

Intervención Urbana

Av. Victor Hugo.-

Ostende, Partido de Pinamar,
Provincia de Buenos Aires, Argentina.
Proyecto - 2017

Estudio Galera Arquitectura:
Arq. Ariel Galera, Arq. Cesar Amarante, Arq. Francisco Villamil.

Colaboradores:
Proyecto: Arq. Carla Pierrestegui
Agrimensura: Agr. Claudio D'erao
Paisajismo: Lorena Allemani
Asesoría Técnica: Ing. Javier Mendia
Fotografía: Diego Medina
Representación: Arq. Gabriel Paciotti
Gestión / Administración: Veronica Coleman

"La ciudad es un deseo nuestro, que existe antes de que se construya. Frente a la naturaleza, con sus fenómenos, nosotros creamos los problemas. Hacer un lugar donde vivir, en una disposición espacial posible, alejándose de la ruta del desastre previsible. Tener esperanza. Antes de las obras realizadas, lo que se configura allí con nitidez y decisión, es la voluntad, el deseo en el sentido literal de la palabra. Que se expresa a través del proyecto".

PAULO MENDES DA ROCHA.-

Este trabajo consiste en intervenir y valorizar la avenida central de Ostende, una localidad en la costa Argentina, distante 400km de Buenos Aires.-

Se proyecta el espacio público de acuerdo a las necesidades presentes y pensando en el crecimiento de aquí a 40 años.

En principio se plantean las preguntas:

CARÁCTER.-

Al momento de generar una intervención, cabe plantearse qué tipo de ciudad queremos? Que vía se pretende, sabiendo que una obra, que modifica el espacio público debe generar un efecto positivo que incentive a los privados a invertir de modo simétrico al Estado.

El espacio público de calidad iguala a los ciudadanos, una mejora es una acción democratizadora que impacta en lo social y lo identitario y que, al mismo tiempo, genera paisaje.

A los ojos del turismo, la vía principal a intervenir es considerada conexión rápida entre la ruta y la zona turística más cercana a las playas. Sin embargo, la actividad que se desarrolla en la avenida, donde el usuario local vive y se mueve, merece una respuesta que contemple su ritmo y sus necesidades.

La intervención en la Avenida, no debe incentivar la circulación vehicular a gran velocidad. Se debe pensar en calles para los 15km/h y no para los 60Km/h, metáfora para indicar que a la ciudad no le sirve que las avenidas se utilicen únicamente como vías de conexión rápida entre puntos.

Brindar mayor espacio para los peatones dará como resultado un incremento y mejora de la vida pública y actividades sociales, en torno a una vereda segura y disfrutable.

Se buscará generar entornos de alta calidad urbanística en lugares donde actualmente las personas desarrollan sus actividades obligatorias y nunca o casi nunca las actividades opcionales. Las personas se vuelcan en mayor medida a los espacios urbanos de calidad.

Como objetivos primarios, la intervención se plantea generar contextos urbanos para los sentidos, buscar el desarrollo de actividades y lograr la permanencia de las personas en las calles. Generar encuentros, excusas para que las personas se relacionen, para que permanezcan en el espacio público.

CARILO

VALERIA DEL MAR

OSTENDE

PINAMAR

ruta 11



Estrategias.-

GENERALES:

Generar un sistema que cumpla con los requerimientos mínimos del programa, flexible en el tiempo a incorporar los requerimientos de programa ampliados. Casi como un juego, donde se pueden "sacar y poner" fichas, según las necesidades y usos del momento.

SISTEMA (concepto)

CIRCULACIONES:

El beneficio de la intervención se centrará en la experiencia del peatón.

Las veredas se desarrollarán protegidas del tránsito vehicular sobre la línea municipal, incentivando al desarrollo comercial. La cara norte del trazado incluirá, una bicisenda, sin cortes de nivel en todo su recorrido y jerarquizada por sobre el tránsito vehicular. El incentivo de este tipo de movilidad será un modo de sumar conectividad entre las zonas de residencia y de trabajo de los usuarios locales.

ACCESIBILIDAD:

Las calles se transformaran en un espacio de sociabilización, para esto se beberán diluir las distintas barreras arquitectónicas. La vereda norte se circulará sin cortes de nivel en su desarrollo y la vereda sur contendrá rampas y vados que permitirán la accesibilidad de usuarios con movilidad reducida al circuito. Los espacios denominados estaciones de uso, se ubicarán como pausas intermedias y lugares de estar, para quienes requieren un mayor esfuerzo al circular por la ciudad o simplemente deseen utilizarlas como lugares de esparcimiento.

ILUMINACIÓN:

La correcta iluminación del espacio público dará como resultado la apropiación por parte de los usuarios y mejoras en términos de seguridad.

ESCALA DE APROPIACION:

La circulación estará nutrida por un sistema de nanoplazas de uso flexible, acompañando el uso dominante de cada sector.

MATERIALIDAD:

Se fomentará uso de materiales en su estado natural, evitando tratamientos superficiales desde una conveniencia práctica, pero también como un posicionamiento estético.

PARQUIZACIÓN:

Se buscará que la vía funcione como un parque lineal, que por su impronta mantenga la mayor cantidad de especies existentes, sumado a la nueva propuesta de plantación.

Se escoge vegetación característica de la zona costera de fácil reproducción, muy bajo mantenimiento . cubresuelos, herbáceas, gramíneas, de todo el año, arbustos y árboles nativos de copas medianas a altas, con la finalidad de "sombrear" el espacio publico.

INFRAESTRUCTURA:

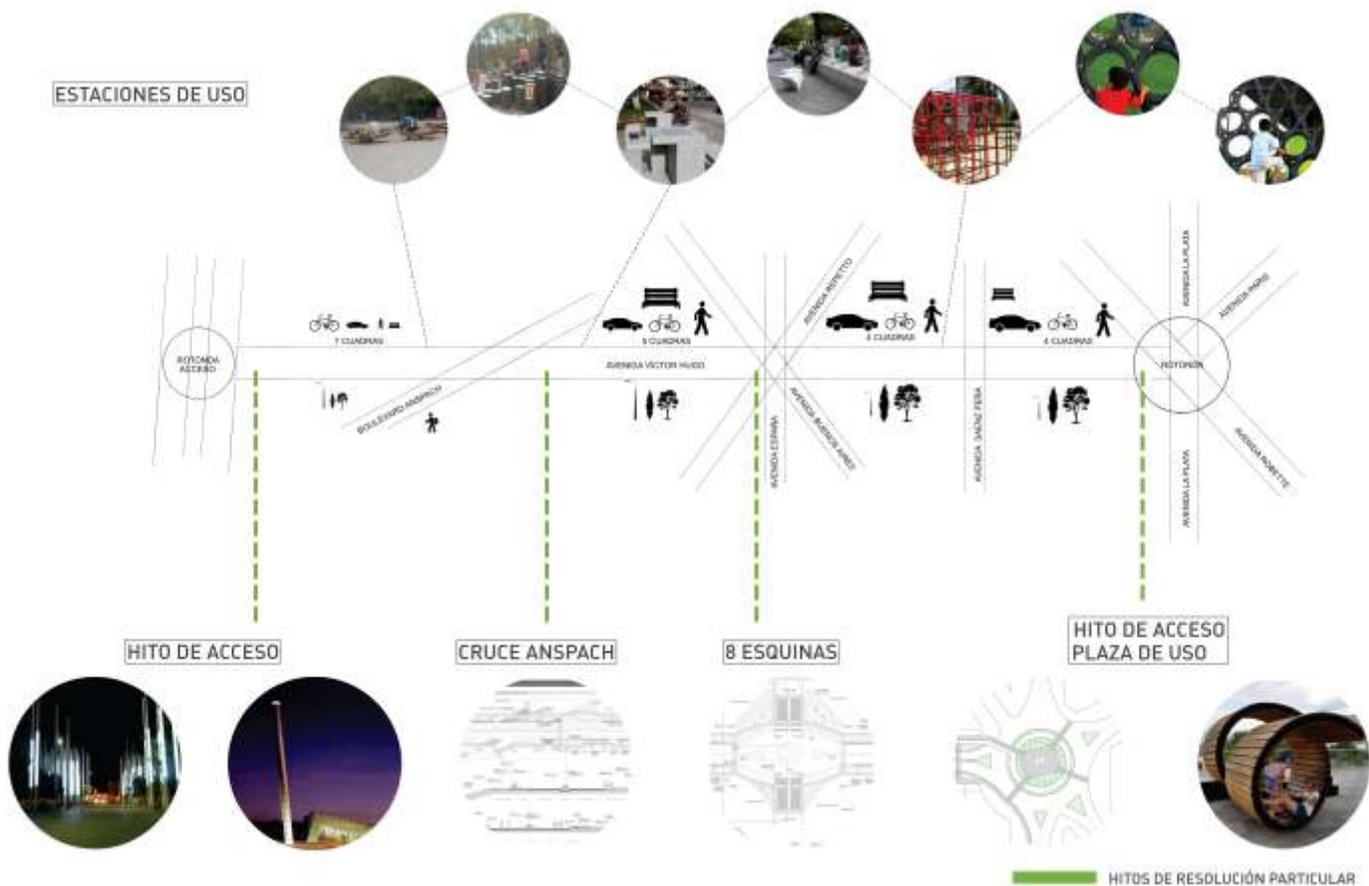
Se consideran temas sobre lo normativo y se acciona directamente sobre el pasaje de instalaciones urbana, y la re-estructuración de las redes actuales, al escurrimiento de aguas y a la parquización.

La propuesta deja planteadas "franjas verdes" como posibles canales para el soterramiento de conductos.

TRANSPORTE COLECTIVO-BUS

Se ubicarán refugios cada 4 cuadras, con igual resolución de solados que las veredas.

Se opta no realizar dársenas, acorde con el concepto de una calle de baja velocidad.



Contexto Histórico/Social.-

Pequeñas villas turísticas a orillas del Atlántico, fundadas y desarrolladas mayormente por Alemanes, Italianos y Españoles a principios del siglo XX, recibían "grandes" oleadas de turistas provenientes de toda la Argentina, que pasaban sus vacaciones en las bucólicas playas de una costa "recién domada".

Estos flujos turísticos fueron los que motivaron, en las décadas del 60/70 grandes corrientes migratorias de trabajadores que "levantaron" las ciudades de playa. Según estadísticas de la época el 95 % de los migrantes llegaban del territorio nacional, mientras que el 5 % restante de otros países, principalmente limítrofes (Chile, Uruguay, Paraguay y Bolivia).

Consecuencia de este auge fue la creación de más fuentes de trabajo, especialmente en la industria de la construcción. Las localidades costeras comenzaban a poblarse de modo progresivo, durante todo el año.

Este proceso de expansión urbana sin planificación, produce que un importante sector de la población (el 47 %) resida en áreas con poca infraestructura de servicios y baja calidad ambiental contrastando

con algunos barrios consolidados de alta calidad urbana donde reside otra parte de la población estable, y donde se aloja el turismo en alta temporada; bien provistos de infraestructura y con buena accesibilidad a los equipamientos urbanos.

Si bien, este fenómeno se produjo en toda la Costa Atlántica Argentina, la fragmentación social/urbana se manifiesta muy notoriamente en el partido de Pinamar.

Ubicada geográficamente en el centro del Partido se encuentra Ostende, una localidad con grandes deficiencias tanto en la oferta de espacio público, como en provisión de infraestructura y servicios. Entre Pinamar y Cariló, balnearios donde vacaciona gran parte de la clase alta Argentina. Ostende es la zona de mayor densidad poblacional y donde se encuentra la "mano de obra" activa que motoriza al resto de las localidades. Se estima que en Ostende habitan 13.000 personas, de un total de 40.000 radicadas en la trama urbana de Pinamar.

La Herida Social se manifiesta cuando las condiciones de vida son tan diferentes y extremas en una porción de territorio tan pequeña.

MODALIDAD

La oficina de Planeamiento de la actual gestión municipal, supo identificar esta problemática y comenzó a elaborar proyectos para plazas, veredas, y centros comunitarios entre otras acciones de pequeña y mediana escala, para las localidades de Ostende y Valeria del Mar. En este contexto, se lanza una convocatoria de proyectistas para diseñar (entre otros) el espacio urbano adyacente a la Avenida troncal de Ostende.

Como respuesta a ese llamado y luego de varias reuniones con las autoridades técnicas y políticas del municipio Estudio Galera, realiza un análisis pormenorizado de los 2,4kms de extensión que tiene la avenida, se encarga un relevamiento plani-altimétrico de la zona, y se desarrolla un catálogo con los principales puntos conflictivos: nudos de tránsito, zonas inundables, cruce de redes de servicios, espacios de usos no definidos y otros. Luego del análisis, se realiza una serie de propuestas concretas, presentadas y discutidas en instancia de anteproyecto para pasar luego al proceso de proyecto y pliegos licitatorios. Actualmente la propuesta fue licitada y se analizan las posibles empresas que podrían llevar adelante la obra.

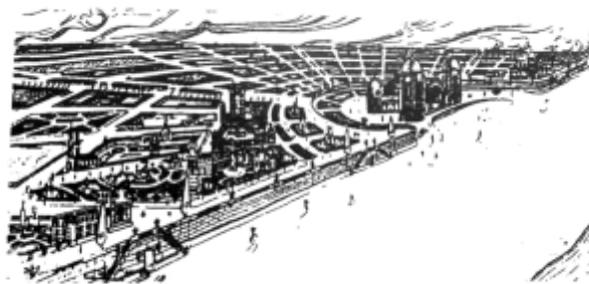


IMAGEN - 01



IMAGEN - 02

01 - Dibujo de propaganda inmobiliaria del balneario Ostende 1913

Extraída de "Construcción de Paisajes".
Perla Bruno - Carlos Mazza - 2002 - UNMdP

02 - Plano de Ostende - Principios del siglo XX

Extraída de "Ciudad, Paisaje, Turismo - Frentes Urbanos Costeros"
José R. Dadon - 2011 - GEC / FADU / UBA

Análisis.-

El estudio de la zona no se basa en el análisis único del estado de la infraestructura. Entre los meses de junio y agosto de 2017, el equipo del estudio recorrió junto a profesionales del municipio la zona en diferentes momentos del día; en días de sol y principalmente en días de tormentas extremas. La finalidad de estos recorridos es la detección de no solo de problemas físicos (pluviales, acumulación de arena, etc.), sino también la información tendiente a entender la vida y los hábitos de los residentes, analizar los flujos de tránsito, la modalidad de carga y descarga, y las formas de apropiación de lo público por el privado. Usos y costumbres del habitante de la localidad, como el uso que hace de la misma el ciudadano de localidades vecinas. La información se racionaliza y ordena en "infinitas" tablas donde se registra lo tangible e intangible. A partir de estos registros, se desarrolla una propuesta que se basa en mejorar el estado actual pensando la ciudad a la que se aspira de aquí en adelante.

ESPACIO PÚBLICO

Veredas, calles, plazas y parques son las distintas tipologías en las que se nos presenta el espacio público en la ciudad. Si bien la propuesta urbana para la Avenida Víctor Hugo, tiene como necesidad primaria la resolución circulatoria (vereda, bicisenda) y el ordenamiento de los espacios de uso, la propuesta incluye, de modo reducido, el resto de las tipologías (plaza/parque), materializadas con pequeñas estaciones de uso, poniendo especial atención en la parquización como respuesta a varios problemas..



Distintas imágenes de la etapa de relevamiento.

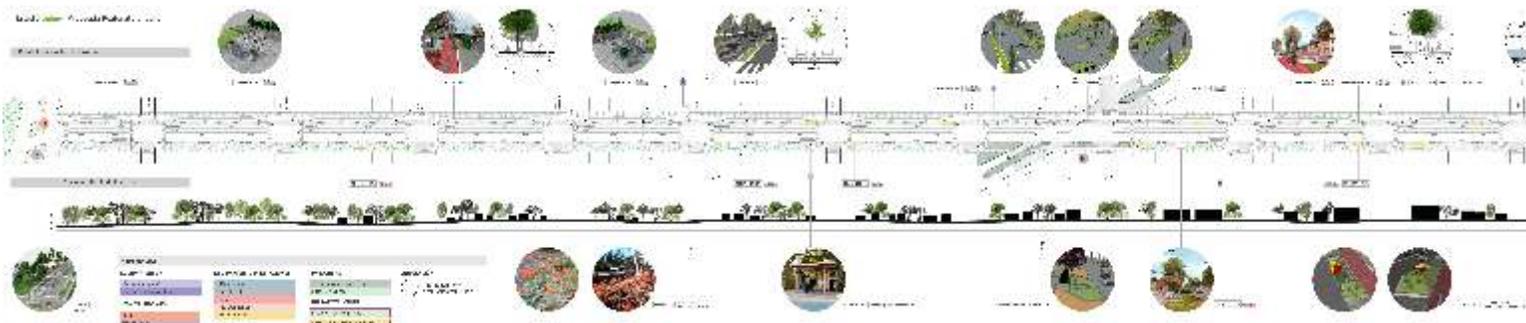
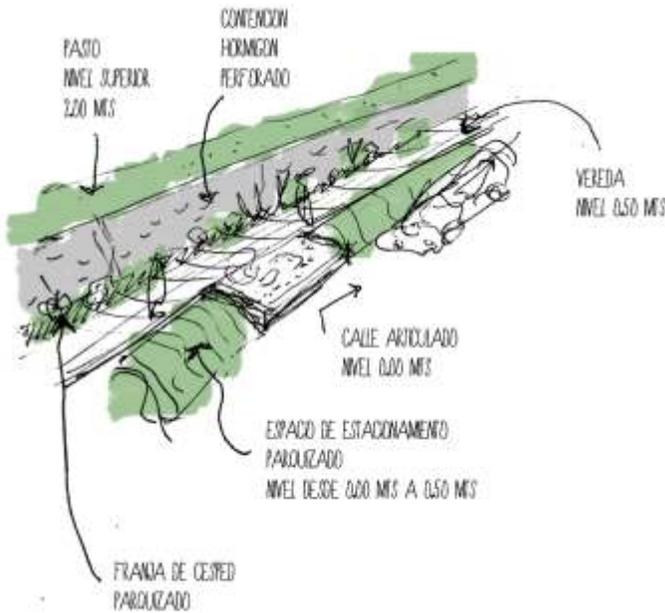


02		CUADRO DE SECCION - INTERSECCIONES											
VICTOR HUGO Rawson y Pringles		Veredas	Calles	Parques	Plazas	Estacionamientos	Alumbrado	Seguridad	Accesibilidad	Vegetación	Equipamiento	Seguridad	Accesibilidad
Veredas													
Calles													
Parques													
Plazas													
Estacionamientos													
Alumbrado													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													
Accesibilidad													
Vegetación													
Equipamiento													
Seguridad													

Propuesta.-

Se proponen soluciones para el ordenamiento circulatorio, tanto peatonal como vehicular en algunos puntos críticos como el cruce de Victor Hugo, con la calle Andes, con Boulevard Anspach, con Av. España y con rotonda en Av. La Plata. Así mismo se sugiere acompañar la intervención urbana con ordenamiento normativo (Zoning), por ejemplo, reemplazando los cestos de residuos domiciliarios por contenedores urbanos, ordenando mediante normativa la cartelería publicitaria del privado. Acciones como el ordenamiento circulatorio. Se deberá trabajar con los privados en principio, para que liberen el espacio público invadido por construcciones particulares y luego para que el espacio privado, establecido en el Código de Ordenamiento Urbano como retiros obligatorio, se manifieste "realmente" libre de ocupación y se transforme en extensión natural de la vereda pública.

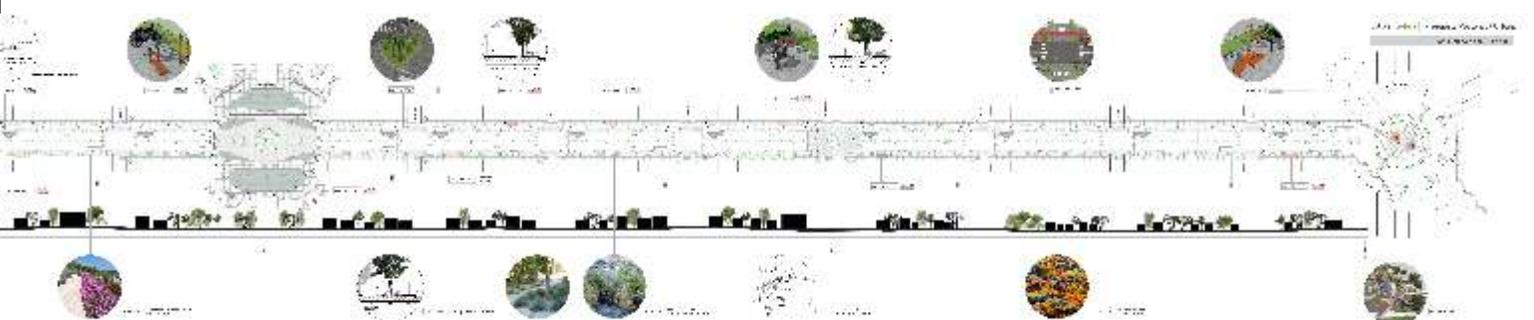
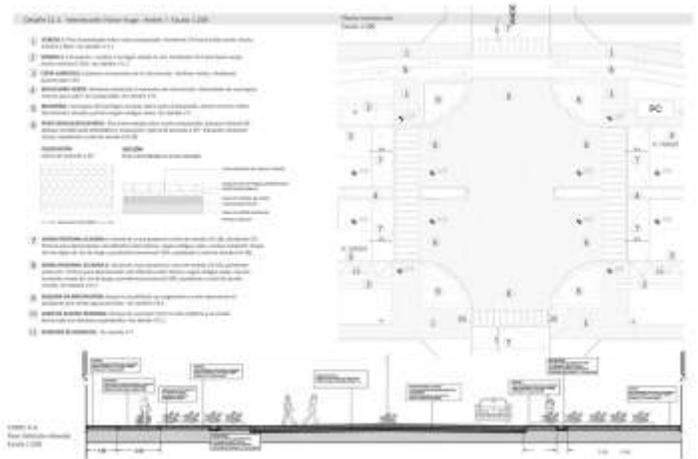
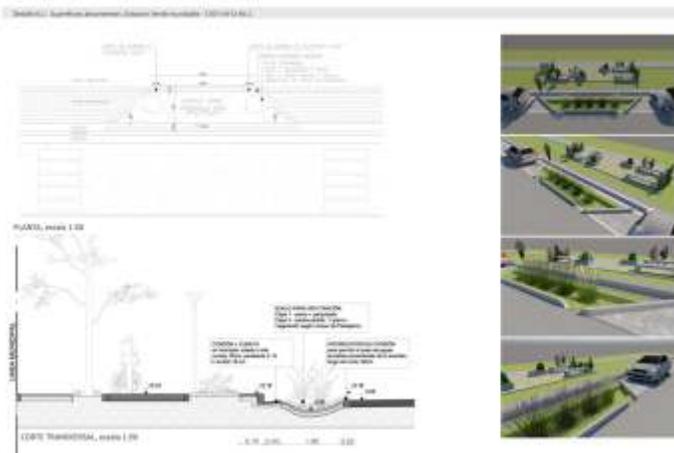
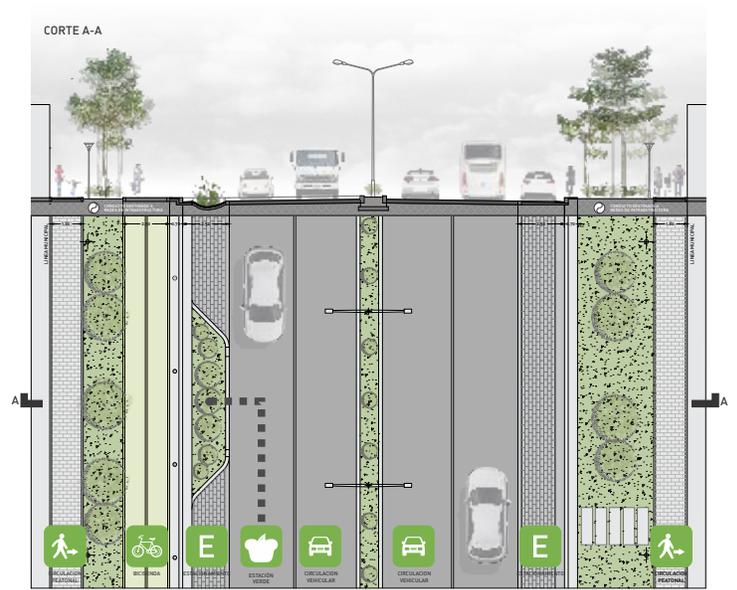
En relación a la infraestructura urbana, la propuesta de anteproyecto incluye, reservorios de agua en sitios donde por relevamiento topográfico y comprobación in situ, se detectan cuencas cerradas de agua. Estos reservorios no reemplazan obras pluviales a mayor escala, pero servirán para mitigar los efectos de las lluvias.



Resumen.-

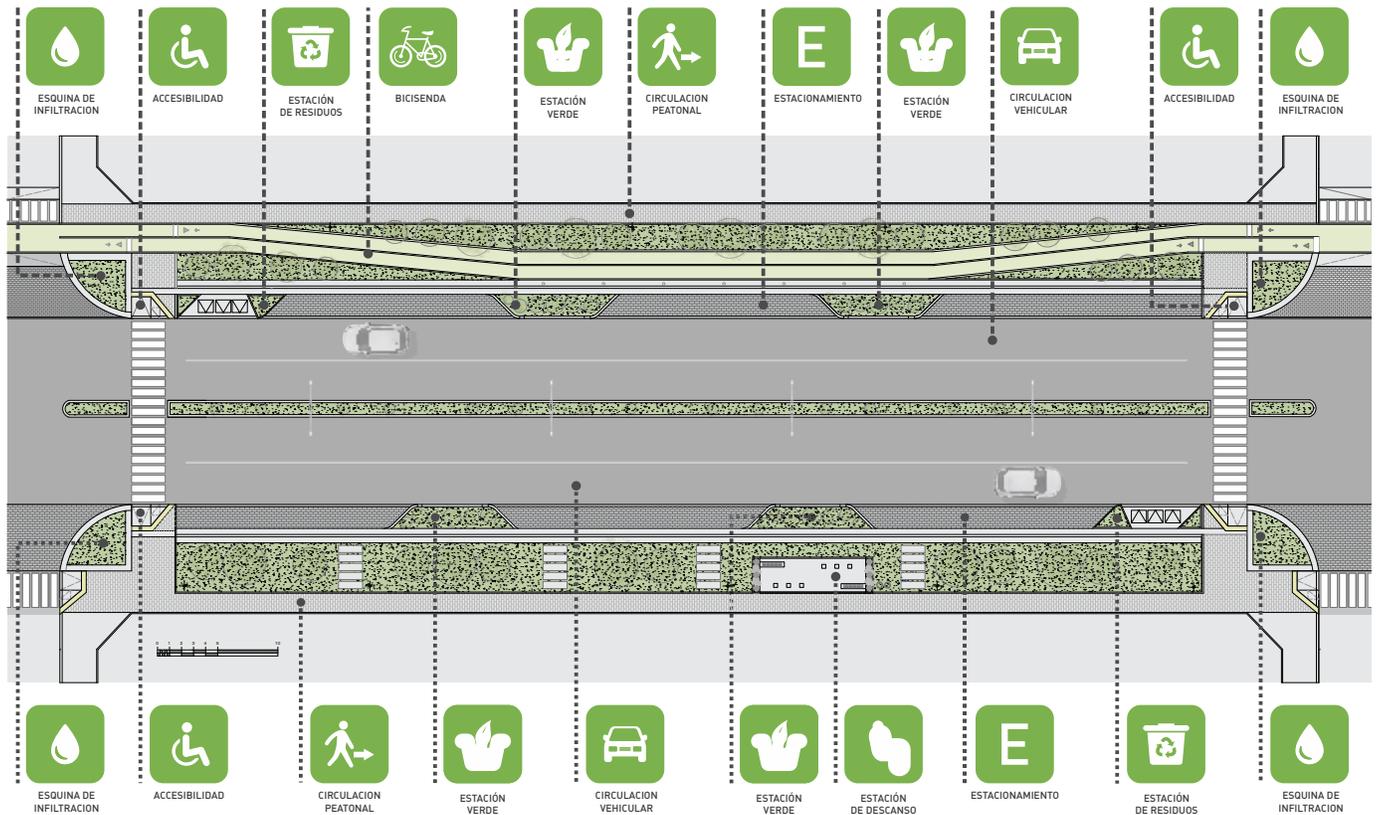
El proyecto plantea la resolución de situaciones urgentes, como la circulación peatonal, vehicular y la conexión mediante bicisenda. Apunta a mitigar situaciones graves como la acumulación de agua en la vía pública. La mixtura con espacios para el encuentro comunitario (estaciones) sumado a la propuesta paisajística y a los hitos identitarios, como los propuestos para el acceso, además de la generación de espacios únicos en el partido y la zona, como las Calles Compartidas en "8 esquinas" o la resolución del cruce Anspach, apuntan, no solo a un uso confortable de la Avenida Víctor Hugo, sino a la generación de un motivo, "una marca" que refuerza lo local, y busca acrecentar el sentido de pertenencia a la localidad de Ostende, Partido de Pinamar.

La propuesta pretende generar una visión a largo plazo donde privados y autoridades, más allá de los ciclos políticos, puedan desarrollar y replicar los beneficios de la presente propuesta, corrigiendo, también, los puntos que fueran necesarios. La previsión y confianza deben surgir de una planificación seria del territorio. Entendemos la propuesta como un mensaje, donde la comunidad propone mejorar las condiciones de vida, solucionando temas urgentes, mejorando la comunicación, el transporte y generando identidad a través de un espacio urbano de calidad.



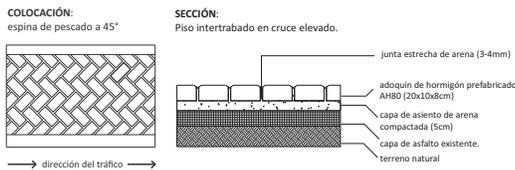
El Espacio Público.. "Es donde se construye la memoria colectiva y se manifiestan las identidades múltiples y las fusiones en proceso. El espacio público democrático es un espacio expresivo, significativo, polivalente, accesible, evolutivo. Es un espacio que relaciona a las personas y que ordena las construcciones, un espacio que marca a la vez el perfil propio de los barrios o zonas urbanas y la continuidad de las distintas partes de la ciudad. Este espacio es el que hoy está en crisis. Y su decadencia pone en cuestión la posibilidad de ejercer el "derecho a la ciudad".

Jordi Borja - "ESPACIO PUBLICO Y DERECHO A LA CIUDAD"
Barcelona - 2012

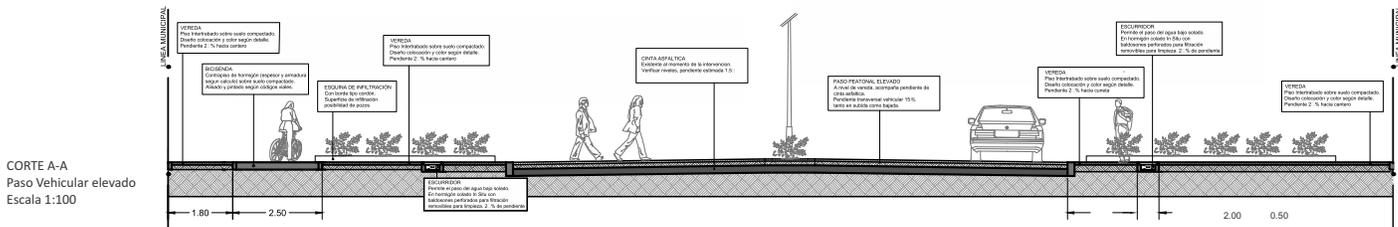
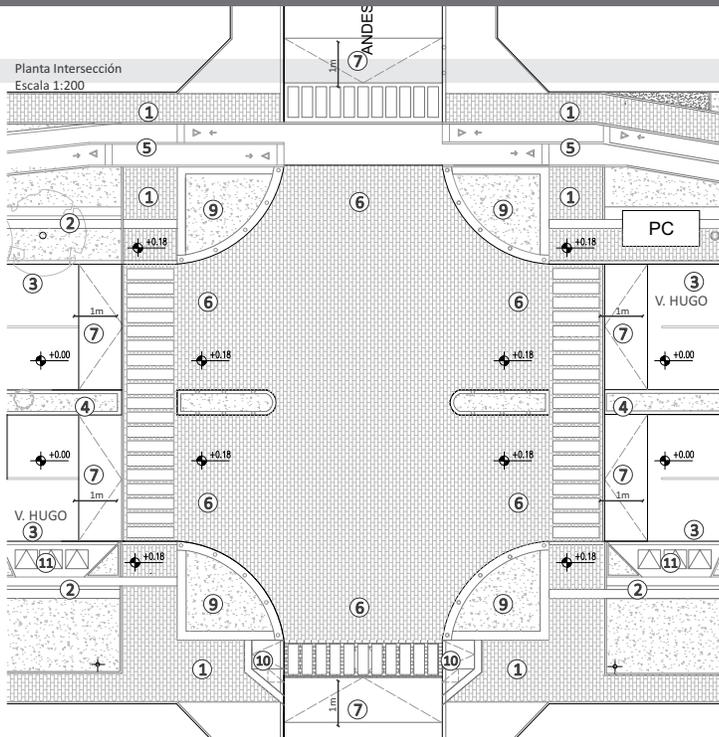


Detalle: Intersección Victor Hugo - Andes | Escala 1:200

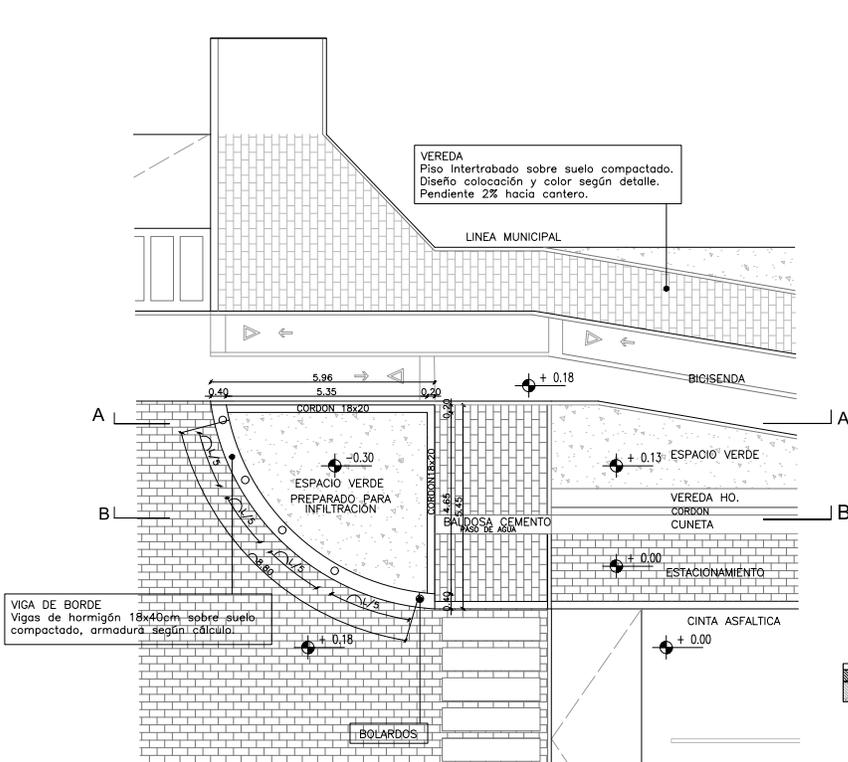
- 1 VEREDA 1: Piso intertrabado sobre suelo compactado. Pendiente 2% hacia fuelle verde. Ancho mínimo 1.80m. Ver detalle n°1.1.
- 2 VEREDA 2: Circulación + cordón, hormigón colado in situ. Pendiente 2% hacia fuelle verde. Ancho mínimo 0.70m. Ver detalle n°1.2.
- 3 CINTA ASFÁLTICA: Existente al momento de la intervención. Verificar niveles. Pendiente aproximada 1.5%
- 4 BOULEVARD VERDE: Elemento existente al momento de intervención. Demolición de contrapiso interno para cubrir con parquizado. Ver detalle n°4.
- 5 BICISENDA: Contrapiso de hormigón armado sobre suelo compactado. Ancho mínimo 2.50m. Terminación: alisado y pintura según códigos viales. Ver detalle n°2.
- 6 PASO VEHICULAR ELEVADO: Piso intertrabado sobre suelo compactado, adoquín holandá 80 (bloque prefabricado 20x10x8cm). Colocación: espina de pescado a 45°. Elevación mediante rampa, quedando a nivel de vereda (+0.18).



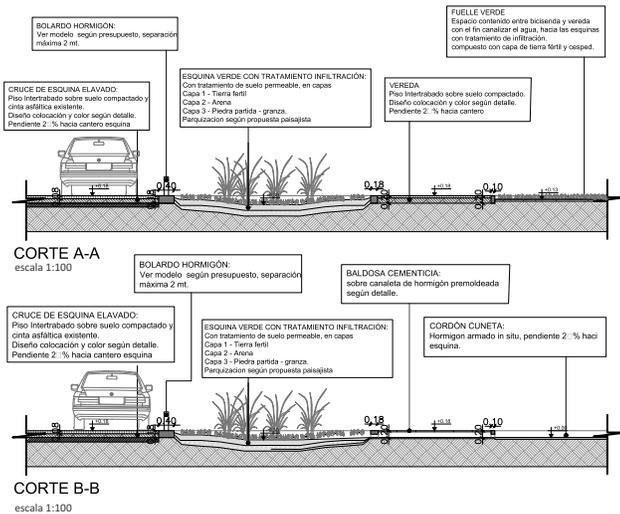
- 7 SENDA PEATONAL ELEVADA 1: Senda de cruce peatonal a nivel de vereda (+0.18), pendiente 2%. Pintura para demarcación vial reflectiva color blanco, según códigos viales. Acceso mediante rampa de hormigón de 1m de largo y pendiente transversal 18%, quedando a nivel de vereda (+0.18).
- 8 SENDA PEATONAL ELEVADA 2: Senda de cruce peatonal a nivel de vereda (+0.18), pendiente senda 2%. Pintura para demarcación vial reflectiva color blanco, según códigos viales. Acceso mediante rampa de 1m de largo y pendiente transversal 18%, quedando a nivel de vereda (+0.18). Ver detalle n°5.3
- 9 ESQUINA DE INFILTRACIÓN: Esquina consolidada con vegetación y suelo absorbente en pendiente que recibe aguas pluviales. Ver detalle n°6.2.
- 10 VADO DE ACCESO PEATONAL: Rampa de conexión entre la cinta asfáltica y la vereda, demarcada con baldosas podotáctiles. Ver detalle n°5.1.
- 11 ESTACIÓN DE RESIDUOS: Ver detalle n°7



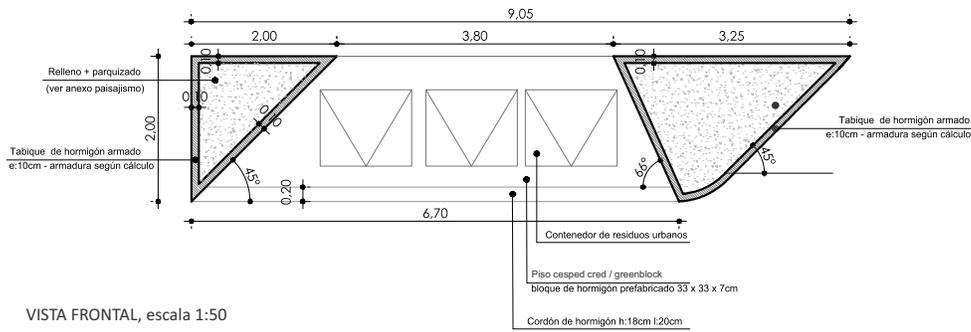
Detalle: Superficies absorbentes: Esquina de infiltración



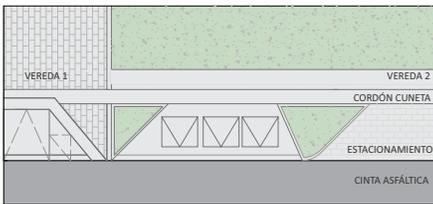
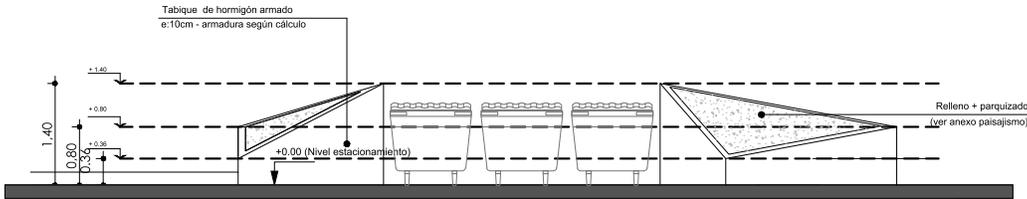
PLANTA, escala 1:100



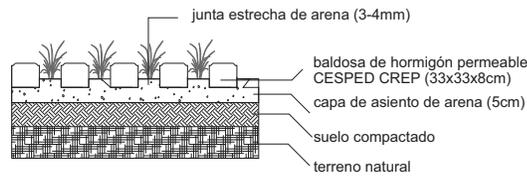
PLANTA, escala 1:50



VISTA FRONTAL, escala 1:50



UBICACIÓN EN ESQUINA



SECCIÓN: CESPED CREP en estación de residuos

ESTACIÓN DE RESIDUOS: Se prevee una superficie destinada al depósito de residuos de los particulares, unificada en dos puntos dentro de cada cuadra.

Ubicación: Cada tramo contará con dos estaciones de residuos, una a cada lado de la avenida. Las estaciones de residuos no deben estar enfrentadas entre sí en la misma cuadra, quedando emplazadas una al inicio y otra al finalizar el tramo.

Se ubicarán en la esquina, acompañando la vereda de acceso al tramo y/o vados de acceso peatonal.

Materialidad:

El cordón delimitatorio de la estación será de hormigón armado colado in situ, conteniendo el solado que se materializará sobre baldosón de hormigón del tipo Green Block o Césped Crep (33x33x8cm), lo que asegurará la infiltración de aguas.

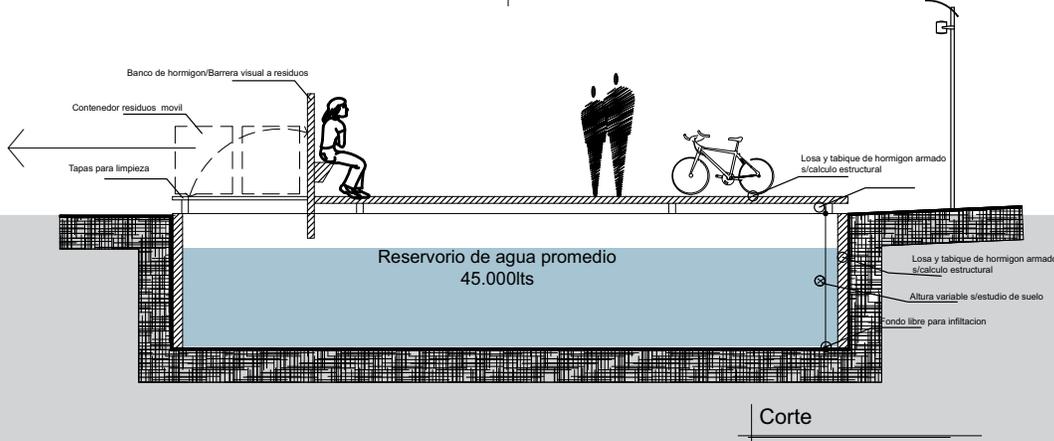
Los tabiques para maceteros se materializarán en hormigón armado, con armadura según cálculo, en un espesor de 10cm. La empresa contratista deberá prever el computo estructural para la realización de los tabiques y sus fundaciones.

Los recintos generados por los tabiques serán rellenos y parquizados, en Anexo Paisaje se explicitan las características de la vegetación.

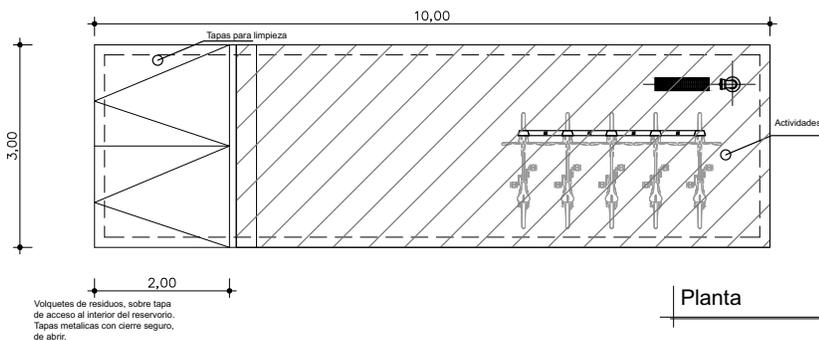
Las estaciones contendrán contenedores plásticos para el depósito de residuos. En el diseño se sugieren 3 contenedores para la separación de residuos orgánicos, reciclables y no reciclables.

Esquema estación con reservorio de agua

Posibilidades de acceso para limpieza



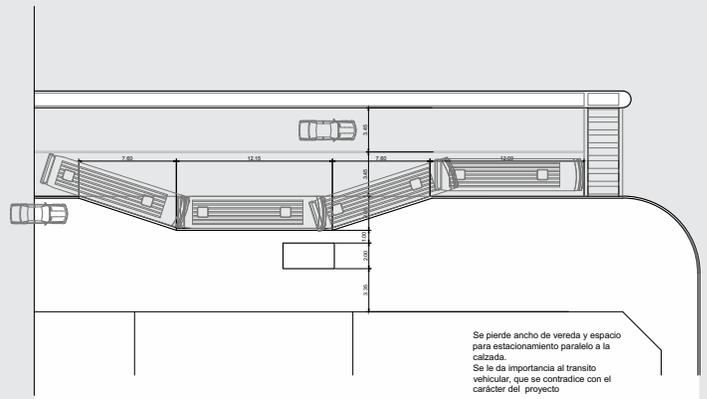
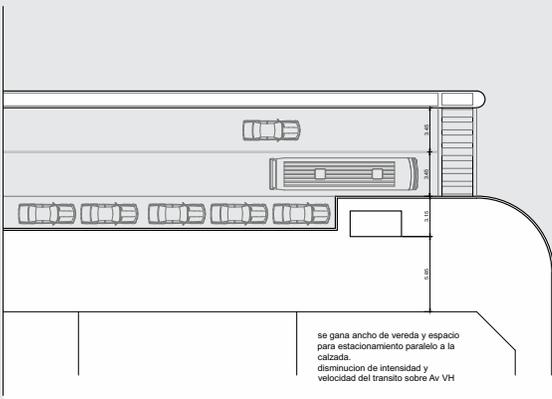
Corte



Planta

ESTACIONES DE USO CON RESERVORIO DE AGUA

Otras opciones de resolución, con posibilidad de ser resueltas en conjunto con ingenieros civiles e hidráulicos para su correcto funcionamiento.



SISTEMA PROPUESTO

SISTEMA DE DARSENAS

PARADAS DE COLECTIVO

Justificación sobre la toma de decisión sobre la tipología de paradas de colectivo.

- * Más espacio de estacionamiento
- * Mayor ancho de vereda
- * Búsqueda de beneficios al peatón por sobre el auto.



Maqueta del sector

Herbáceas de todo el año



Arboles nativos.



Cubre-suelos

