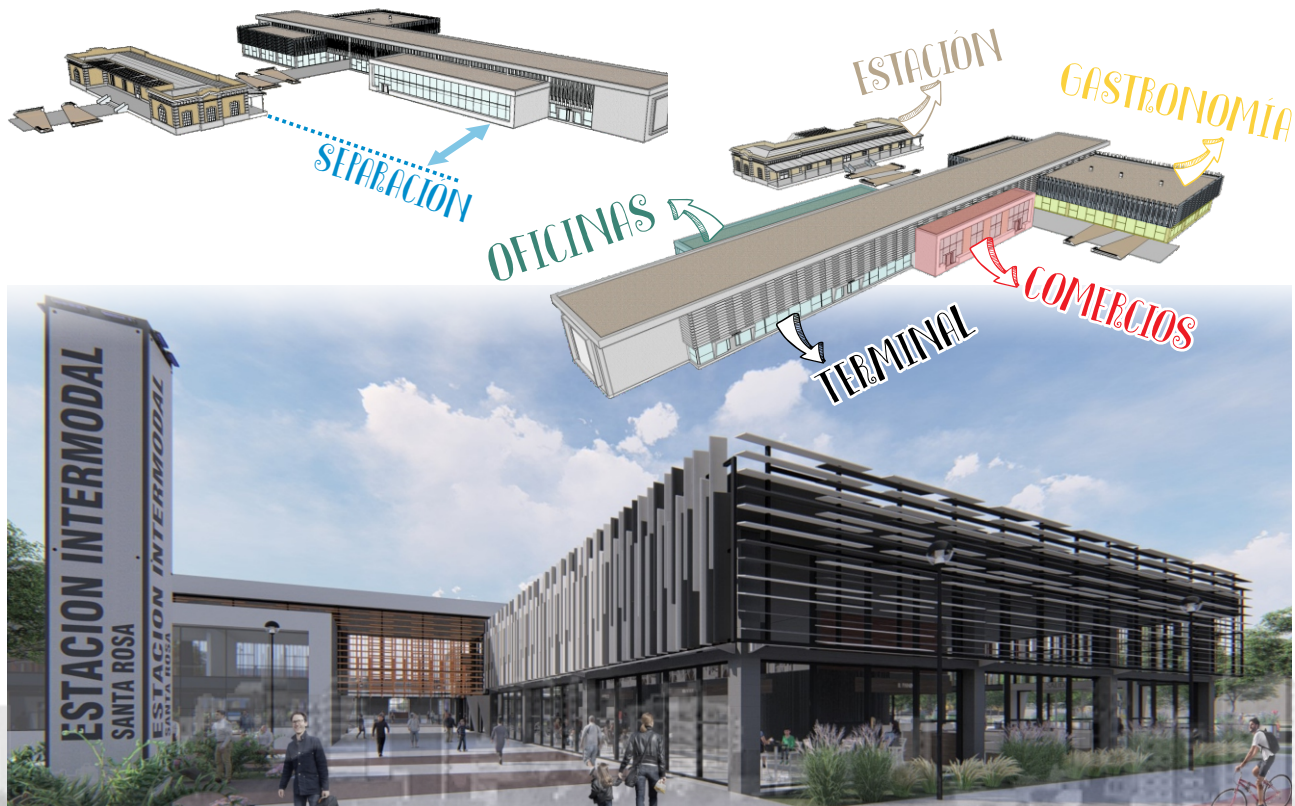
ESTACIÓN FERROVIARA

La estación intermodal propuesta se inicio a partir de la recuperación arquitectónica y funcional de la vieja estación Santa Rosa. Esta intervención se centra en la reparación total de los muros portantes exteriores, respetando sus molduras y aberturas, se le realiza un proceso de revocado y pintado para un mejor acabado. Otro aspecto, fue la restauración de la cubierta de la galería que cubre los andenes, la cual mantiene la estructura histórica con columnas de hierro, correas de madera y terminación superior en tejas, las cuales serán reemplazadas con chapa debido a su deterioro. La cubierta interna de la estación esta materializada a partir de cabriadas de madera, y al igual que la cubierta exterior, sera restaurada y dejada a la vista, contrariamente a la actualidad.



ESTACIÓN INTERURBANA

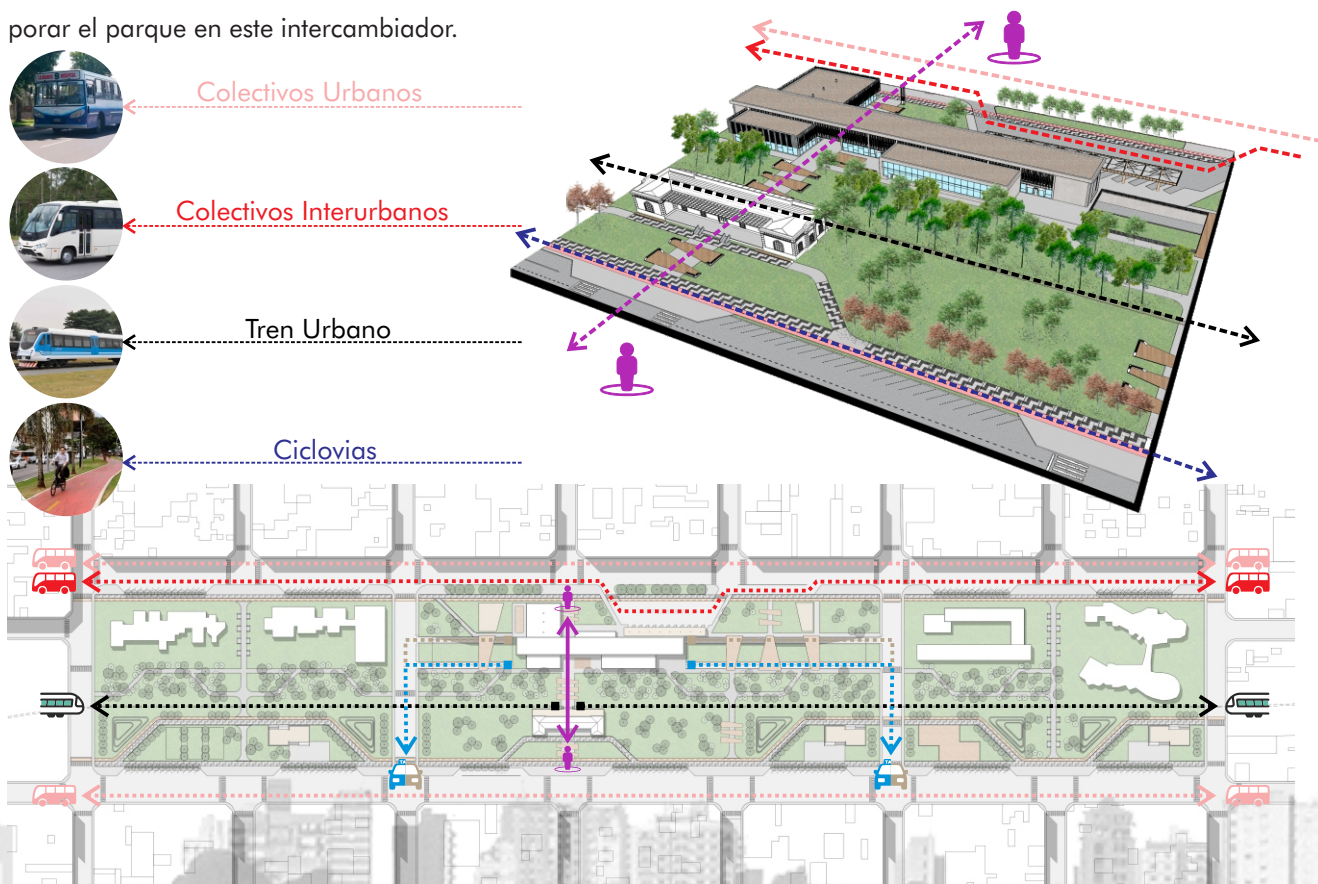
Complementando a la estación ferroviaria y la refuncionalización del tren, se incorpora una nueva arquitectura capaz de albergar diferentes funciones, pero principalmente la de TERMINAL INTERURBANA. Esta intervención se materializa de manera separada a la estación con el fin de respetarla y no quitarle el protagonismo que merece. Este complemento se materializa a partir de una gran cubierta plana de la cual se desprenden bloques de diferentes alturas y terminaciones exteriores, cada uno de ellos mantiene una función diferente ya sea comercial, administrativa o privada. Uno de los bloques que se desprenden es de mayor dimensión, debido a la incorporación de un polo gastronómico que integre a los usuarios del intercambiador y de los habitantes de la ciudad.



MEDIOS DE TRANSPORTE

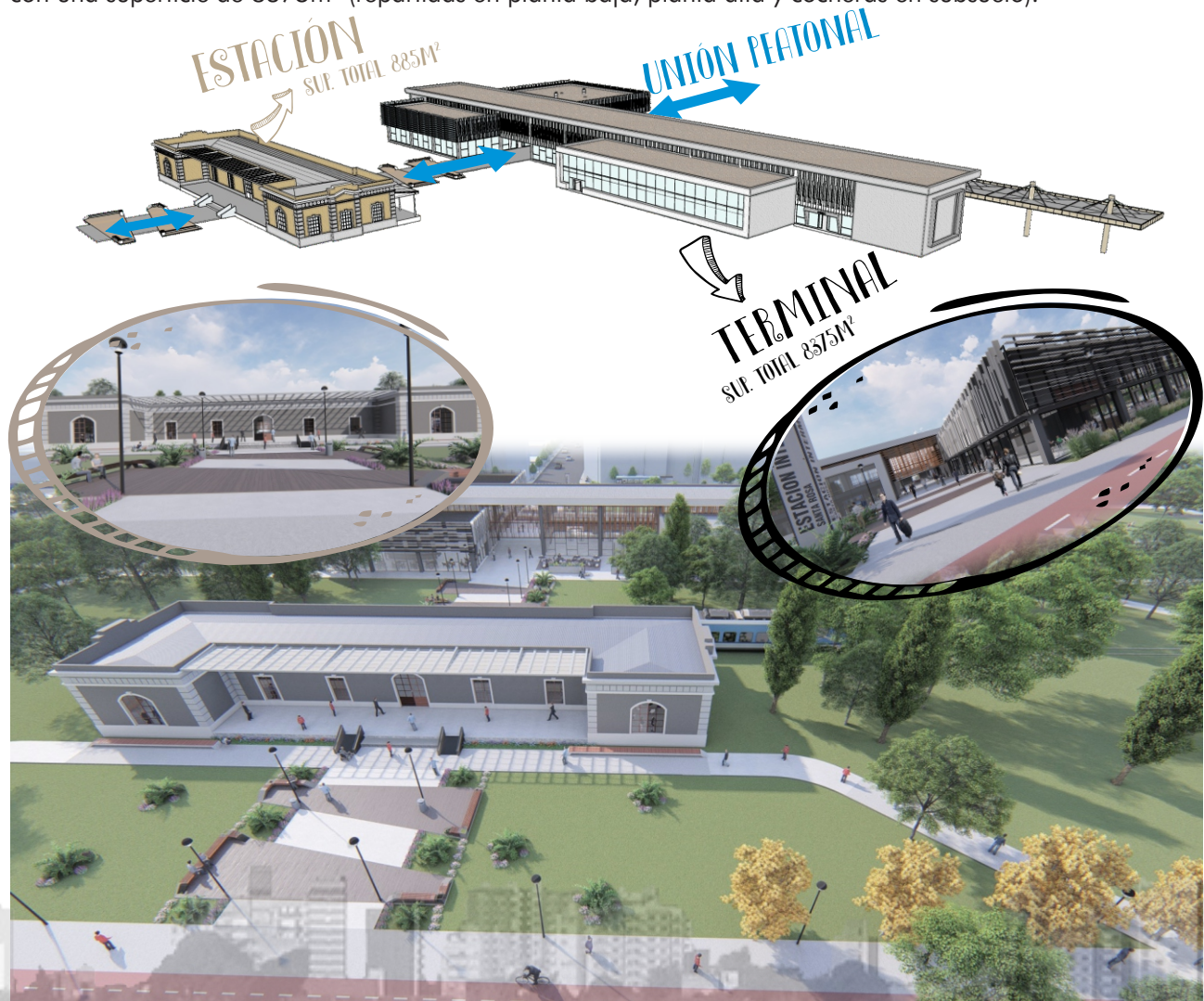
Los distintos medios de movilidad que funcionan en este intercambiador, corren de manera longitudinal al sector intervenido, los colectivos urbanos circulan sobre las calles Alsina y 1 de Mayo, el tren circula por el centro del parque, los colectivos interurbanos circulan sobre calle Alsina y los taxis junto a los vehículos particulares ingresan al sector por calle Cnel. Gil y egresan por calle Salta, ubicándose en un nivel por debajo del suelo.

El peatón como principal usuario, circula de manera transversal a estos flujos, a partir de un camino central que une los dos bloques de estación y terminal interurbana; Esta circulación peatonal tiene la intención de incorporar el parque en este intercambiador.



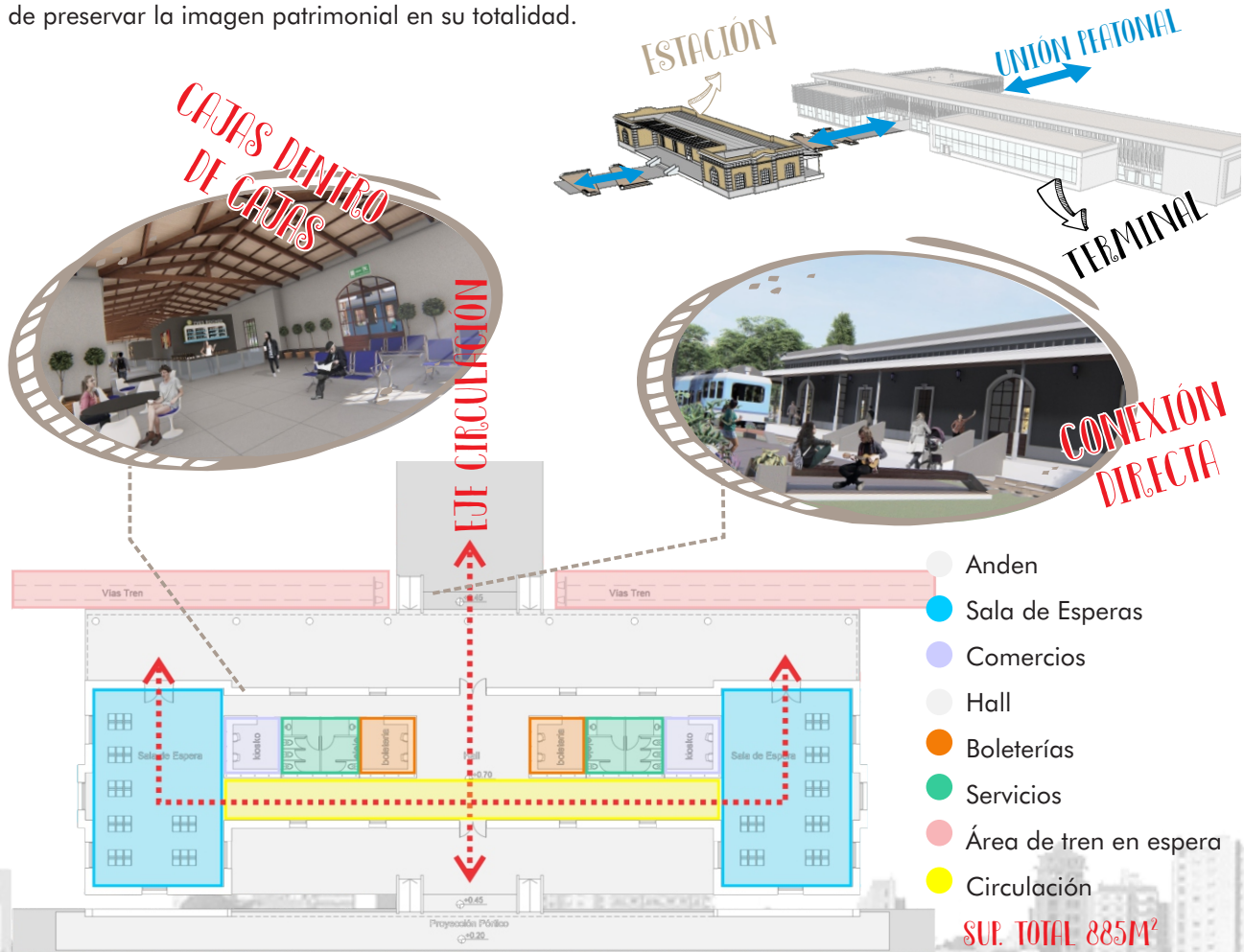
BLOQUES FUNCIONALES

La estación intermodal se divide en dos bloques arquitectónicos, uno destinado a la movilidad ferroviaria, que consta con una superficie de 885m², y otra a la de autobuses interurbanos, taxis y vehículos particulares, con una superficie de 8375m² (repartidas en planta baja, planta alta y cocheras en subsuelo).



FUNCIONAMIENTO ESTACIÓN FERROVIARIA

El programa funcional de la estación ferroviaria tiene una composición simétrica en un solo nivel; en el eje central se ubica un hall principal, en sus extremos las salas de espera las cuales poseen salidas directas hacia los andenes. Para la ubicación de los servicios, boletarías, comercios utilizamos el concepto de “cajas dentro de cajas” donde se generan dos bloques, los cuales se separan de las envolventes laterales y la cubierta con el fin de preservar la imagen patrimonial en su totalidad.



FUNCIONAMIENTO ESTACIÓN INTERURBANA

El programa funcional del bloque complementario se divide en dos funciones principales, en primer lugar la estación interurbana de autobuses, y en segundo lugar un área con función gastronómica.

En la intersección de los dos bloques se ubica un hall central abierto. En la planta baja de la estación interurbana hay una gran sala de espera a lo largo de todo el desarrollo en la que se abren 4 locales comerciales, un núcleo de circulación vertical, 6 boletarías no convencionales ya que cada una cuenta con sala de espera y como remate se ubican los servicios. En orientación norte se ubican los 12 andenes de los colectivos estando en contacto directo con calle de entrada y salida.

- Hall
- Circulación
- Locales / Cocina
- Área de Gastronomía
- Área de Bar
- Sanitarios
- Sala de Espera / Circulación
- Locales Comerciales
- Boletarías
- Andenes
- Expansión Gastronomía



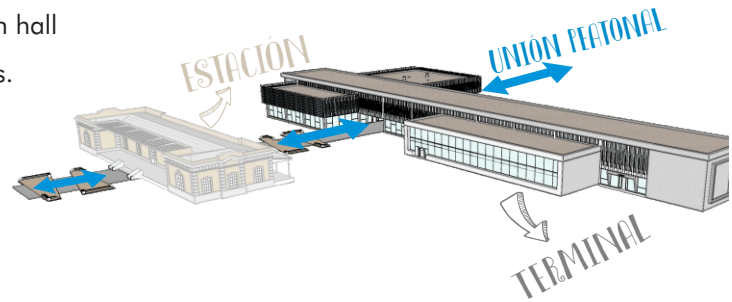
SUP. PB. ESTACIÓN INTERURBANA 2090M²

TERMINAL SUP. PLANTA BAJA TOTAL 3555M²



FUNCIONAMIENTO ESTACIÓN INTERURBANA

En planta alta en un ámbito más privado se ubican las oficinas de coworking, la cual cuenta con un kiche-nette, 3 oficinas privadas y un área de trabajo compartido, enfrentados a esta función separados por un hall se localizan las oficinas privadas de las boletarías.



SUP. PA ESTACIÓN
INTERURBANA
1170M2

- Hall
- Circulación
- Oficinas de Boletarías
- Oficinas Co-Working
- Sanitarios
- Doble Altura

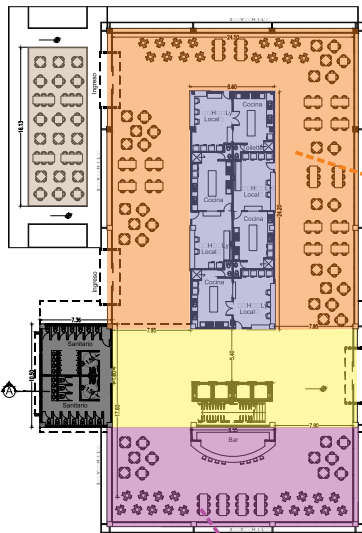


OFICINAS

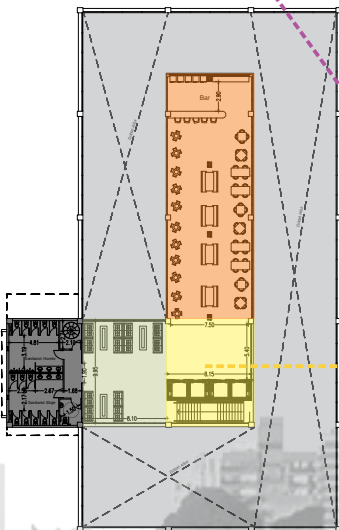


FUNCIONAMIENTO ESTACIÓN INTERURBANA

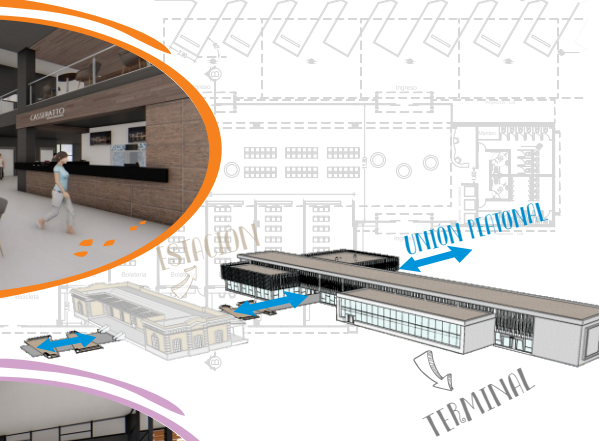
En la planta baja del bloque gastronómico se ubica un patio de comida en doble altura alrededor de los locales de atención y cocina, también separado por el núcleo de circulación vertical cuenta con un bar que tiene una expansión visual hacia el parque central. La planta alta también se ubica un restaurante que balconea hacia el patio de comida en planta baja.



SUP. PB GASTRONOMÍA 1465M²

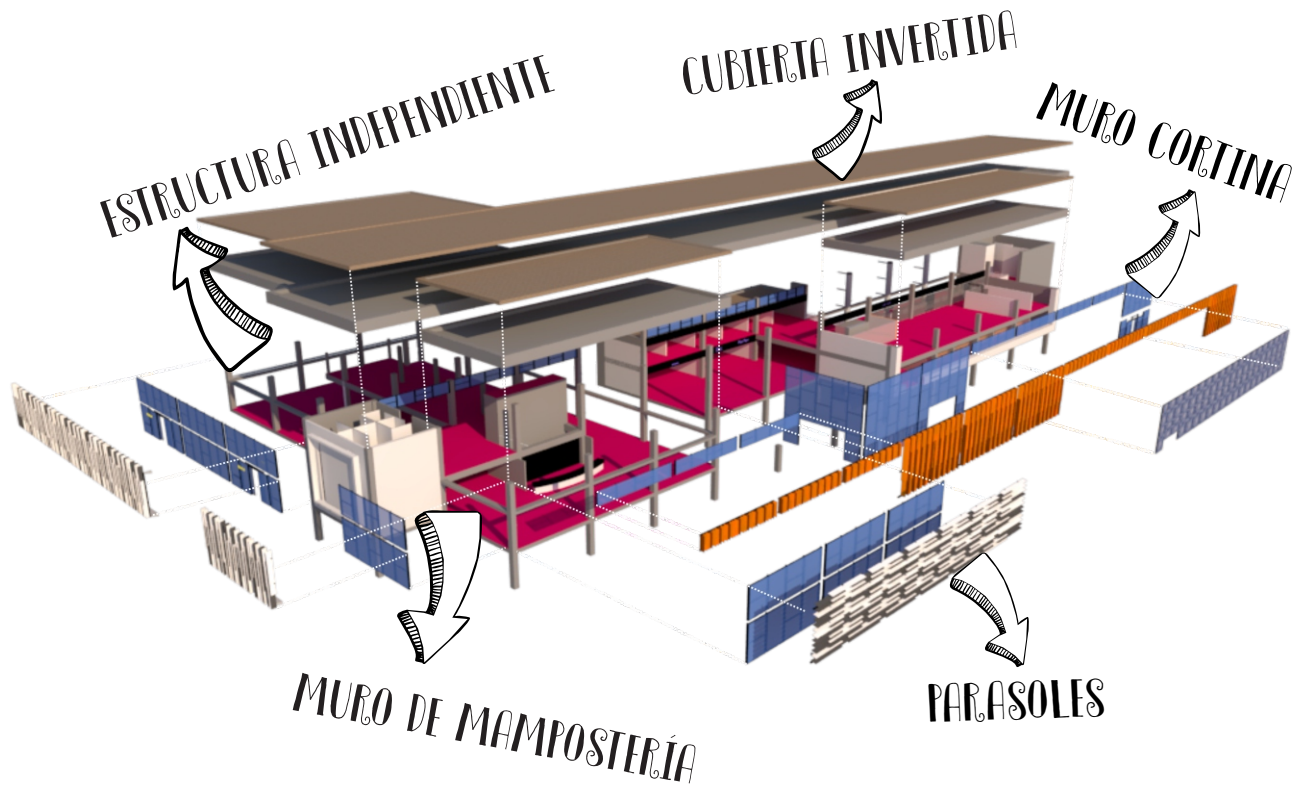


SUP. PA GASTRONOMÍA 290M²



- Hall
- Circulación
- Locales Atención y Cocina
- Patio de Comida
- Área de Bar
- Sanitarios

DESARROLLO ESTRUCTURAL



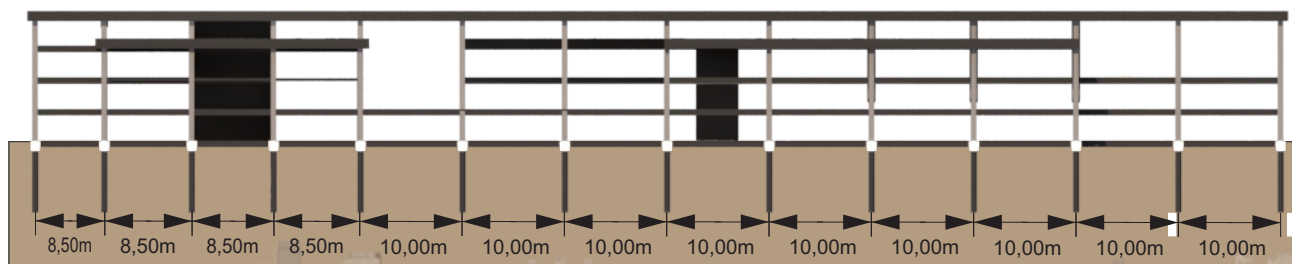
ESTRUCTURA INDEPENDIENTE

El proyecto de arquitectura está diseñado a partir de un sistema constructivo tradicional conformado por una estructura independiente de vigas y columnas de hormigón armado in-situ.

ESQUEMA ESTRUCTURAL AXONOMÉTRICO.

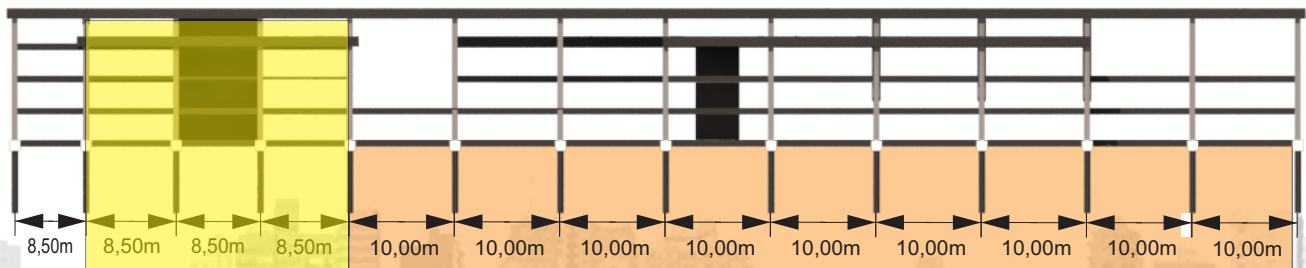
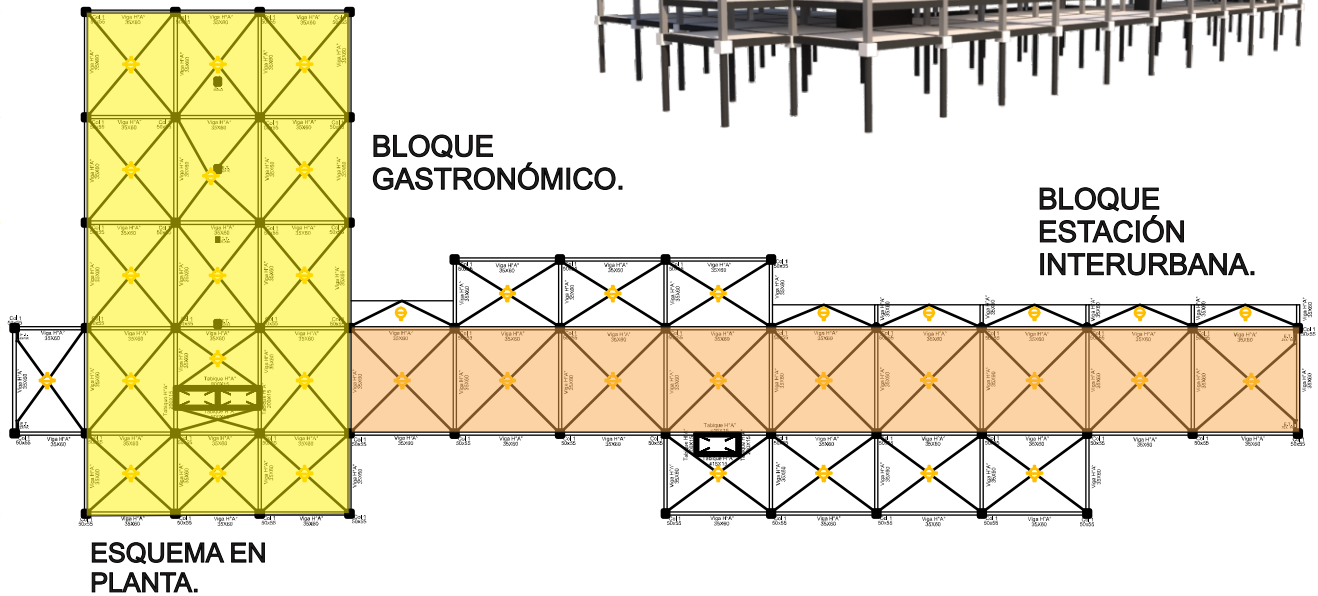


ESQUEMA LONGITUDINAL.



MODULACIÓN ESTRUCTURAL

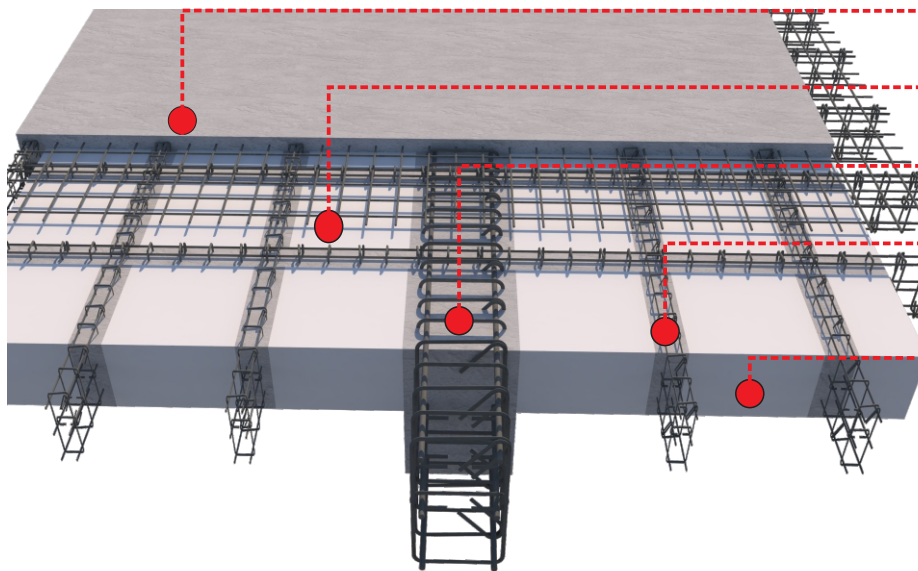
La estructura se organiza a partir de una modulación principal de 10x10 m en el bloque de la estación y una segunda modulación de 10x8,5 m. en bloque gastronómico.



LOSA CASETONADA

La estructura se completa mediante planos horizontales perfectamente empotrados de losas casetonadas una superior y dos intermedias. Este tipo de losa es aquella formada por un reticulado de vigas, las cuales se vinculan por medio de una capa de compresión de H°A°. Entre los nervios de la losa se generan vacíos en los cuales se colocan bloques de poliestireno expandido, con el fin de reducir el peso de la estructura y mejorar la aislación térmica. Estas losas son más eficientes ya que permiten cubrir grandes luces, logrando mayores superficies útiles y más libertad arquitectónica, siendo más económicas en comparación a las losas macizas.

DETALLE CONSTRUCTIVO.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

- ① Capa de compresión de H°A°
- ② Armadura de reparto s/c.
- ③ Viga de H°A° 0.35m x 0.60m.
- ④ Nervios en dos direcciones de H°A° 0.10m x 0.24m.
- ⑤ Bloque de poliestireno expandido 0.40m x 0.40m.

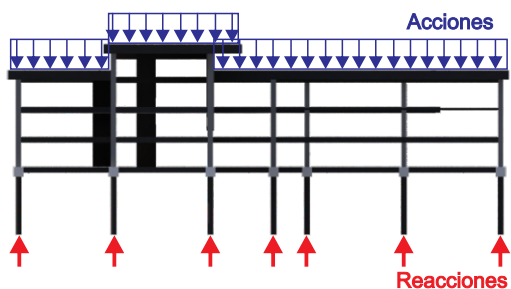
VENTAJAS CONSTRUCTIVAS.

- ① Menor volumen de Hormigón.
- ② Reducción del peso muerto de la estructura.
- ③ Permite cubrir grandes luces.
- ④ Bajo costo en comparación a la losa maciza.
- ⑤ Mayor aislación térmicas y acústica.
- ⑥ Contar con mano de obra calificada.

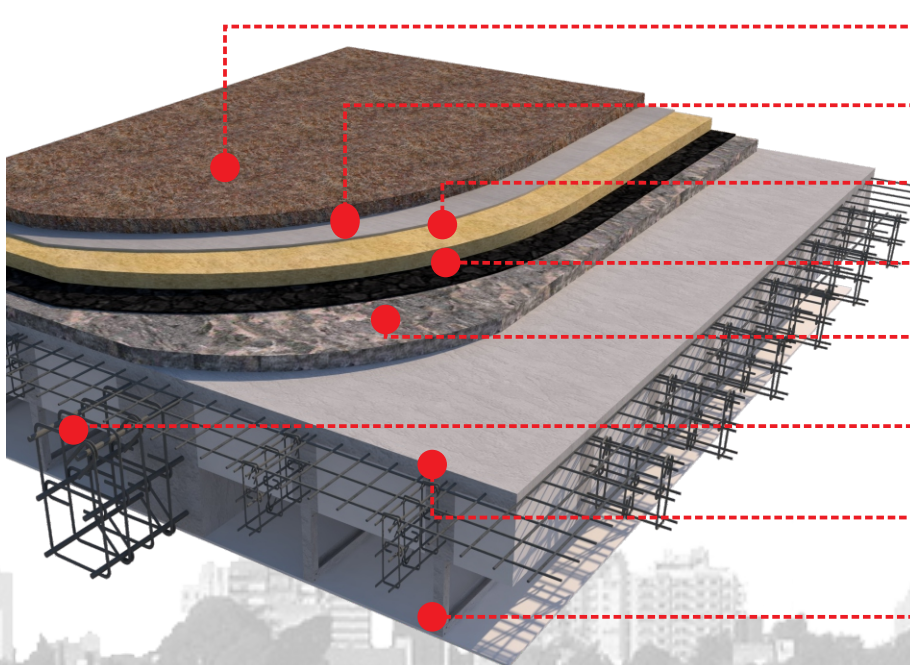
CUBIERTA INVERTIDA

Esta losa casetonada superior esta resuelta mediante una cubierta invertida con terminación de grava y con distintas capas intermedias con el fin de impedir el paso del agua y controlar la temperatura interior del edificio, haciendo de este espacio un lugar más confortable.

ESQUEMA DE CARGAS GRAVITATORIAS



DETALLE DE CUBIERTA INVERTIDA.



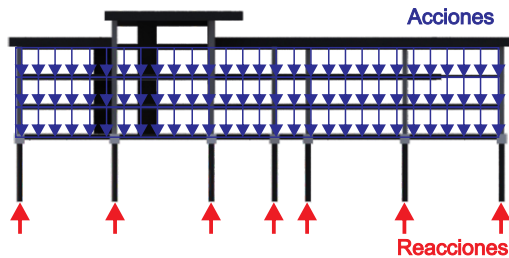
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

- ① Capa de piedra grava 1-3.
- ② Capa geotextil impermeable y de drenaje.
- ③ Placa de EPS h: 0.06m (Aislante térmico).
- ④ Membrana asfáltica.
- ⑤ H° pobre de pendiente 1%, hmin.: 0.05m.
- ⑥ Viga de H°A° 0.35m x 0.60m.
- ⑦ Losa casetonada de H°A° h: 0.30m.
- ⑧ Cielorraso suspendido de durlock.

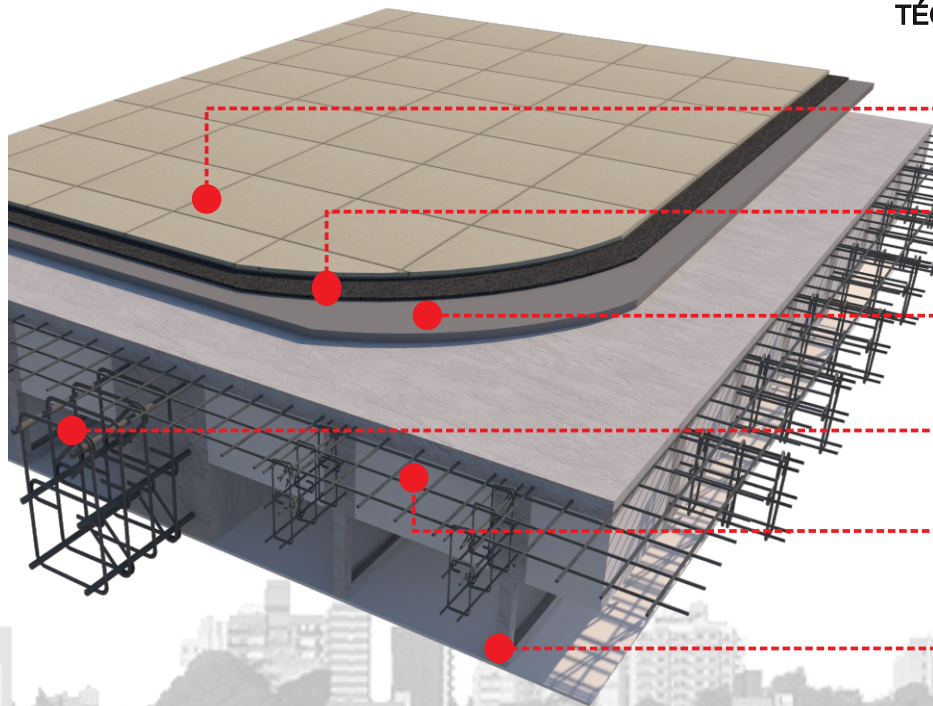
LOSA DE ENTREPISO

Estos plano horizontales al igual que la cubierta se resuelve mediante una losa casetonada con terminación de piso porcelanato.

ESQUEMA DE CARGAS GRAVITATORIAS



DETALLE DE ENTREPISO.



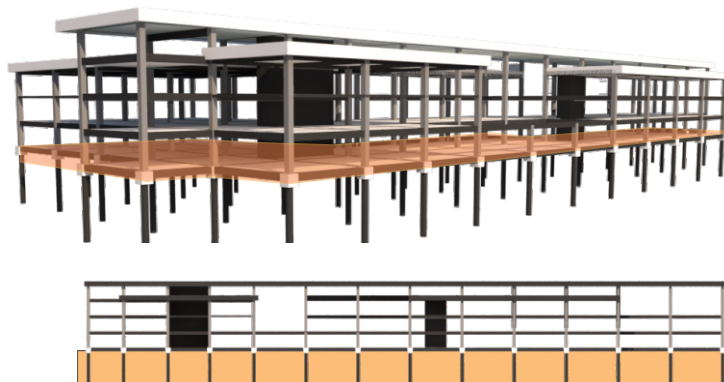
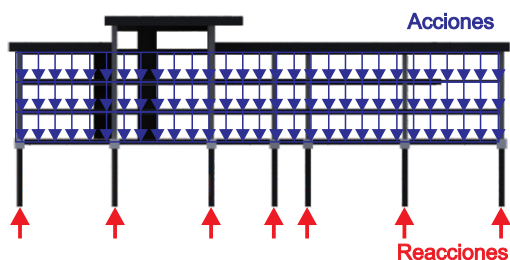
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

- 1) Piso de porcelanato 0.60x0.60m.
- 2) Pegamento para porcelanato.
- 3) Carpeta de nivelación e: 0.03m
- 4) Viga de H°A° 0.35m x 0.60m.
- 5) Losa casetonada de H°A° h:0.30m.
- 6) Cielorraso suspendido de durlock.

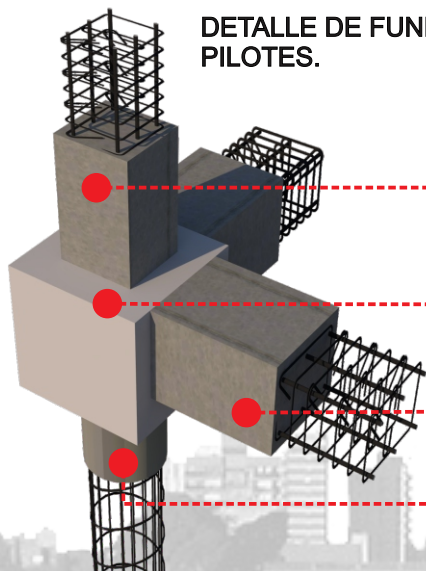
FUNDACIONES PROFUNDAS - PILOTES

Las cargas gravitatorias y horizontales producidas por los vientos son transmitidas mediante fundaciones profundas de pilotes de hormigón armado in-situ hacia el terreno, previo a un estudio de suelo garantizando su estabilidad evitando daños estructurales y no estructurales. Cabe aclarar que en esta región está en una zona sísmica cero.

ESQUEMA DE CARGAS GRAVITATORIAS.



DETALLE DE FUNDACIONES - PILOTES.



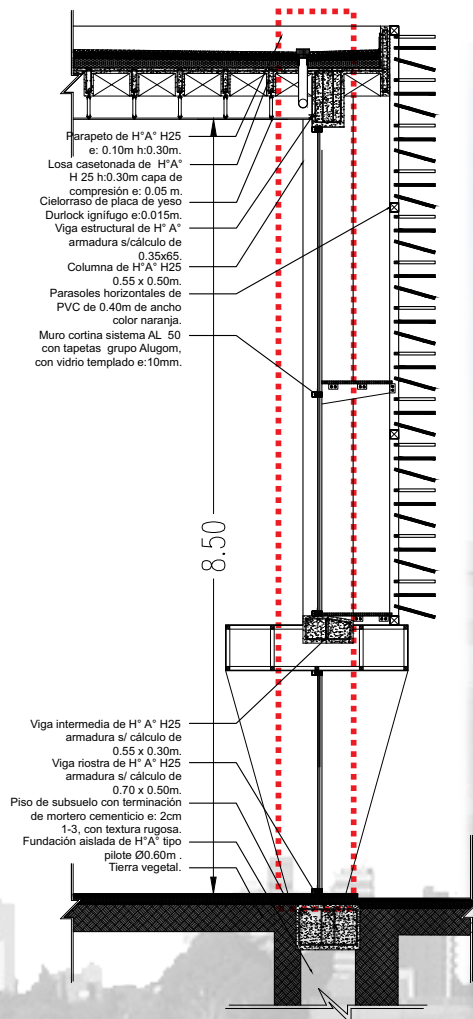
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

- ① Columna de H°A° 0.50 x 0.55m. con armadura s/cálculo.
- ② Cabezal de H°A° 1.00x1.00x1.00
- ③ Viga de fundación 0.70 x 0.70m con armadura s/cálculo.
- ④ Pilote de fundación de H°A° Diam. 0.60m.

ENVOLVENTES LATERALES - MUROS CORTINA

Las envolventes laterales consisten en una estructura metálica portante en la cual se insertan paños vidriados modulados que logran cerrar exteriormente el edificio, la fachada es una caja vidriada que separa y filtra el medio natural y los espacios interiores permitiendo que el paisaje penetre visualmente la arquitectura.

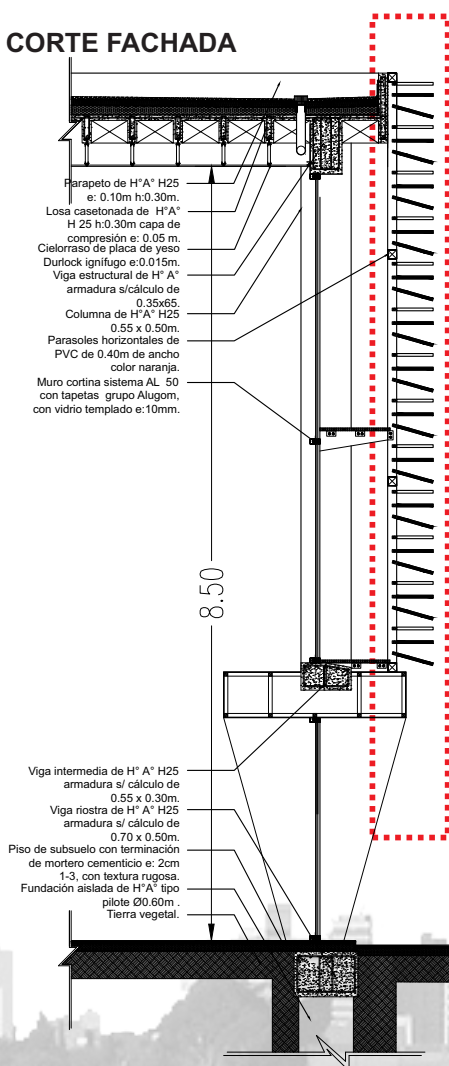
CORTE FACHADA



ENVOLVENTES LATERALES - PARASOLES

Para el control del asoleamiento en la fachada con orientación Norte se colocaron parasoles en sentido horizontal, en las orientaciones Este y Oeste en sentido vertical. Estos elementos de protección solar están soportados por una estructura de perfiles metálicos empotrados a la estructura independiente de hormigón armado.

CORTE FACHADA



Con el fin de diferenciar las diferentes funciones en el bloque gastronómico los parasoles son de colores en escala de grises y en el bloque de la estación son de color anaranjado.

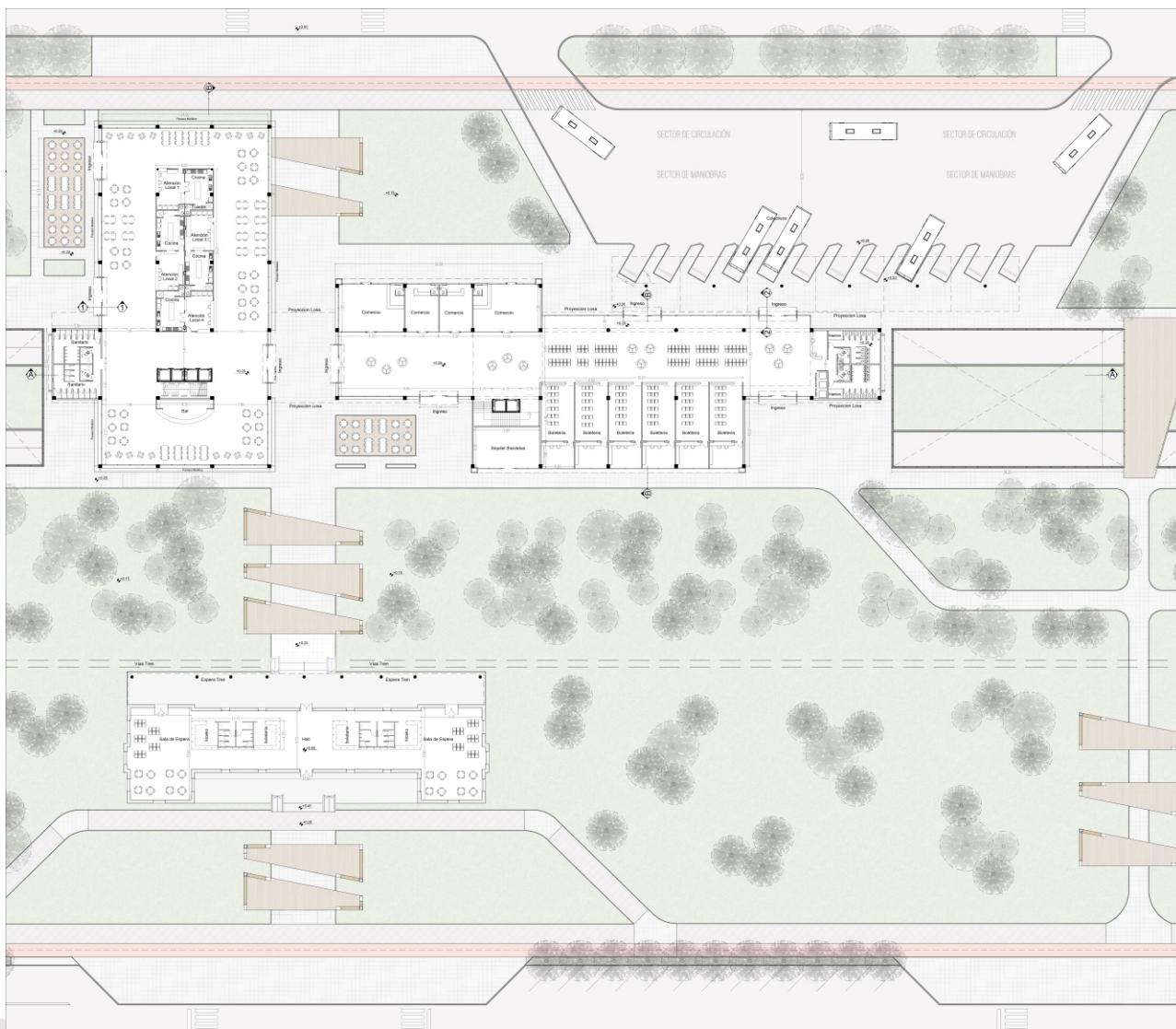




ANEXO

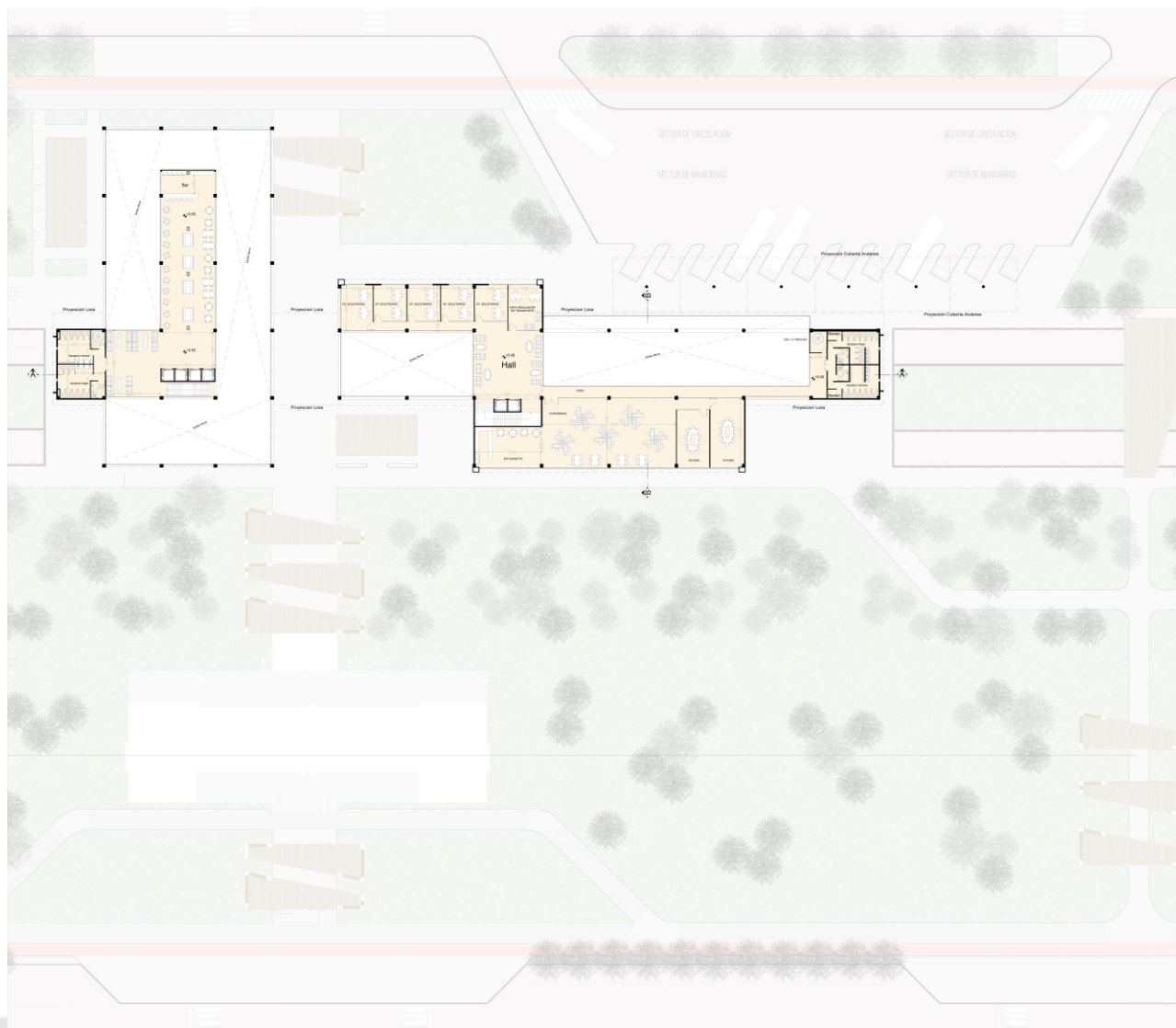
Piezas Gráficas

PLANTA BAJA



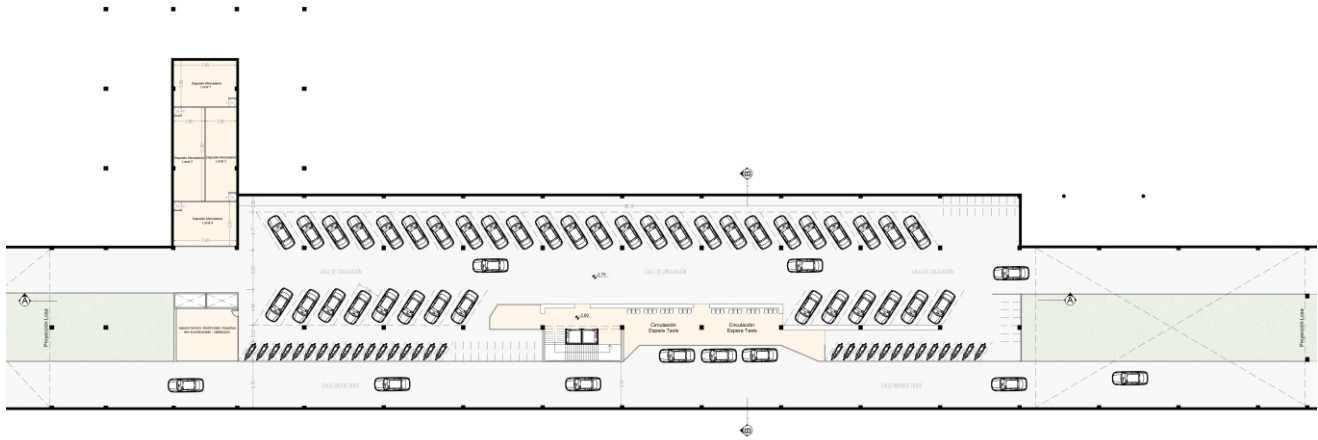
ESCALA GRÁFICA

PLANTA ALTA



ESCALA GRÁFICA

PLANTA DE SUBSUELO



CORTE A - A



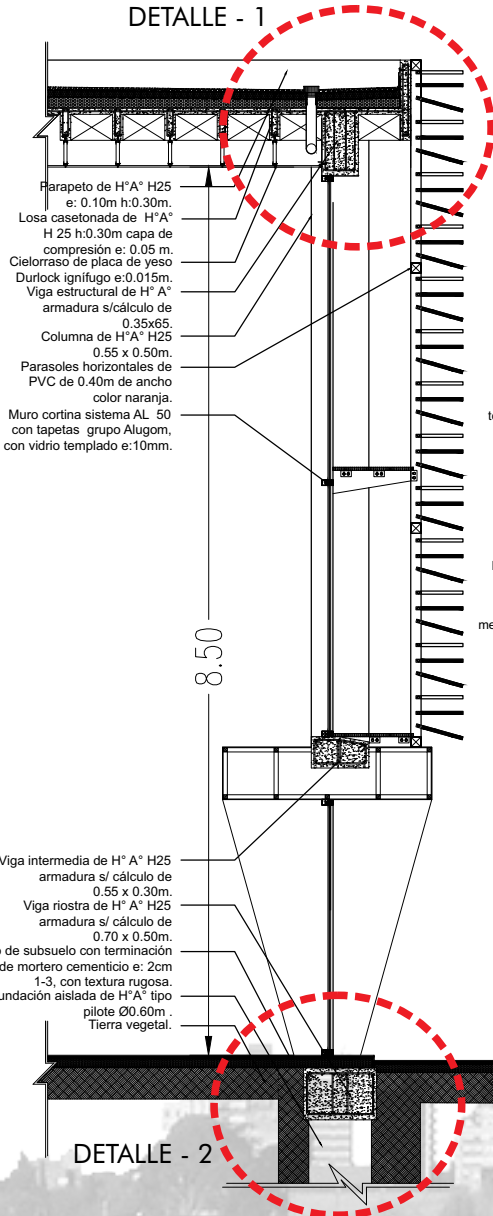
CORTE B - B



ESCALA GRÁFICA

CORTE FACHADA

DETALLE - 1

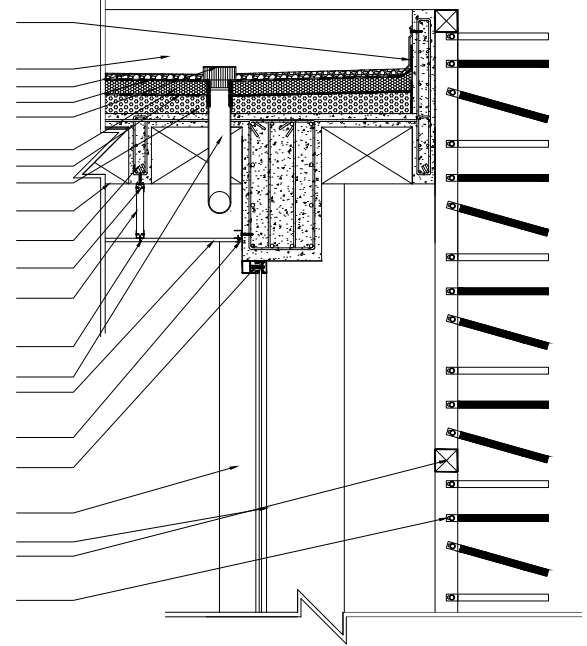


DETALLE - 2

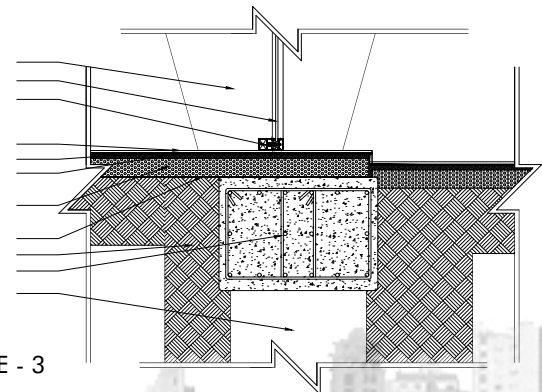
DETALLES CONSTRUCTIVOS

DETALLE - 1 -ENCUENTRO DE LOSA Y MURO CORTINA.

Chapa galvanizada de remate y protección, fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm.
Parapeto de H²A² H25 h:0.10m.
Capa de Grava Ø 1-3.
Capa geotextil impermeable y de drenaje.
Embudo con salida vertical de hierro fundido 15cm x 15cm.
Placa EPS poliestireno e: 6cm d:20kg/m2.
Aislante hidrófugo Membrana asfáltica.
Hormigón de pendiente e min.: 5 cm. pend. 2% 1/4-1-3.
Bloque de poliestireno (EPS) 40x40x25cm D:15kg/m3
Losa casetonada de H²A² H 25 h:0.30m capa de compresión e: 0.05 m.
Solera superior de 35x30mm, fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm a losa.
Montante de 35x30mm, fijada con tornillos p/ durlock T1 autopercarantes punta mech 8x2 12mm, sist de apriete phillips .
Solera inferior de 35x30mm, fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm amortante.
Caño pluvial PVC ø110.
Cielorraso de placa de yeso Durlock ignifugo e:0.015m, fijada con tornillos T2 punta aguja sin mecha 24mm.
Buña perimetral para durlock, fijada con tornillos T2 punta aguja sin mecha 24mm.
Montante horizontal 120x60mm p/ Muro cortina c/ sistema AL 50 tapetas grupo Alugom.
Montante vertical 150x60mm p/ Muro cortin c/ sistema AL 50 tapetas grupo Alugom.
Vidrio templado e: 10 mm.
Estructura principal de parasoles con caños metálicos de 100x100mm e:2 mm, color negro abulonada a losa mediante anclaje en H.
Parasoles horizontales de PVC de 0.40m de ancho color naranja, fijados a estructura metálica con tornillos pasantes hexagonal de 14x150.



Muro de de aluminio para ingreso.
Vidrio templado e: 10 mm.
Montante horizontal 120x60mm p/ Mur cortina c/ sistema AL 50 tapetas grup Alugom.
Piso de porcelanato 60x60cm.
Pegamento para porcelanato tipo weber.
Capa niveladora de mortero cementicio e: 2cm 1-3.
Contrapiso de hormigón pobre e: 10 cm, con malla sima Ø 6 de 15x15 cm.
Barrera corta vapor: Pintura asfáltica.
Tierra vegetal.
Cabezal de H²A² H25 0.70x0.50m.
Fundación aislada de H²A² H25 tipo pilote Ø0.60m .

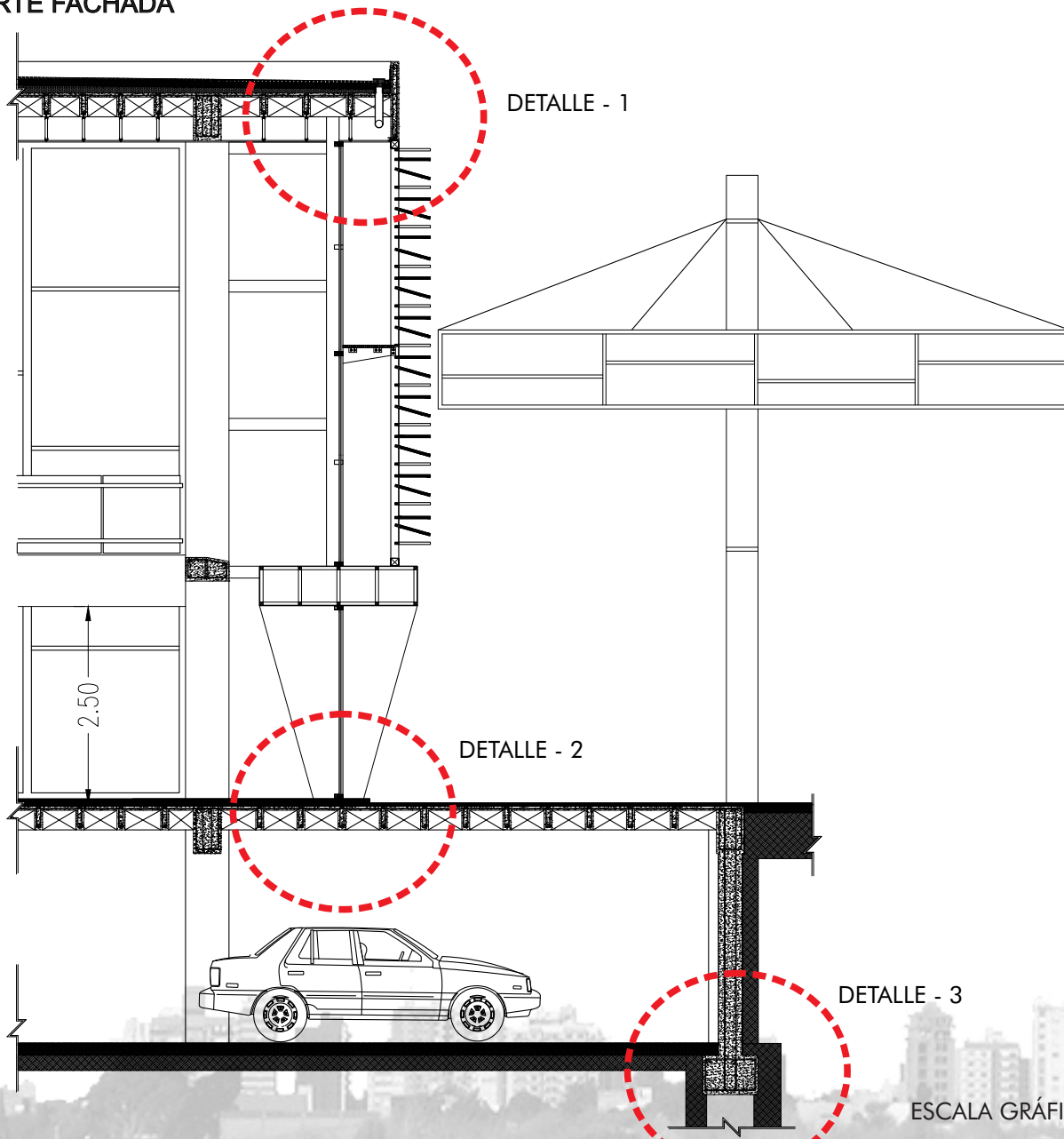


DETALLE - 3

ENCUENTRO DE MURO DE CONTENCIÓN Y FUNDACIÓN.

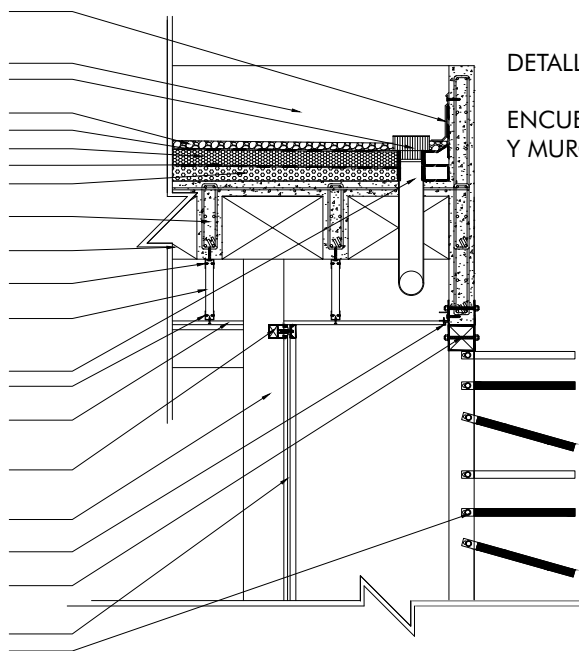
ESCALA GRÁFICA

CORTE FACHADA



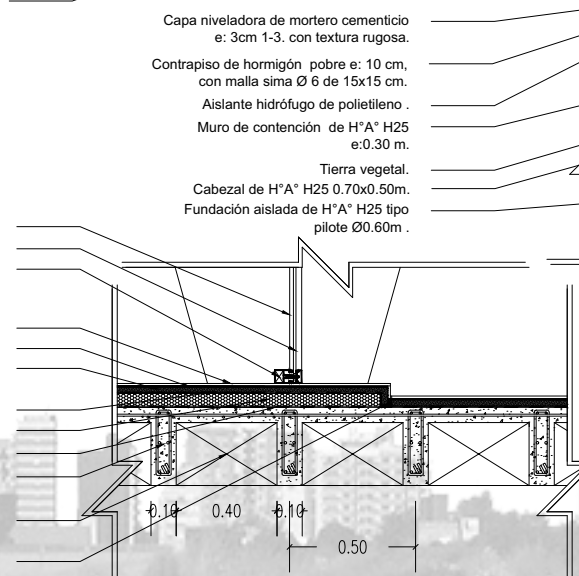
DETALLES CONSTRUCTIVOS

- Chapa galvanizada de remate y protección, fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm.
- Parapeto de H²A² H25 h:0.10m.
- Embudo con salida vertical de hierro fundido 15cm x 15cm.
- Capa de Grava Ø 1-3.
- Capa geotextil impermeable y de drenaje.
- Placa EPS poliestireno e: 6cm d:20kg/m².
- Aislante hidrófugo membrana asfáltica.
- Hormigón de pendiente e mín.: 5 cm. pend. 2% 1/4-1-3.
- Losa casetonada de H²A² H 25 h:0.30m capa de compresión e: 0.05 m.
- Bloque de poliestireno (EPS) 40x40x25cm D:15kg/m³
- Solera superior de 35x30mm ,fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm a losa.
- Montante de 35x30mm, fijada con tornillos p/v durlock T1 autopercorantes punta mech 8x $\frac{1}{2}$ 12mm, sist de apriete phillips .
- Caño pluvial PVC ø110.
- Solera inferior de 35x30mm ,fijada con tornillo tirafondo 50 mm, Ø9.5mm amontante.
- Cielorraso de placa de yeso Durlock ignifugo e:0.015m, fijada con tornillos T2 punta aguja sin mecha 24mm.
- Montante horizontal 120x60mm p/ Mur cortina c/v sistema AL 50 tapetas grup Alugom.
- Montante vertical 150x60mm p/ Muro cortin c/ sistema AL 50 tapetas grupo Alugom
- Buña perimetral para durlock, fijada con tornillos T2 punta aguja sin mecha 24mm.
- Estructura principal de parasoles con caños metálicos de 100x100mm e:2 mm, color negro abulonada a losa mediante anclaje en H. Vidrio templado e: 10 mm.
- Parasoles horizontales de PVC de 0.40m de ancho color naranja, fijados a estructura metálica con tornillos pasantes hexagonal de 14x150.
- Muro de aluminio para ingreso.
- Vidrio templado e: 10 mm.
- Montante horizontal 120x60mm p/ Muro cortina c/ sistema AL 50 tapetas grupo Alugom.
- Piso de porcelanato 60x60cm.
- Pegamento para porcelanato tipo weber.
- Capa niveladora de mortero cementicio e: 2cm 1-3.
- Aislante hidrófugo Pintura asfáltica.
- Placa EPS poliestireno e: 6cm d:20kg/m².
- Barrera corta vapor: Pintura asfáltica.
- Losa casetonada de H²A² H 25 h:0.30m capa de compresión e: 0.05 m.
- Bloque de poliestireno (EPS) 40x40x25cm D:15kg/m³
- Junta de dilatación con silicona e:15mm



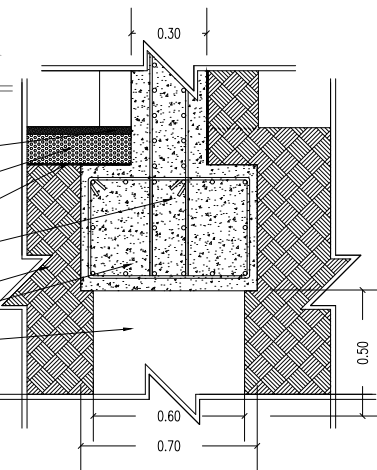
DETALLE - 1

ENCUENTRO DE LOSA Y MURO CORTINA.



DETALLE - 3

ENCUENTRO DE MURO DE CONTENCIÓN Y FUNDACIÓN.



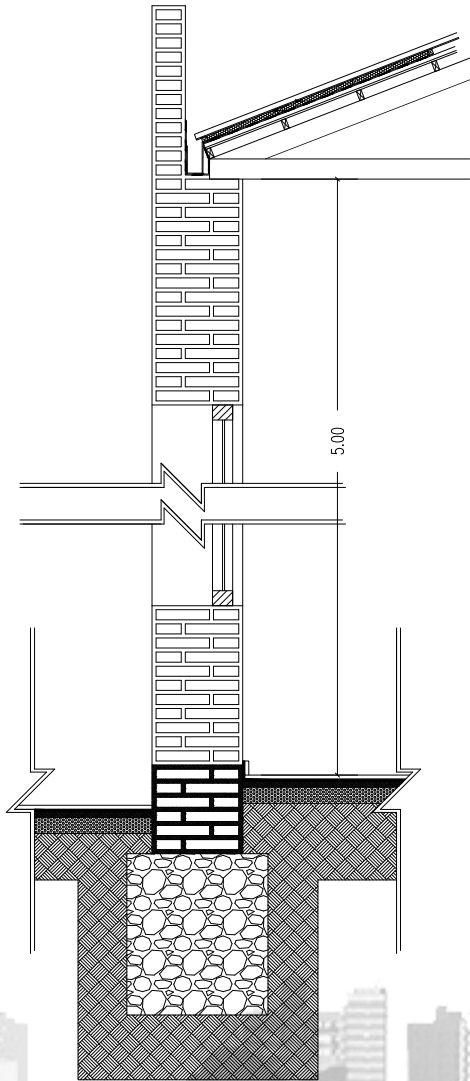
DETALLE - 2

ENCUENTRO DE MURO CORTINA Y LOSA DE ENTREPISO.

ESCALA GRÁFICA

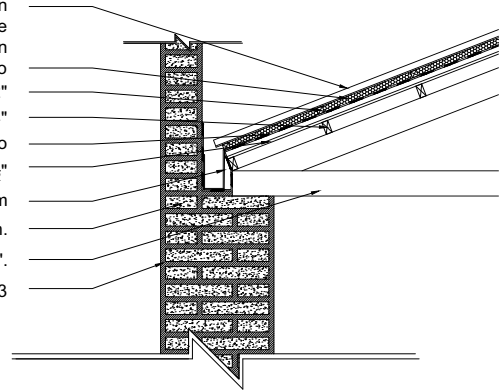
CORTE CONSTRUCTIVO

ESTACIÓN FERROVIARIA



DETALLES CONSTRUCTIVOS

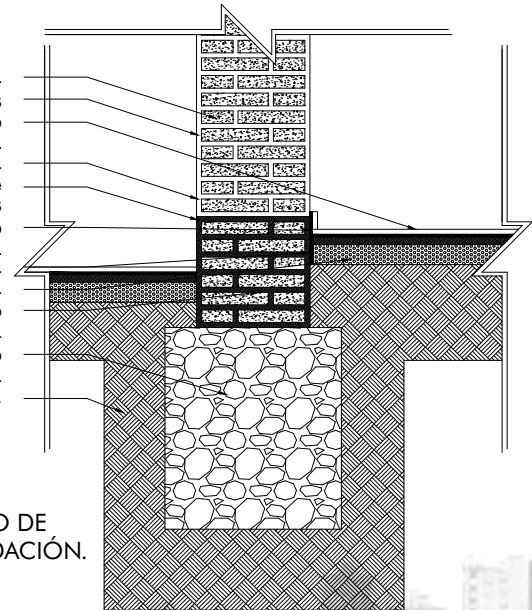
Chapa sinusoidal con fijación
 tornillos auto perforante
 con arandela de neopren
 Aislación térmica lana de vidrio
 Listón clavadera 2"x2"
 Corre de madera 2"x4"
 Aislante hidrófugo de polietileno
 Entablonado machimbrado ½"
 Canaleta de chapa 100mm
 Muro de 45cm ladrillo comun.
 Cbio de madera estructural 2"x5".
 Revoque cementicio ¼:1:3



DETALLE - 1

ENCUENTRO DE CUBIERTA DE MADERA
 Y MURO DE MAMPOSTERÍA.

Muro de 45cm ladrillo comun.
 Revoque cementicio ¼:1:3
 Mosaico de 0.30x0.30, asentado
 con mortero a la cal.
 Zócalo de 0.07 m .
 Revoque cementicio impermeable
 para capa aisladora y vertical 1:3
 Carpeta de nivelación de mortero
 cementicio 1:3 .
 Junta de dilatación .
 Contrapiso de H° pobre h:0.08m .
 Muro de fundación de ladrillo
 común e 0.45m .
 Zapata corrida de H° ciclopeo
 0.70x0.80 .
 Tierra vegetal .



DETALLE - 2
 ENCUENTRO DE MURO DE
 MAMPOSTERÍA Y FUNDACIÓN.

ESCALA GRÁFICA