A3 2019

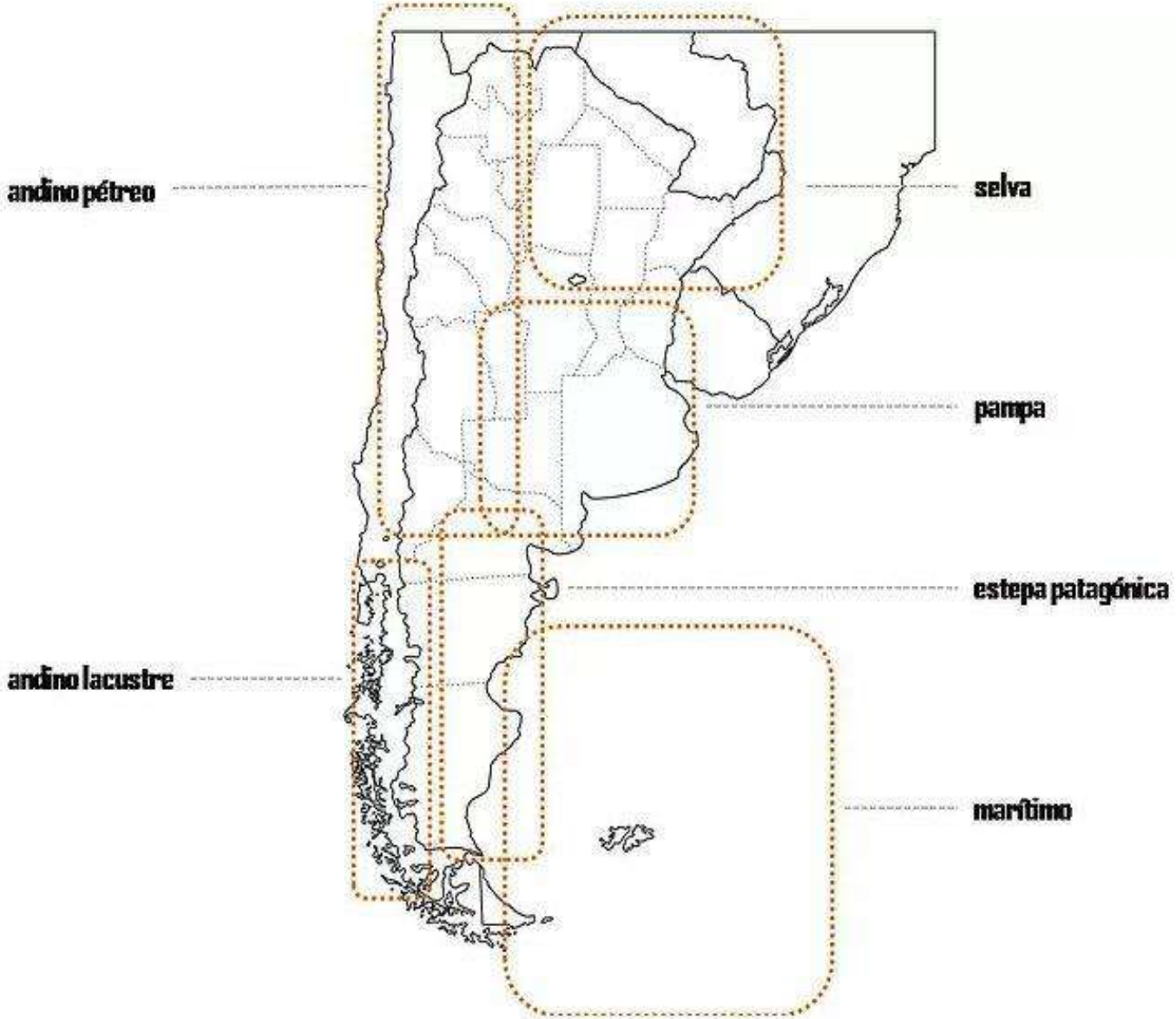
1er cuatrimestre

ATLAS

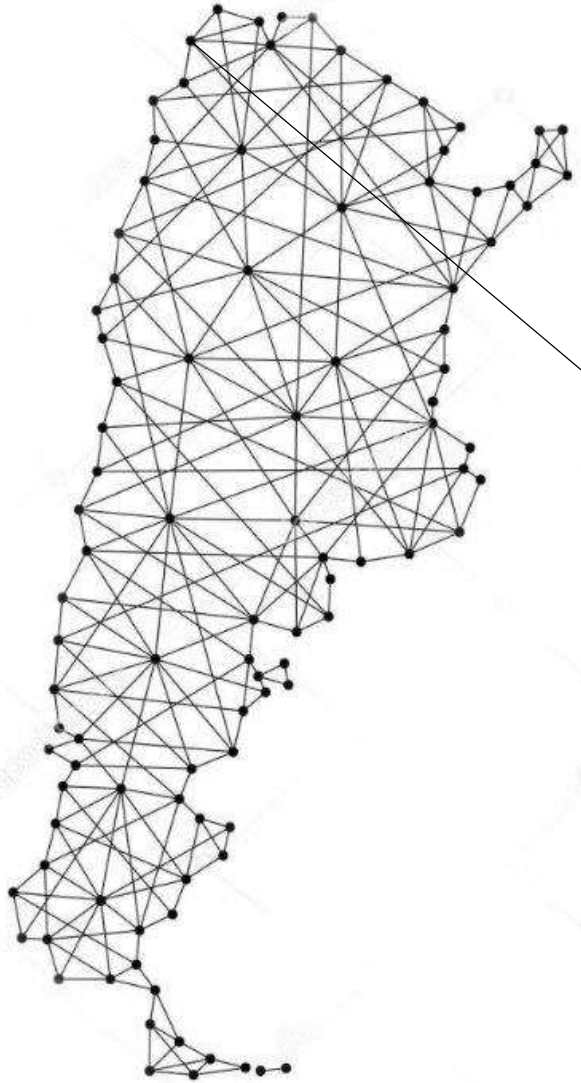
ejercicio nro. 1

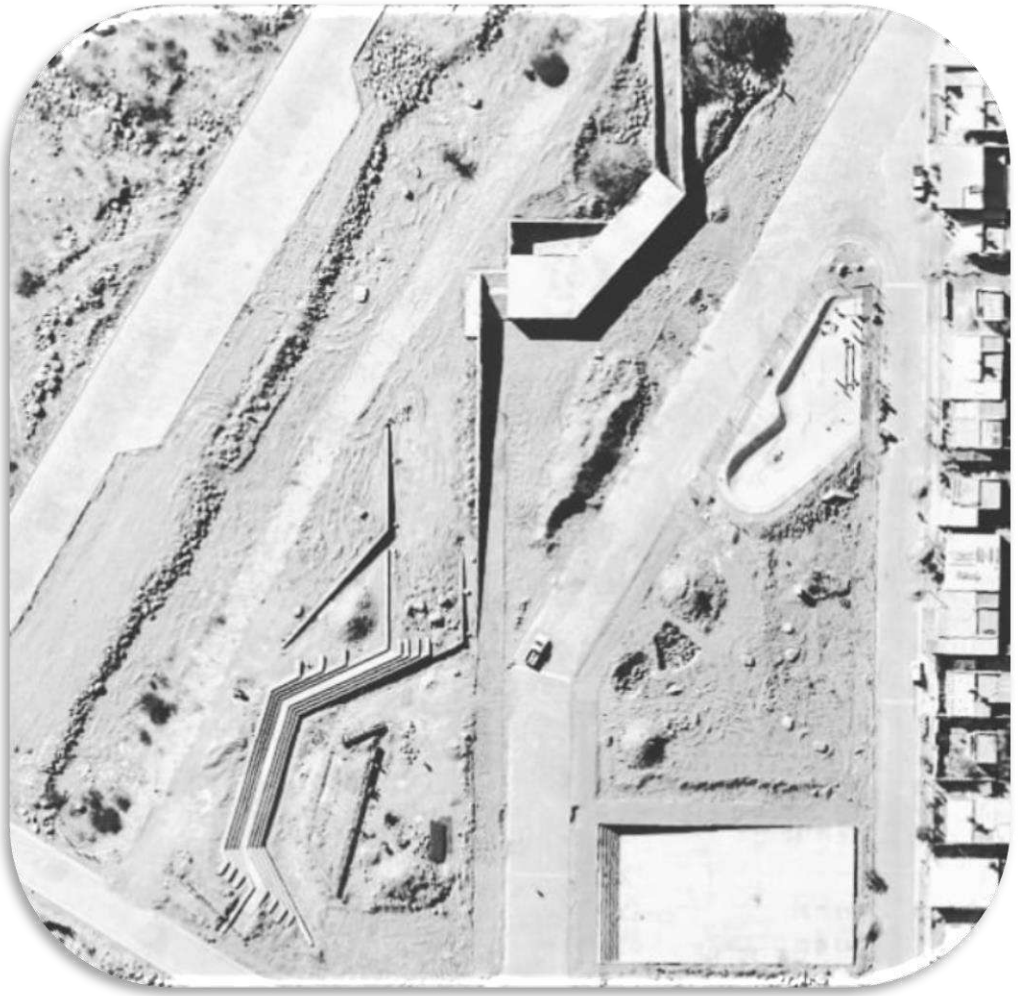
CATALOGO. se desarrolló y relevamiento a través de las distintas zonas geográficas de la nación a fin de hallar inteligencias y arquitectura referencial en la formación de nuestra cultura, relacionando distintas infraestructuras viales para vincularlas entre sí. de este modo se fueron seleccionando en grupos de dos estudiantes diversos casos que están vinculados a problemáticas de la producción del país, a la colonización del territorio, a las infraestructuras ferroportuarias y otras cualidades que fueron determinando el eje del ejercicio. se confeccionaron maquetas y una presentación digital y fue expuesta en conjunto. el ejercicio se realizó en 8 clases y se finalizó el mismo con una nota con un formato determinado para poder ser parte de un catálogo que se irá construyendo año a año.

MER DU SUD
PEROU
BRESIL
PARAGUAY
CHILI
MER DU NORD
CARTE
DU PARAGUAY
DU CHILI
ET DU DETROIT DE MAGELLAN



unidades geoculturales





ignacio caron

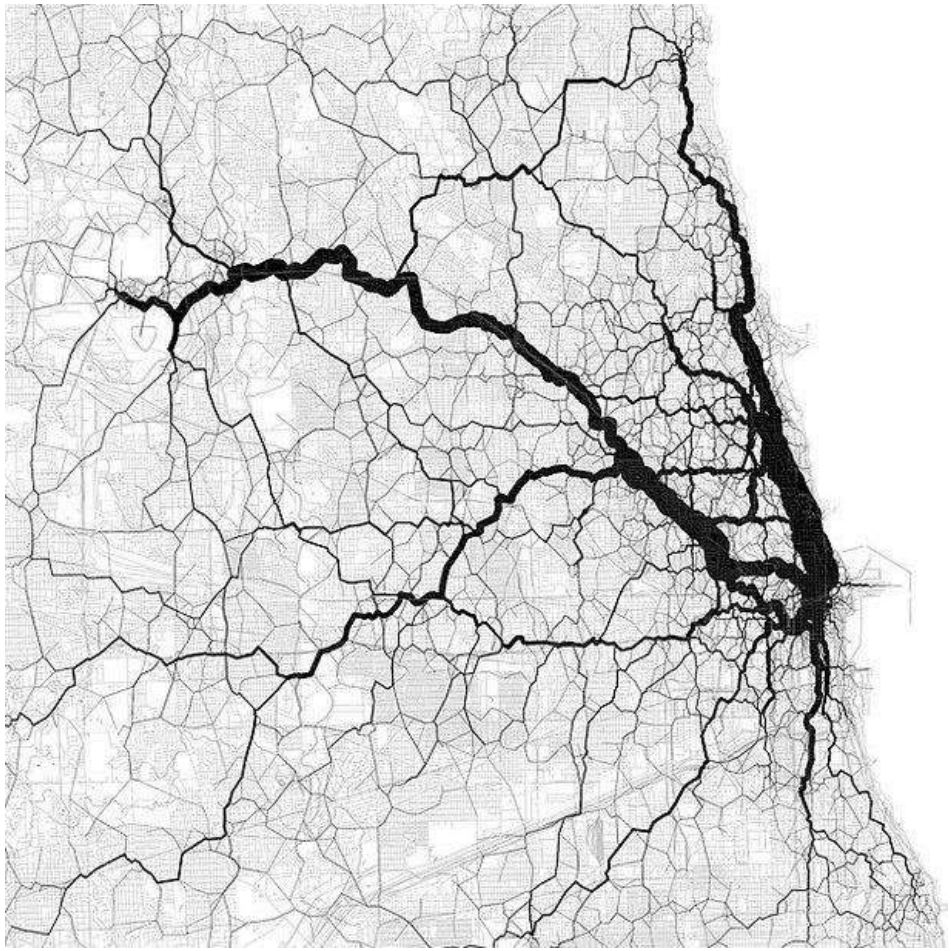
rio gallegos

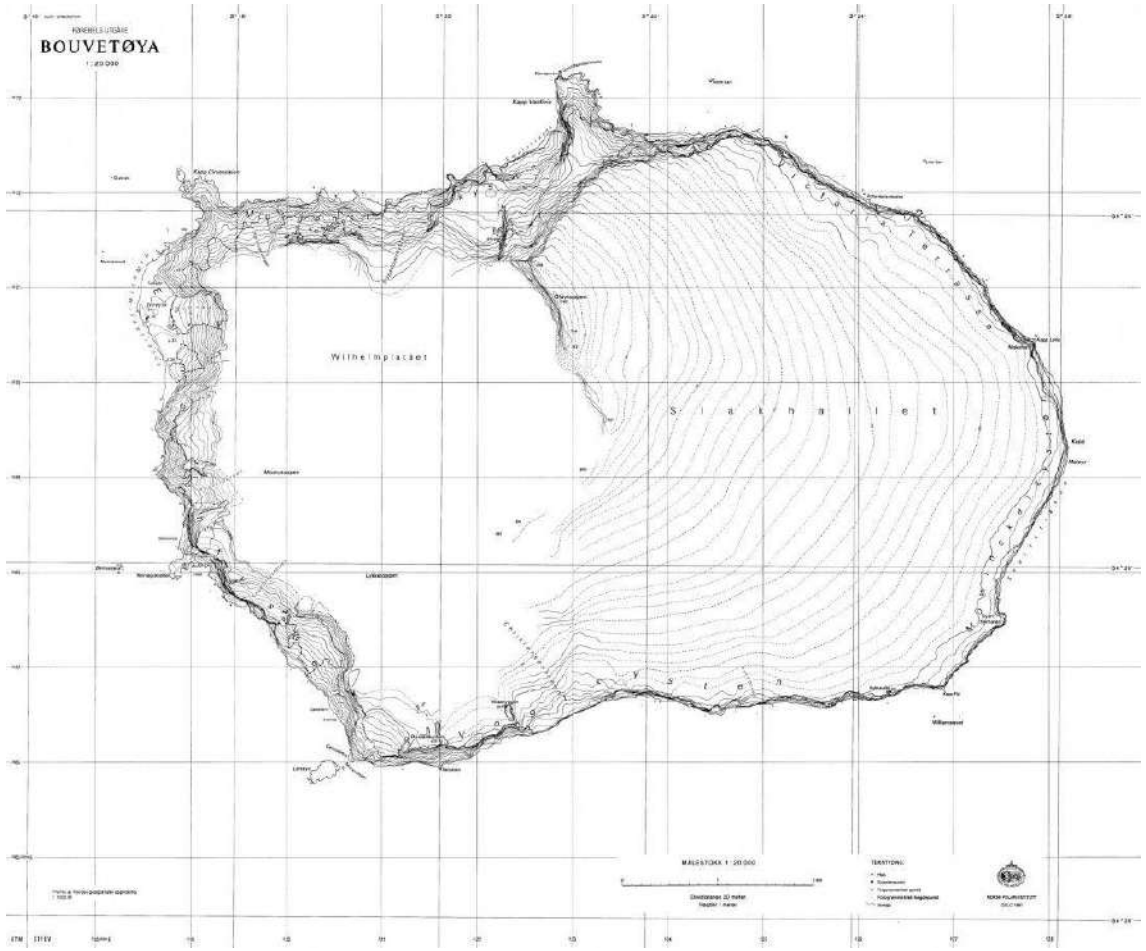
mercedes

usuahia

general pico

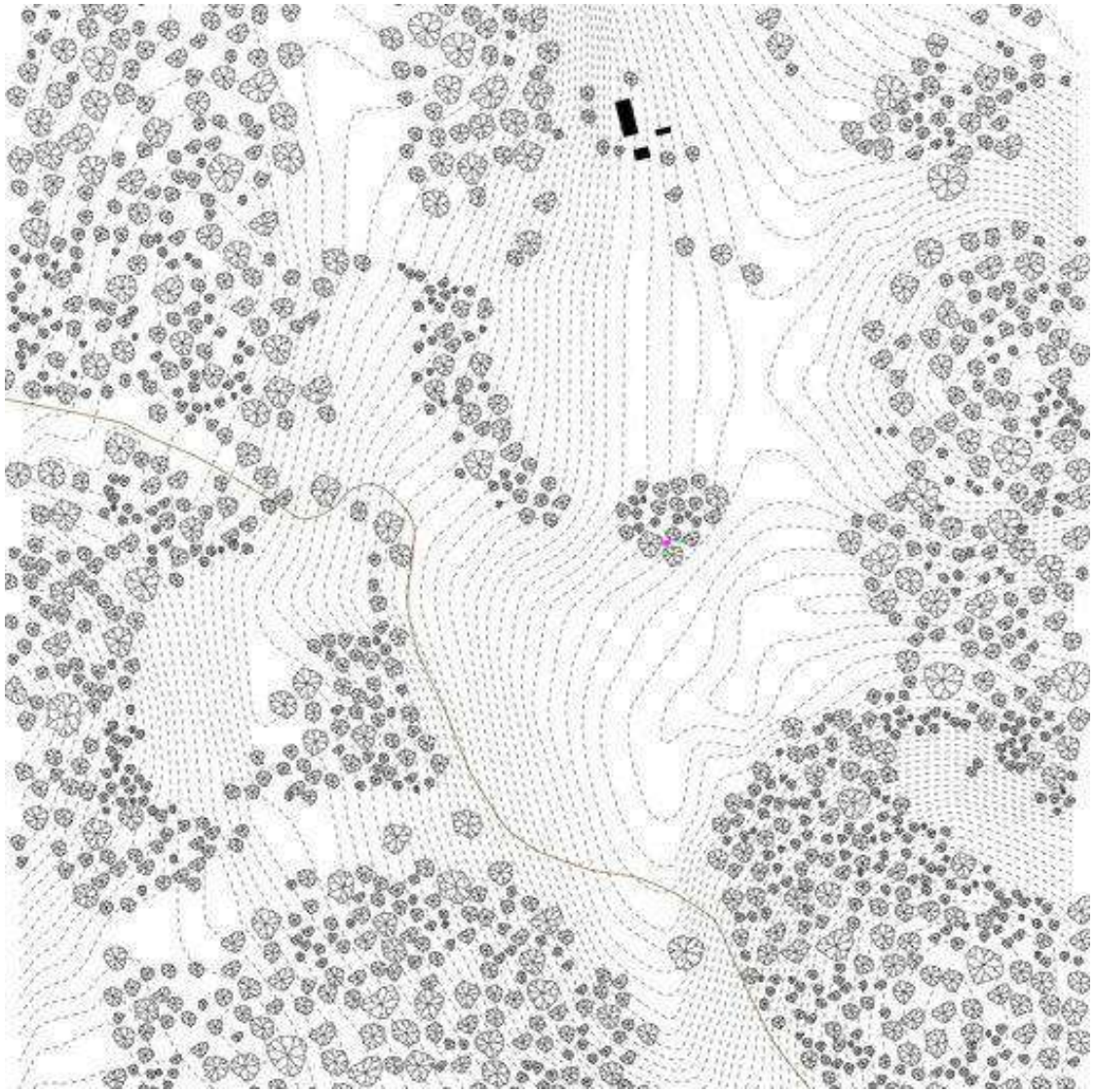
análisis y búsqueda de referencias edilicias e infraestructurales existentes



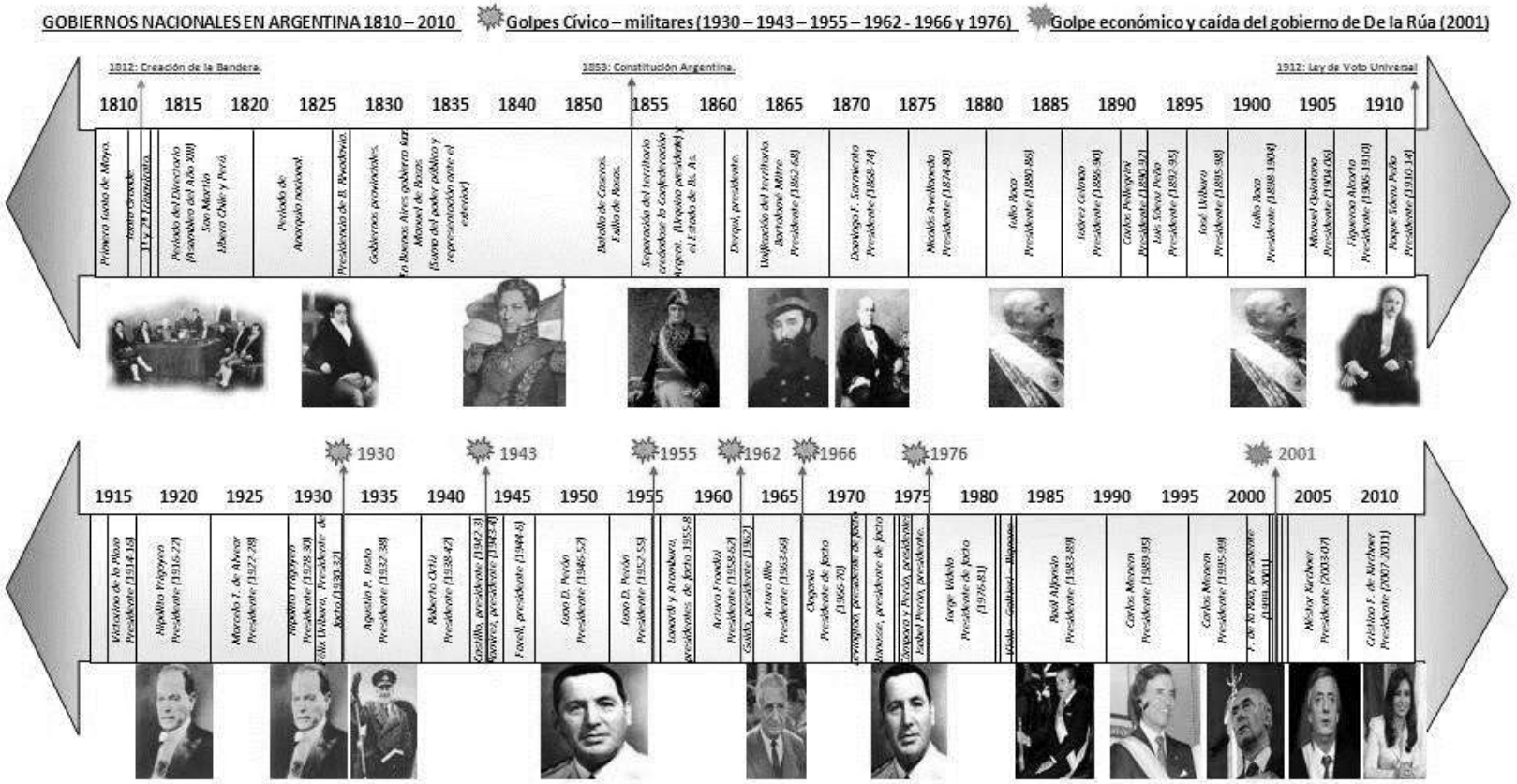


determinación de un modo de representación común para todos los temas de estudio

recorte de cartografías, identificación de infraestructuras viales

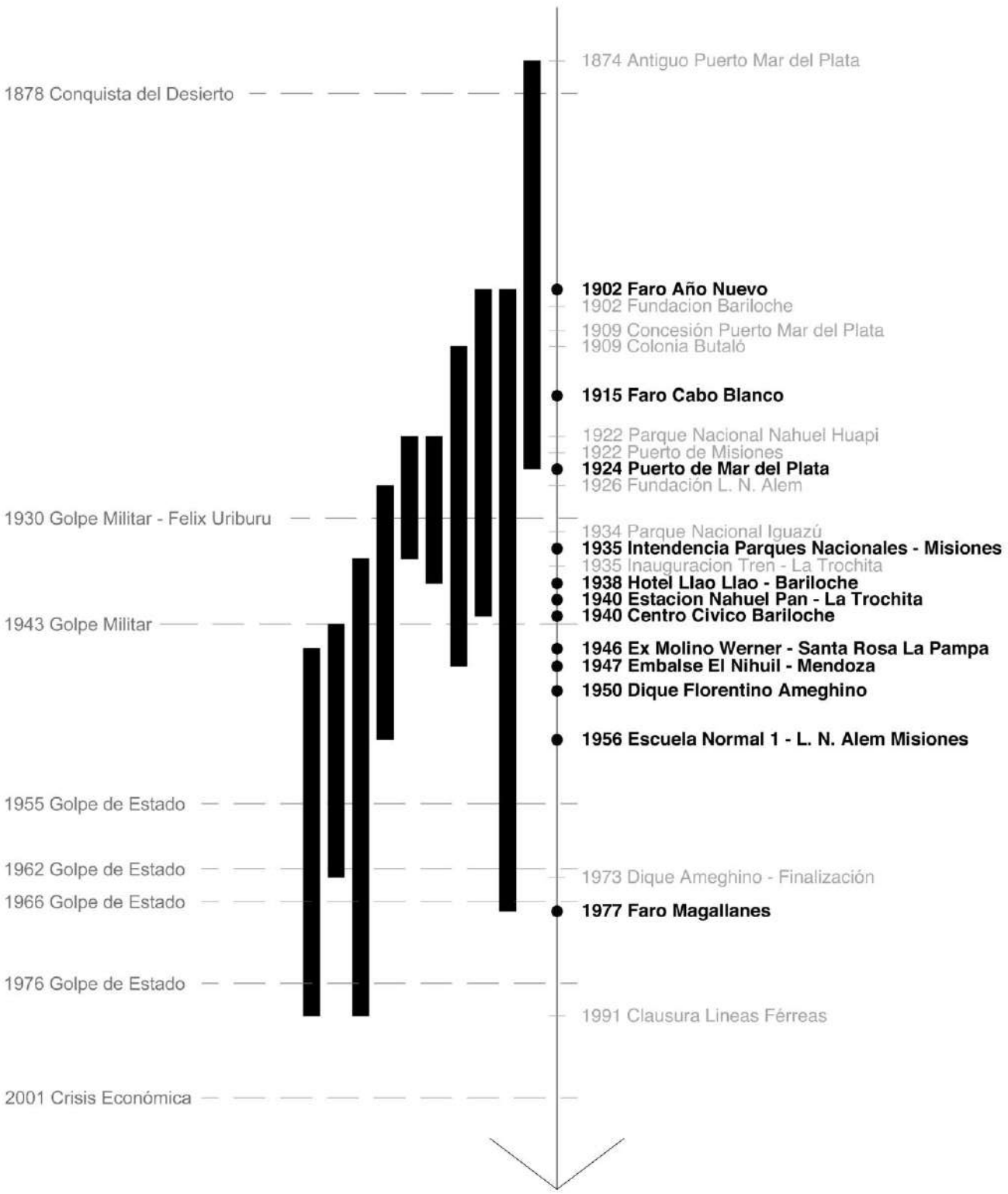


determinación de un modo de representación común para todos los temas de estudio



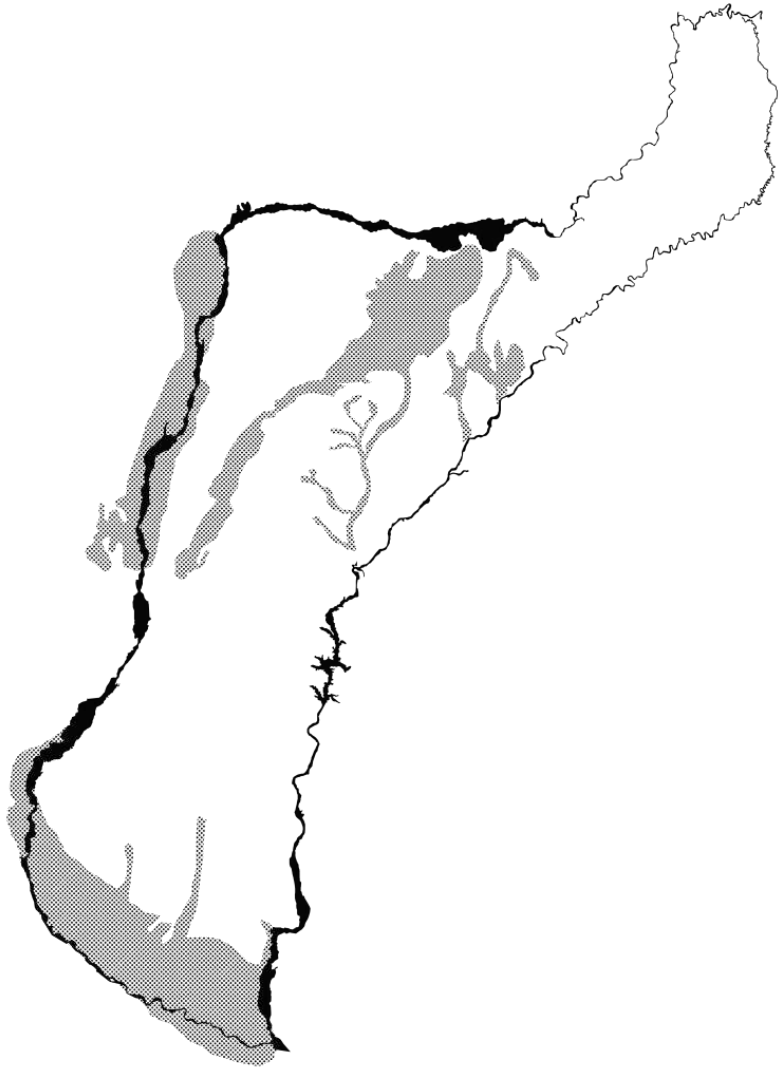
se analizaron líneas de tiempo para determinar los casos a seleccionar

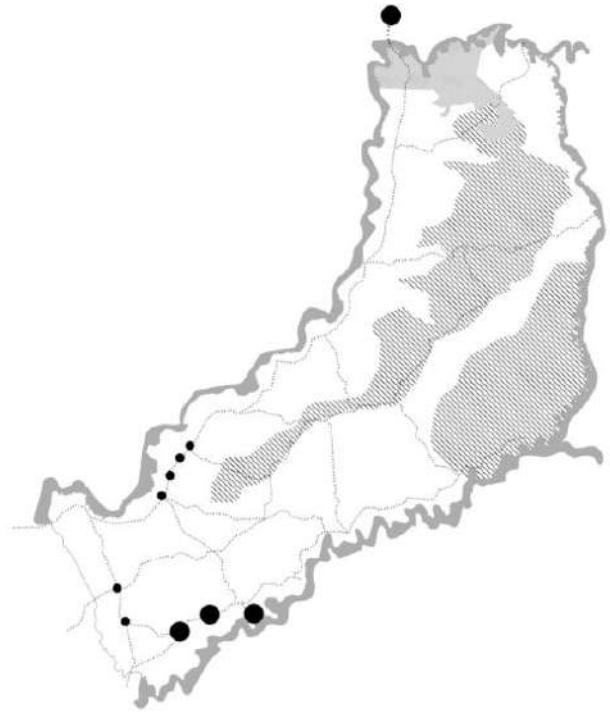
casos seleccionados

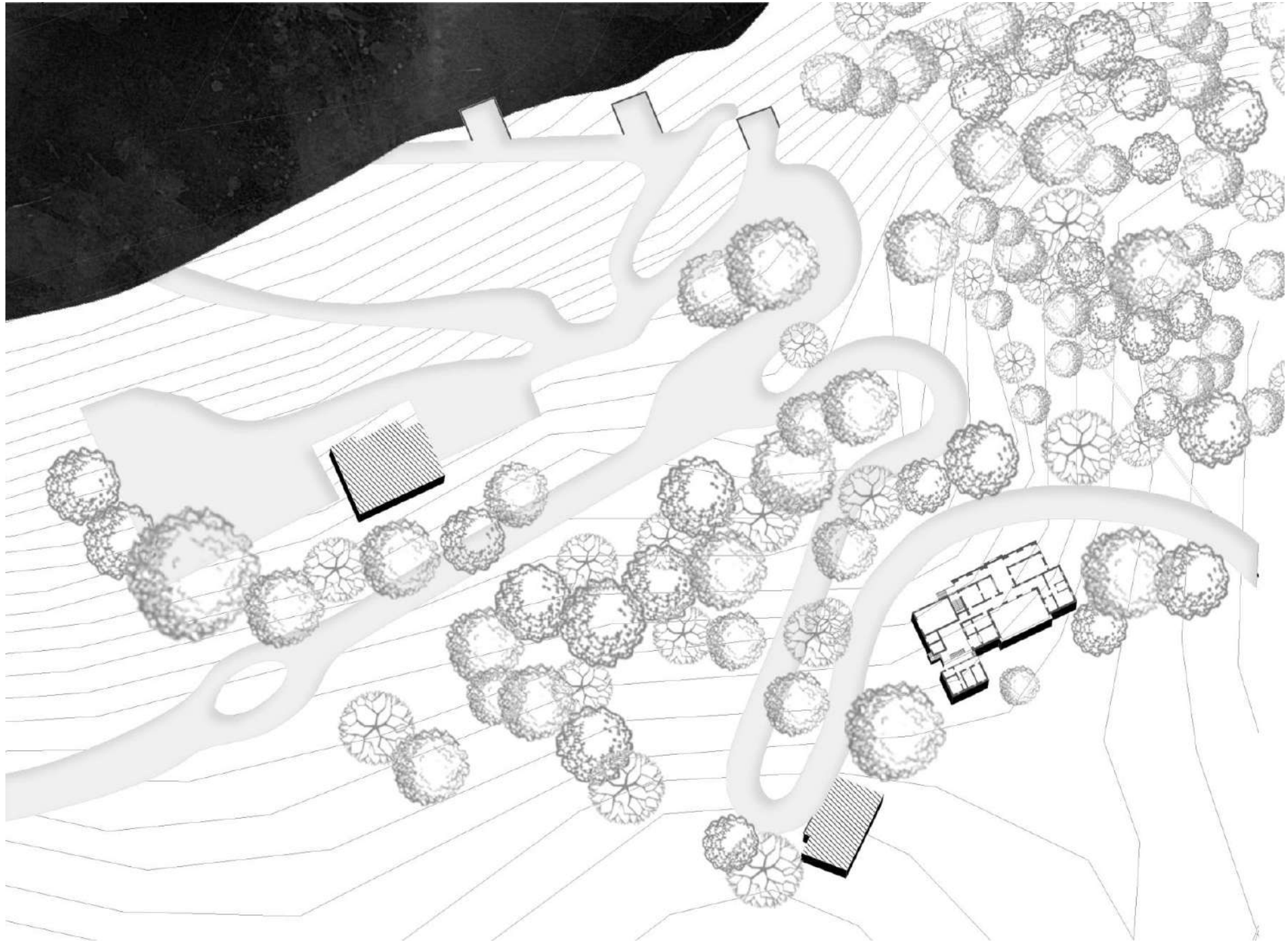

1874 Antiguo Puerto Mar del Plata
1878 Conquista del Desierto
1902 Faro Año Nuevo
1902 Fundacion Bariloche
1909 Concesión Puerto Mar del Plata
1909 Colonia Butaló
1915 Faro Cabo Blanco
1922 Parque Nacional Nahuel Huapi
1922 Puerto de Misiones
1924 Puerto de Mar del Plata
1926 Fundación L. N. Alem
1930 Golpe Militar - Felix Uriburu
1934 Parque Nacional Iguazú
1935 Intendencia Parques Nacionales - Misiones
1935 Inauguracion Tren - La Trochita
1938 Hotel Llao Llao - Bariloche
1940 Estacion Nahuel Pan - La Trochita
1940 Centro Civico Bariloche
1943 Golpe Militar
1946 Ex Molino Werner - Santa Rosa La Pampa
1947 Embalse El Nihuil - Mendoza
1950 Dique Florentino Ameghino
1956 Escuela Normal 1 - L. N. Alem Misiones
1955 Golpe de Estado
1962 Golpe de Estado
1973 Dique Ameghino - Finalización
1966 Golpe de Estado
1977 Faro Magallanes
1976 Golpe de Estado
1991 Clausura Lineas Férreas
2001 Crisis Económica

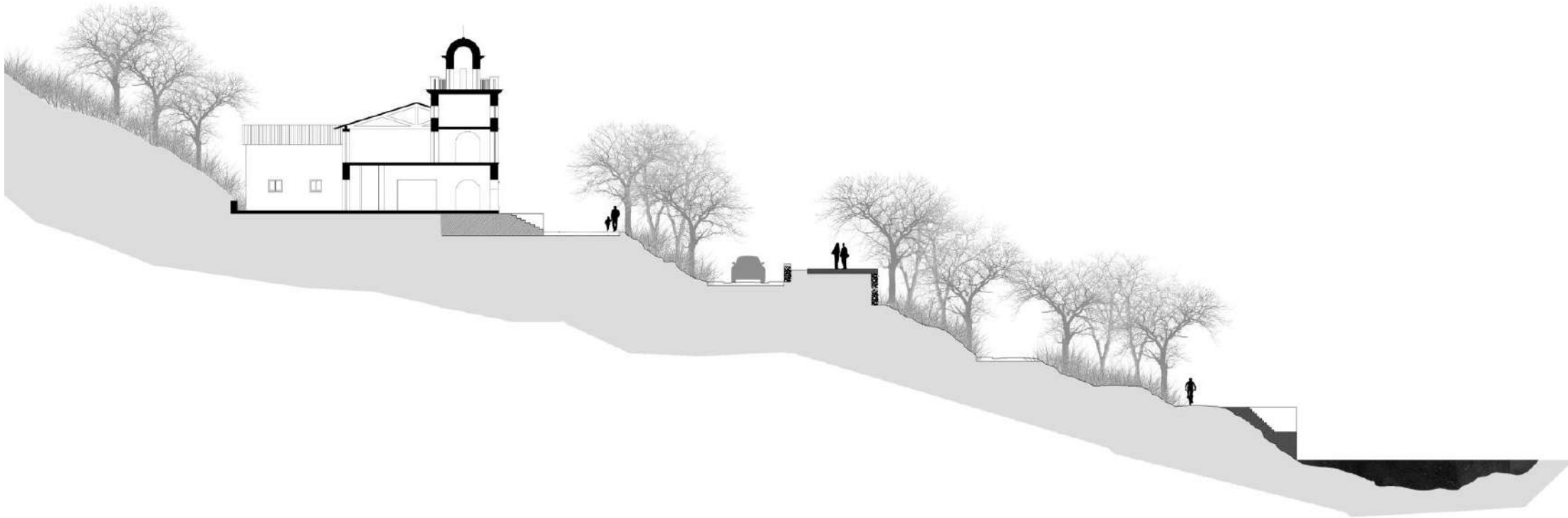
disertantes invitados

RECORTE. se trabajó realizando recortes de cartografías y planimetría de elaboración propia con escala gráfica para ir comparando los casos dentro de las problemáticas que brinda el territorio y las condiciones históricas como marco de definición de los mapas y esquemas realizados

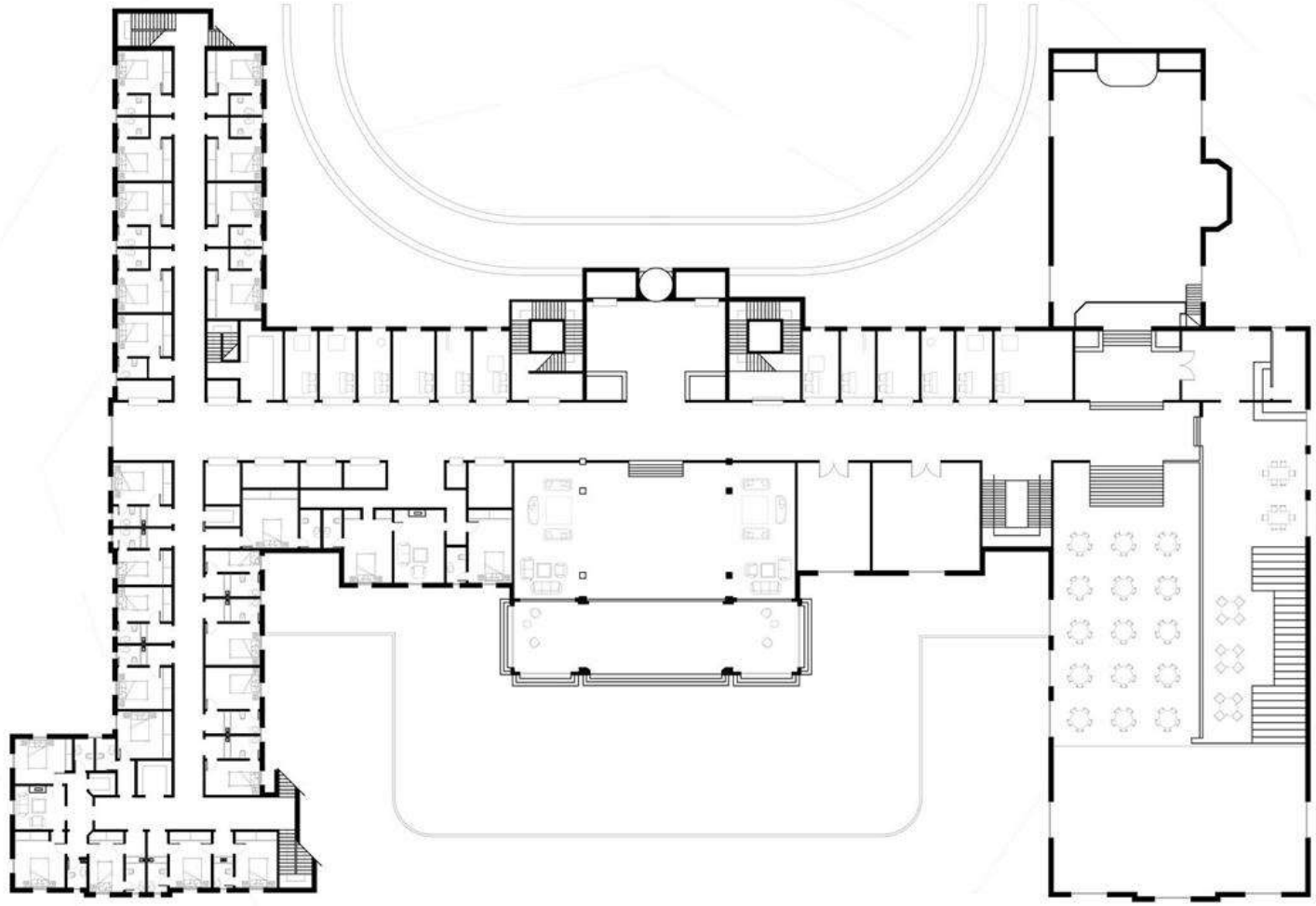


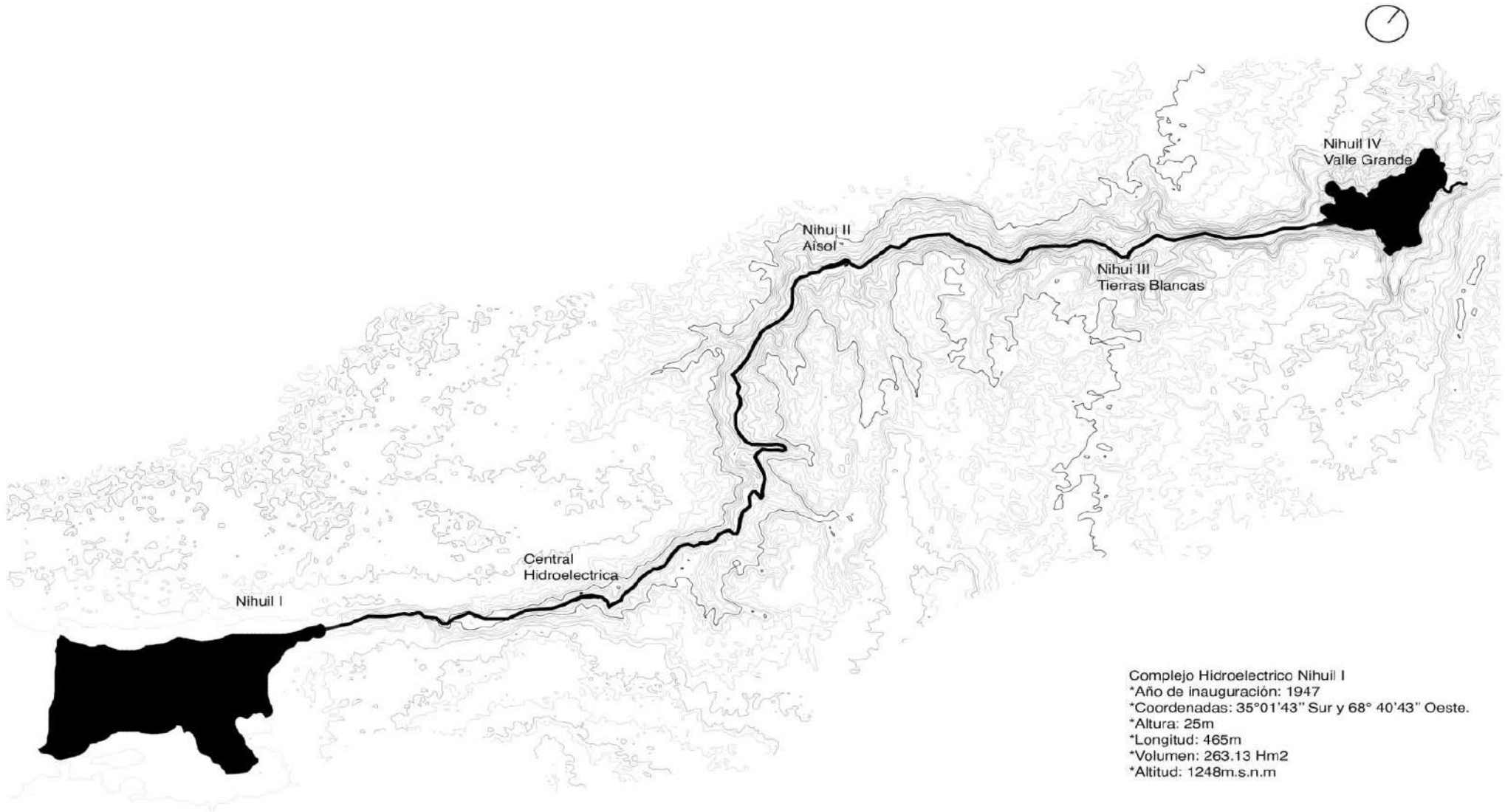






Lago Nahuel Huapi
Lago Moreno
Lago Moreno





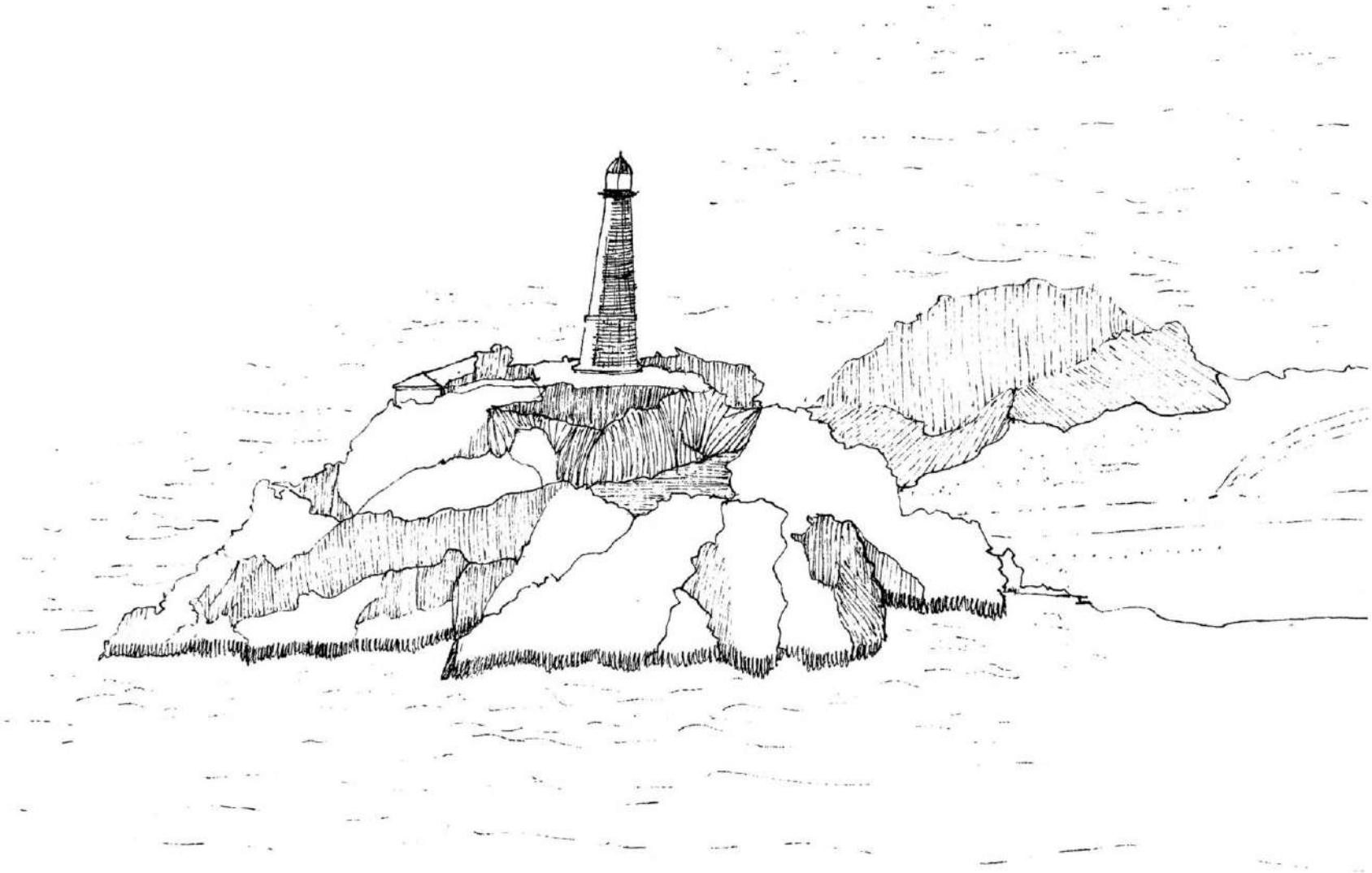
Complejo Hidroelectrico Nihuil I
*Año de inauguración: 1947
*Coordenadas: 35°01'43" Sur y 68° 40'43" Oeste.
*Altura: 25m
*Longitud: 465m
*Volumen: 263.13 Hm2
*Altitud: 1248m.s.n.m

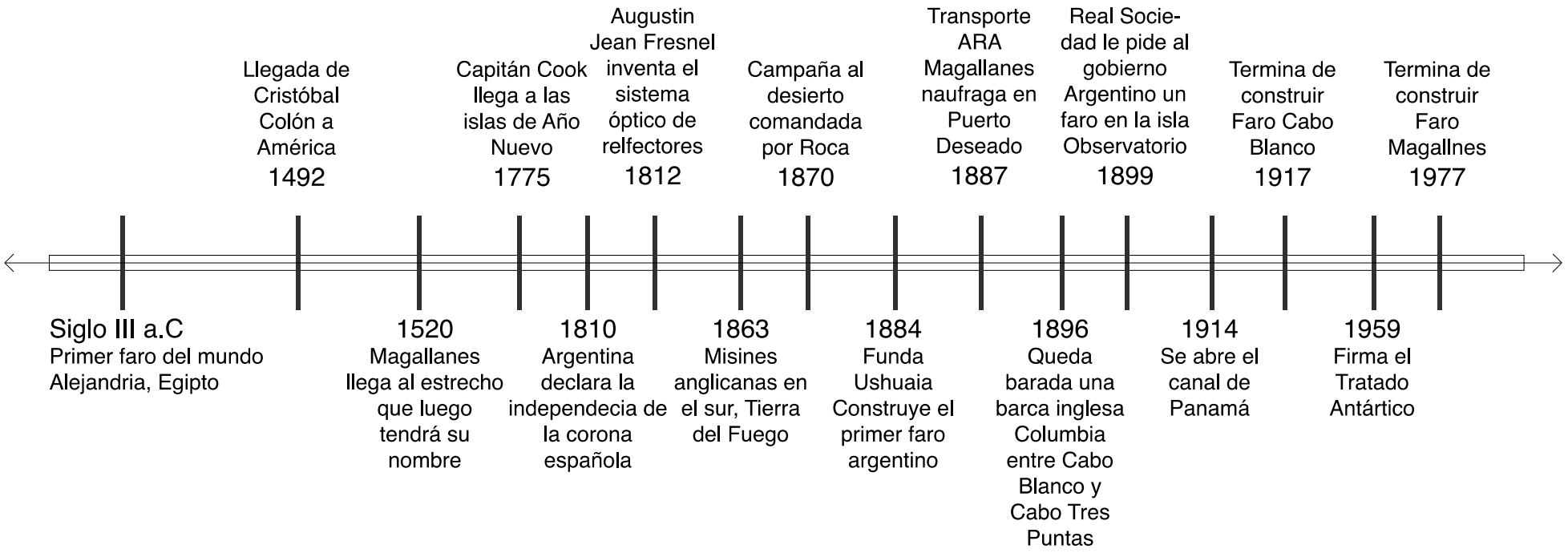
Esc 1:75.0000

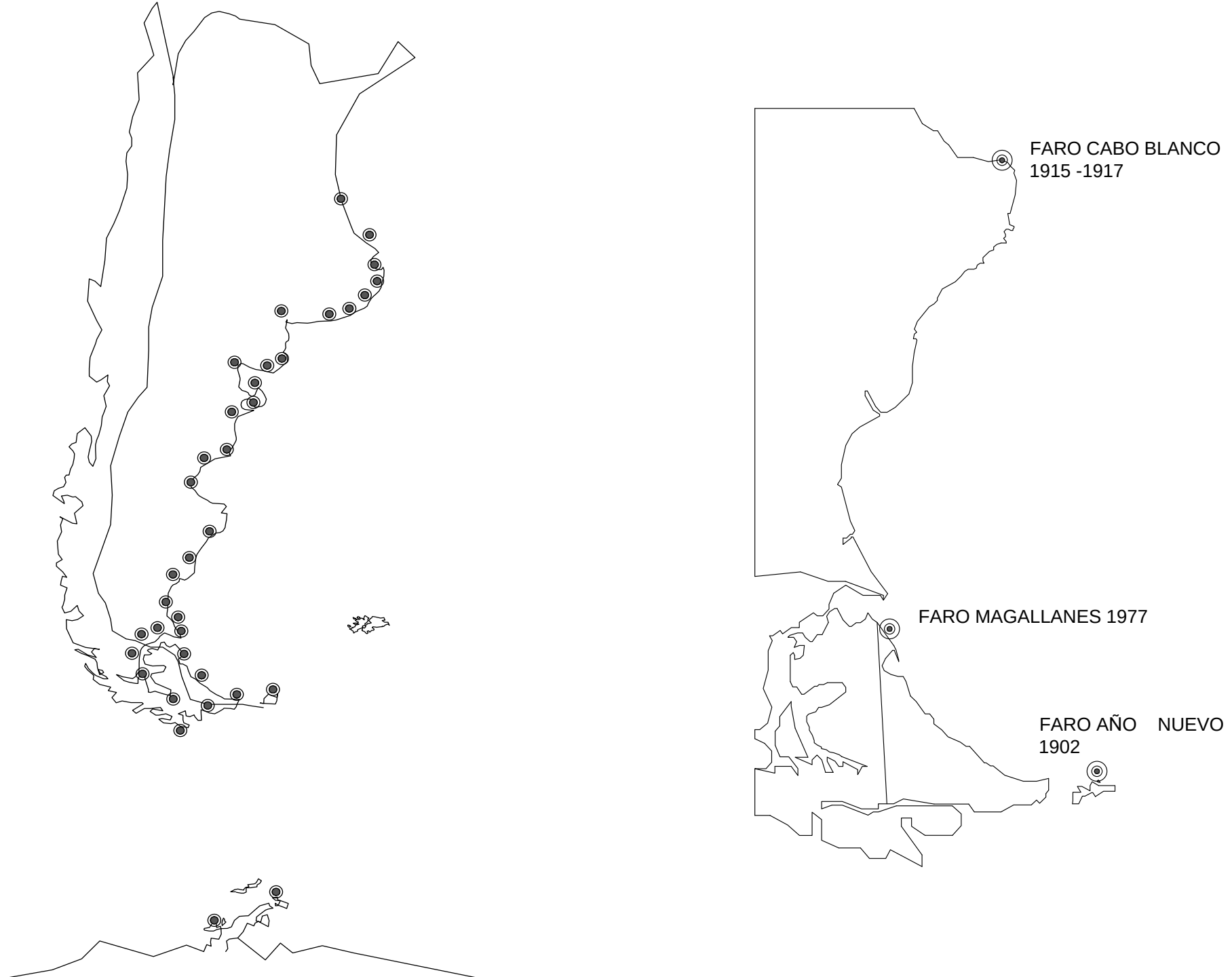
Colonia Butalo
Santa Isabel

3 casos.

1902 – 1977 TRES FAROS




Siglo III a.C
Primer faro del mundo
Alejandria, Egipto
1520
Magallanes llega al estrecho que luego tendrá su nombre
1492
Llegada de Cristóbal Colón a América
1775
Capitán Cook llega a las islas de Año Nuevo
1810
Argentina declara la independecia de la corona española
1812
Augustin Jean Fresnel inventa el sistema óptico de relfectores
1863
Misines anglicanas en el sur, Tierra del Fuego
1870
Campaña al desierto comandada por Roca
1884
Funda Ushuaia
Construye el primer faro argentino
1887
Transporte ARA Magallanes naufraga en Puerto Deseado
1896
Queda barada una barca inglesa Columbia entre Cabo Blanco y Cabo Tres Puntas
1899
Real Sociedad le pide al gobierno Argentino un faro en la isla Observatorio
1914
Se abre el canal de Panamá
1917
Termina de construir Faro Cabo Blanco
1959
Firma el Tratado Antártico
1977
Termina de construir Faro Magallnes


FARO CABO BLANCO
1915 -1917
FARO MAGALLANES 1977
FARO AÑO NUEVO
1902

FARO SAN JUAN DEL SALVAMENTO 1884

FARO DE AÑO NUEVO 1902

FARO ISLA PINGUINO 1903

FARO CABO VIRGENES 1904

FARO GOLFO NUEVO 1916

FARO BUEN SUCESO 1916

FARO CABO ARISTIZABAL 1917

FARO CABO BLANCO 1917

FARO CABO SAN PIO 1919

FARO LES ECLAIREURS 1920

FARO CURIOSO 1922

FARO CABO RASO 1928

FARO CABO GUARDIÁN 1928

FARO CAMPANA 1928

FARO CHUBUT 1933

FARO 1ª DE MAYO 1942

FARO CABO DAÑOSO 1947

FARO ALMIRANTE BROWN 1949

FARO CABO SAN PABLO 1966

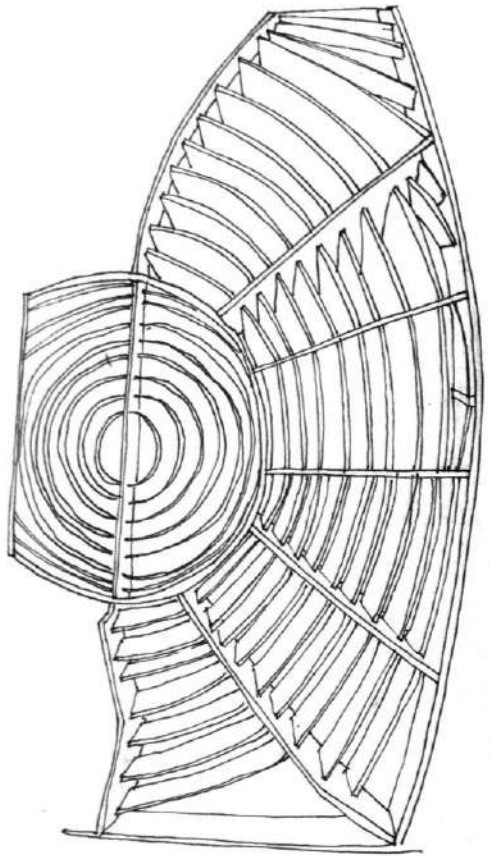
FARO MAGALLANES 1976

MÉTODO TABULAR DE COMPILACIÓN, ayuda visual

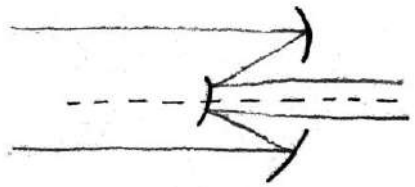
1	2	3	4	5	6	7	8
-Numeración nacional de todas las señales de balizamiento -Numeración internacional EJ: **G.0668**	COSTA ATLÁNTICA - Balizamiento patagónico Tipo de señal -Faro: **NEGRITA MAYÚSCULA** -Balizas: BLANCA MAYÚSCULA -Boyas: Minuscula	Coordenadas con aproximación al minuto	Caracterís-cas, número, período 1. Característica y número de luces 2. Período de luz	Elevación sobre el nivel del mar		Descripción de estructura y altura expresada en metros Alcance nominal en millas náuticas	Observaciones -Composición del período de la luz indicando duración de luz y eclipse. -Arrumbamiento de las enfilaciones -Distancia de balizas -Sectores de iluminación -Señales de niebla, tipo, período y duraciones del sonido

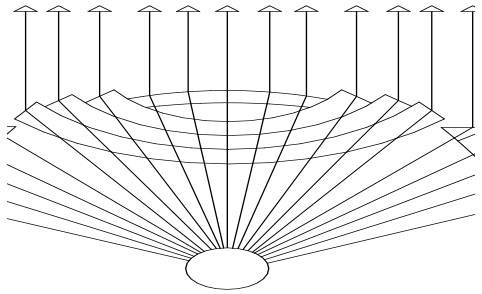
DESCRIPCIÓN E ILUSTRACIIÓN DE CARACTERÍSTICAS LUMINOSAS

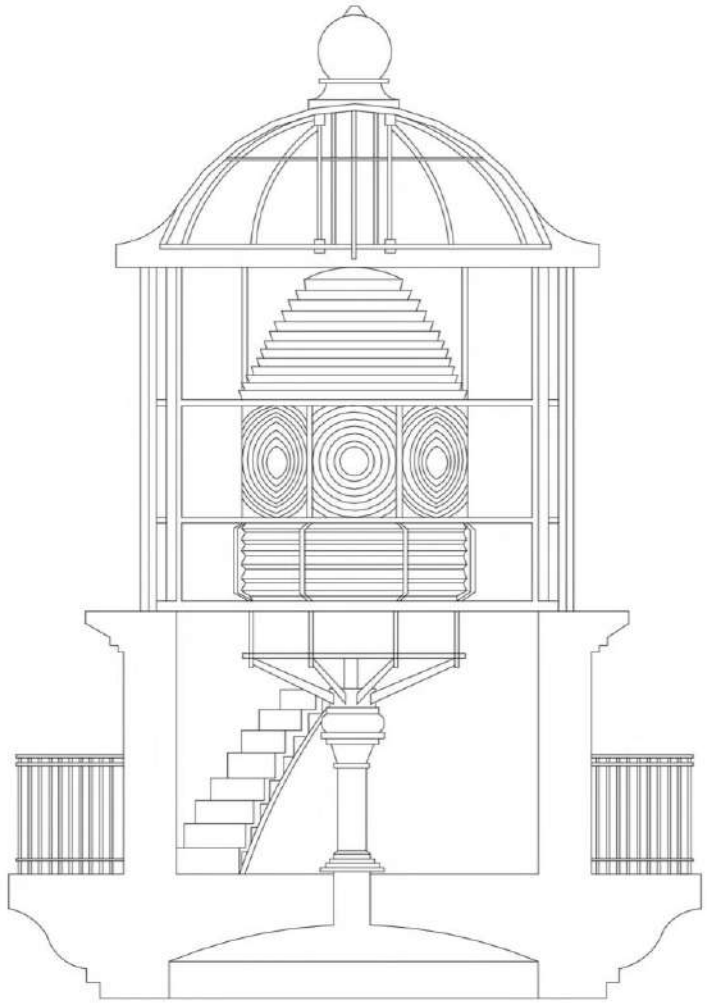
	CLASE	ABREVIATURAS Internacional	ABREVIATURAS Nacional	DESCRIPCIÓN	ILUSTRACIÓN
1	FIJA	F	F	Luz continua e inalterable	
2	OCULTACIÓN	Oc	Oc	Luz cuya duración total de encendido en un período es mas prolongada que la duración de oscuridad total	*Período*
3	ISOFÁSICA	Iso	Iso	Luz en la cual todas las duraciones son iguales	*Período*
4	DESTELLO	F1	Des	Luz que la duración de encendido es más corta que el tiempo de oscuridad. Destellos con igual duración	*Período* *Período*

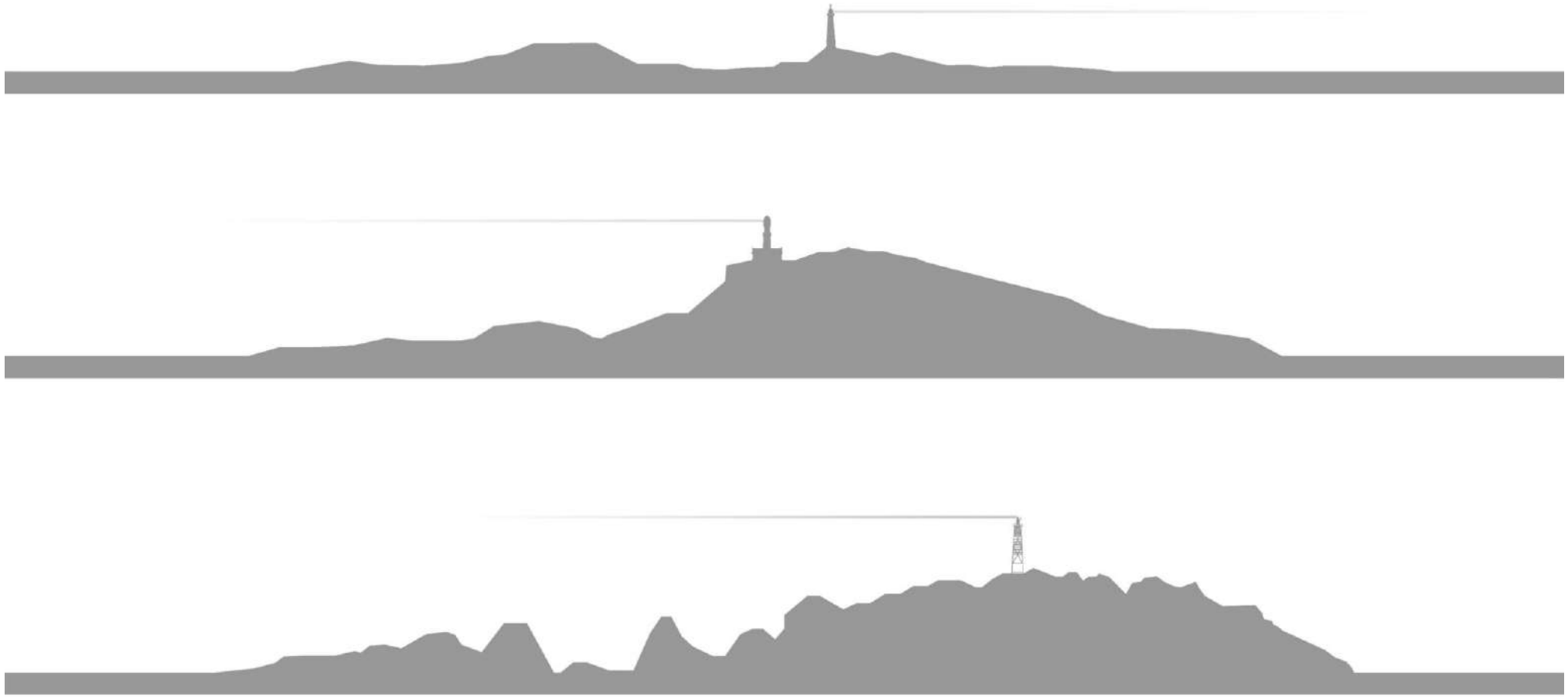


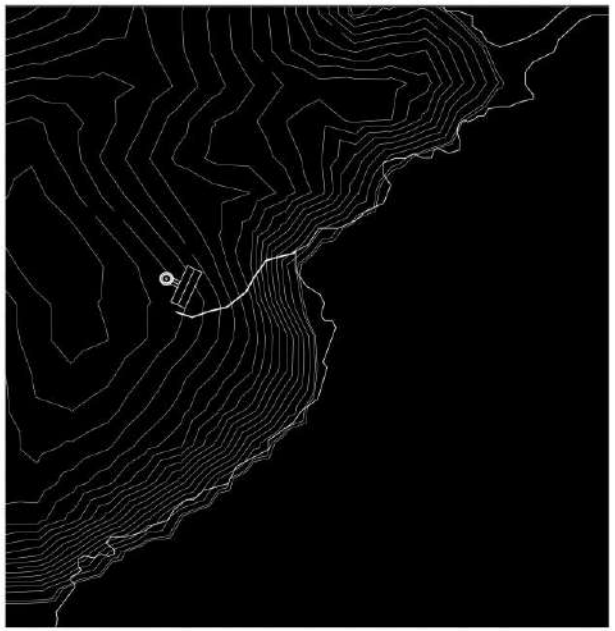
FRESNEL

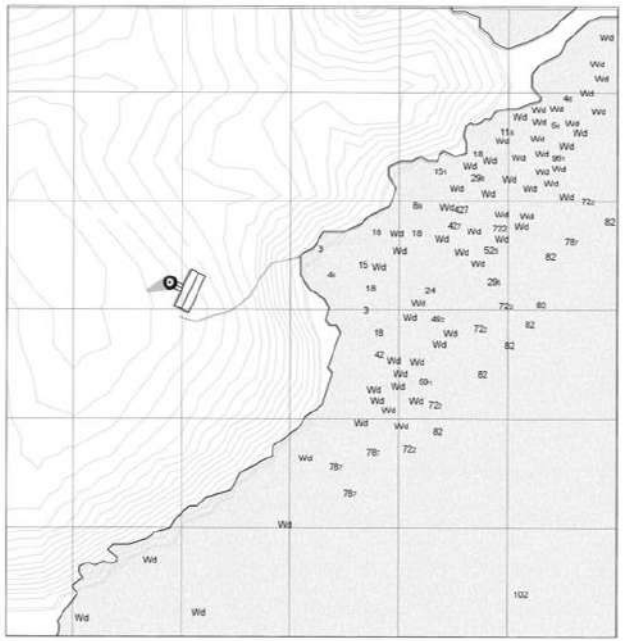


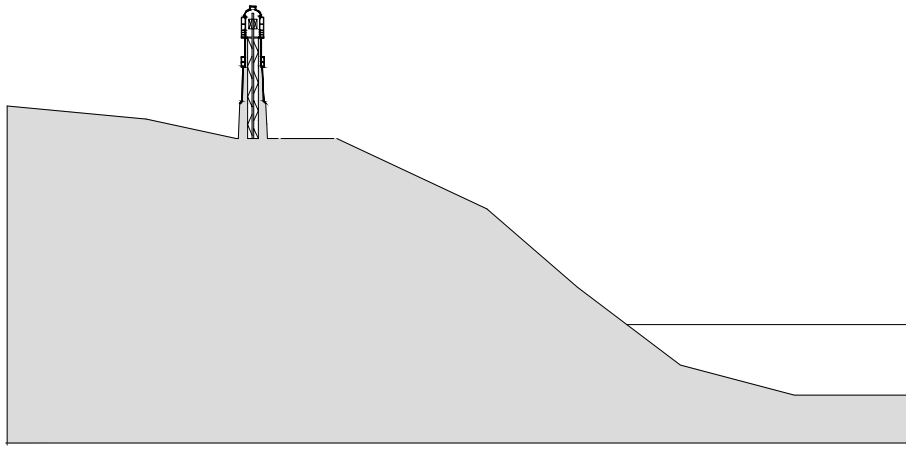


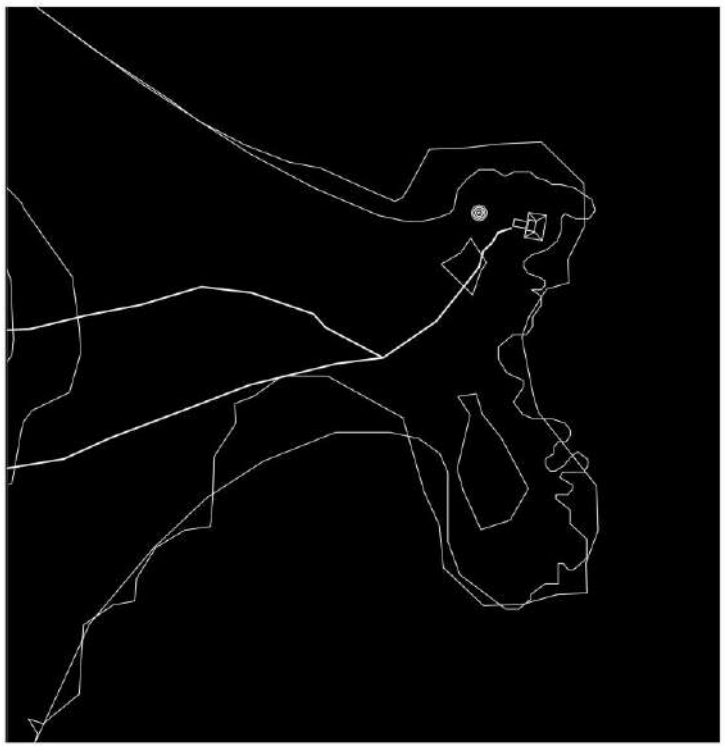


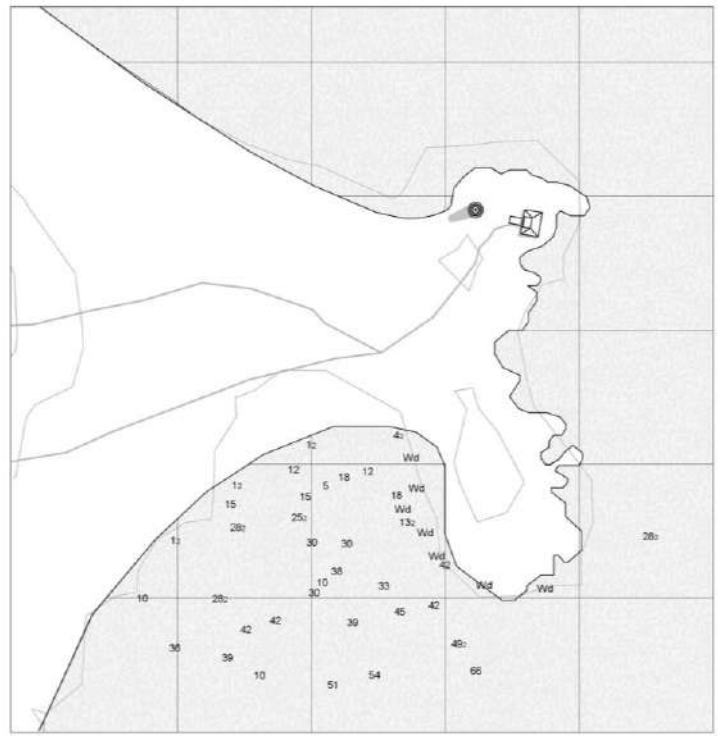


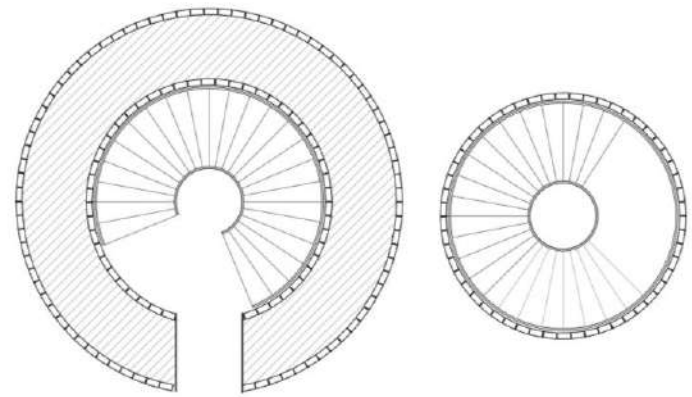




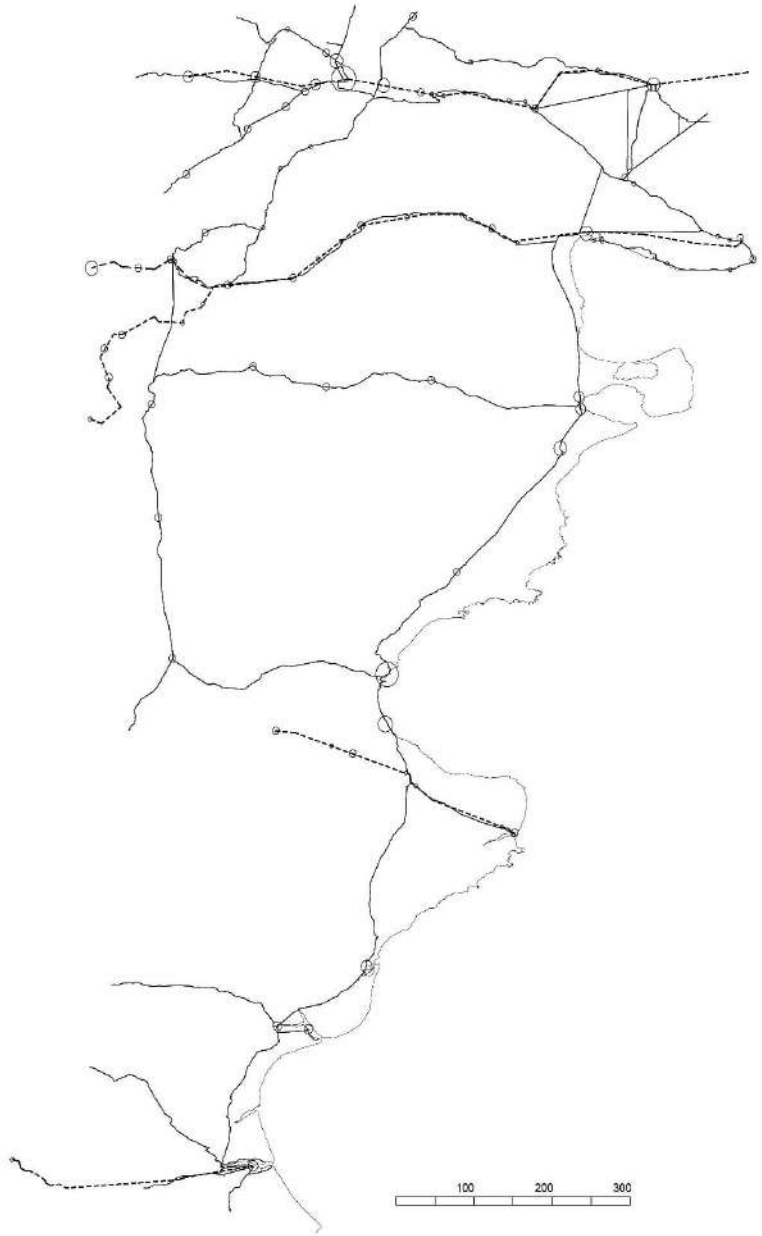




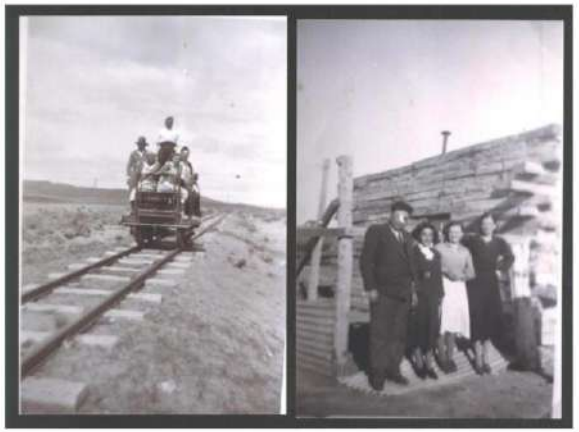

Wd
Wd
Wd
Wd
Wd
Wd
Wd
Wd
Wd

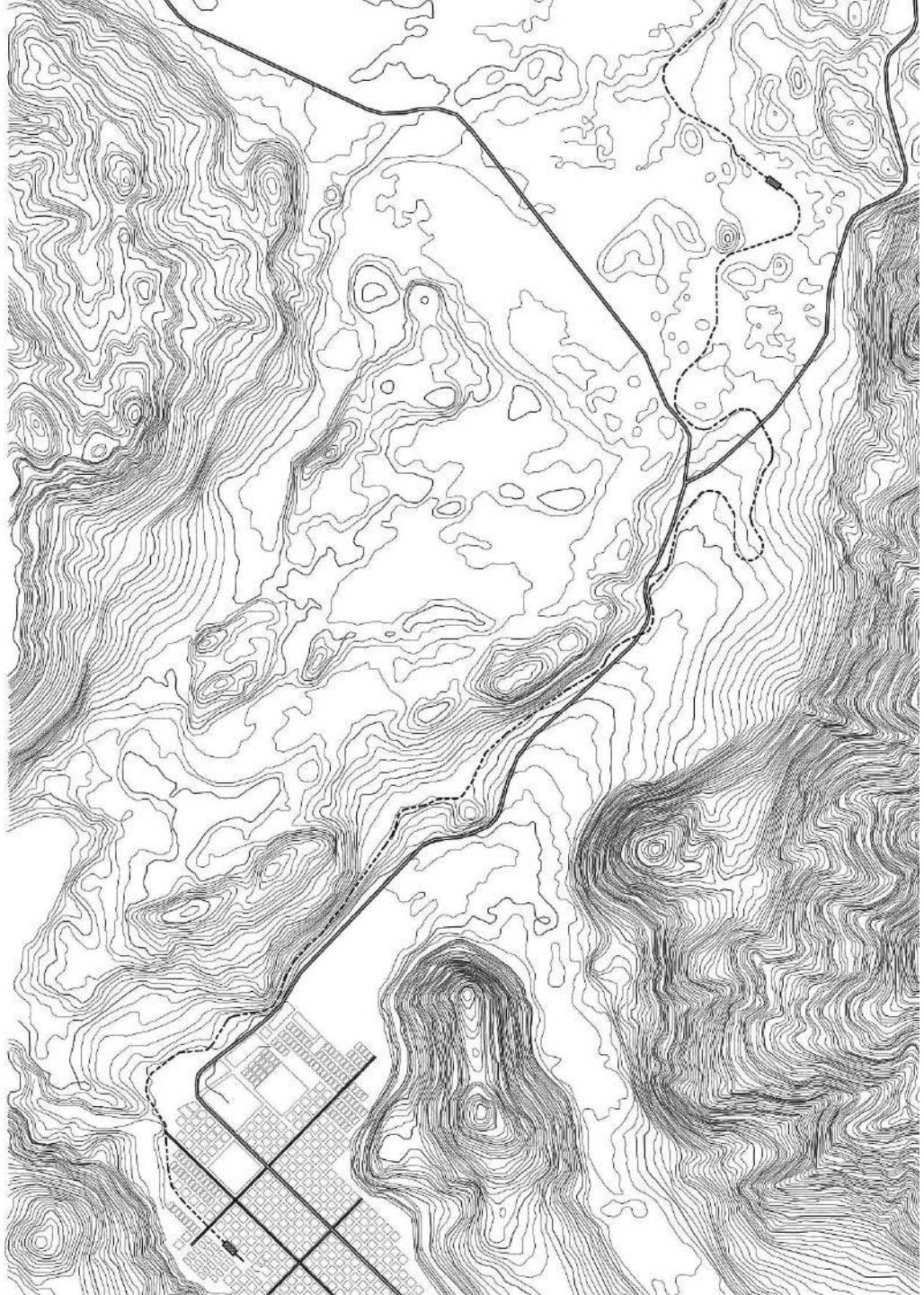


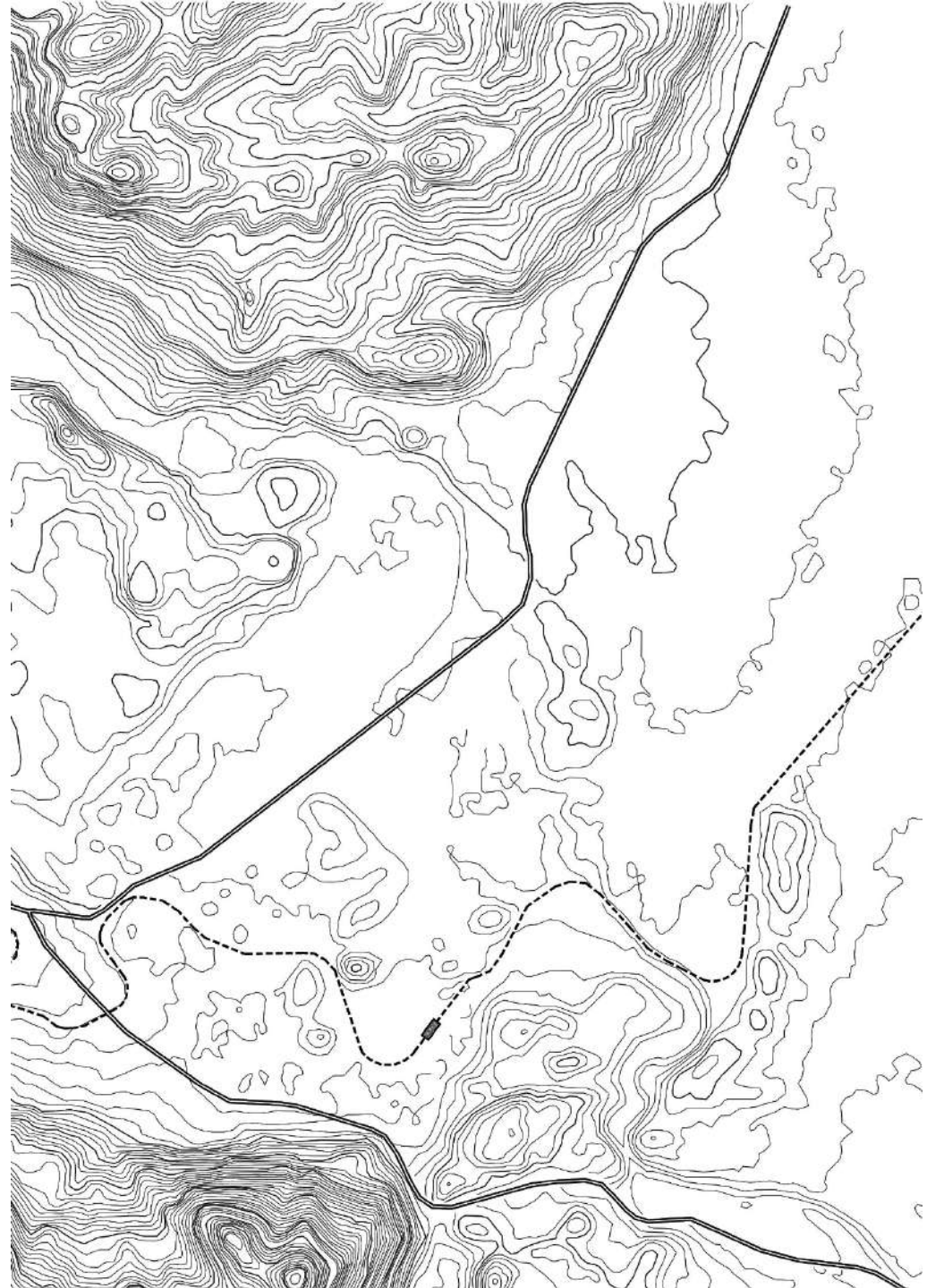
1940 ESTACION NAHUEL PAN

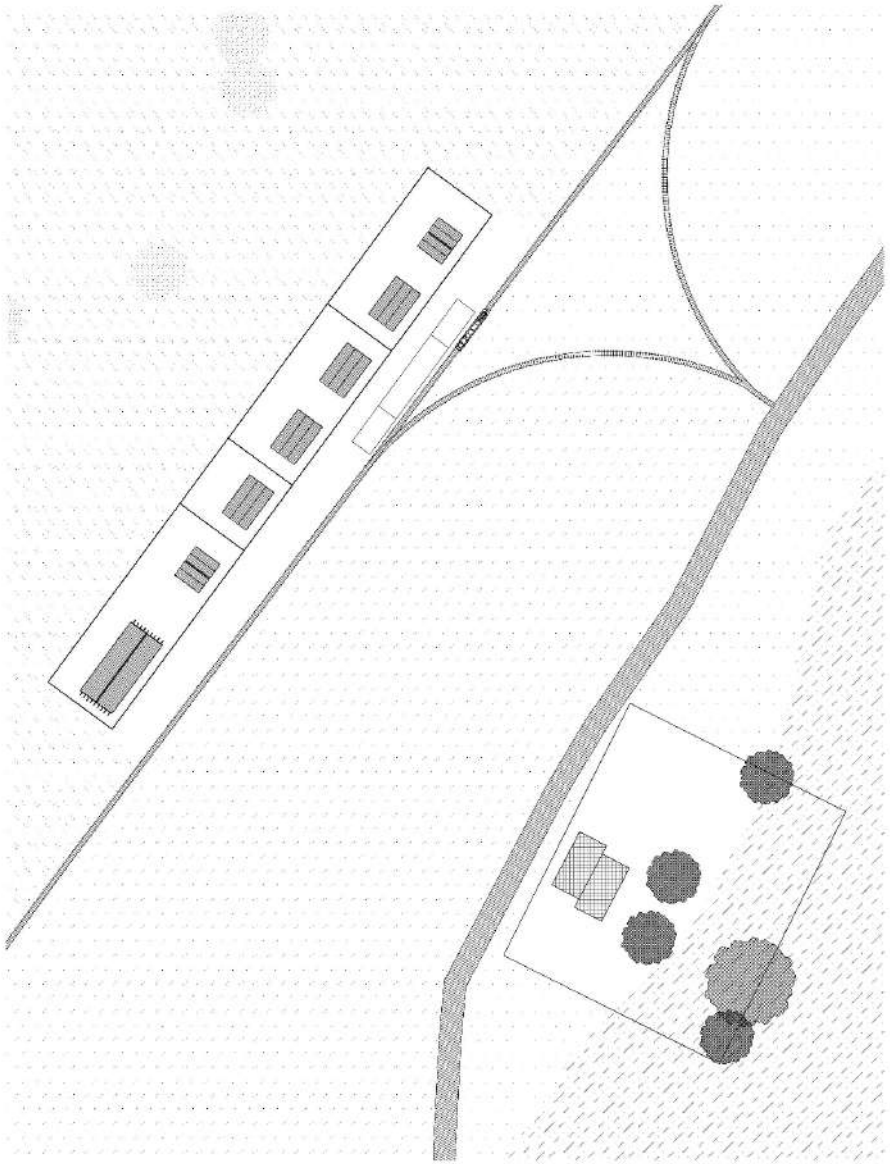

100
200
300

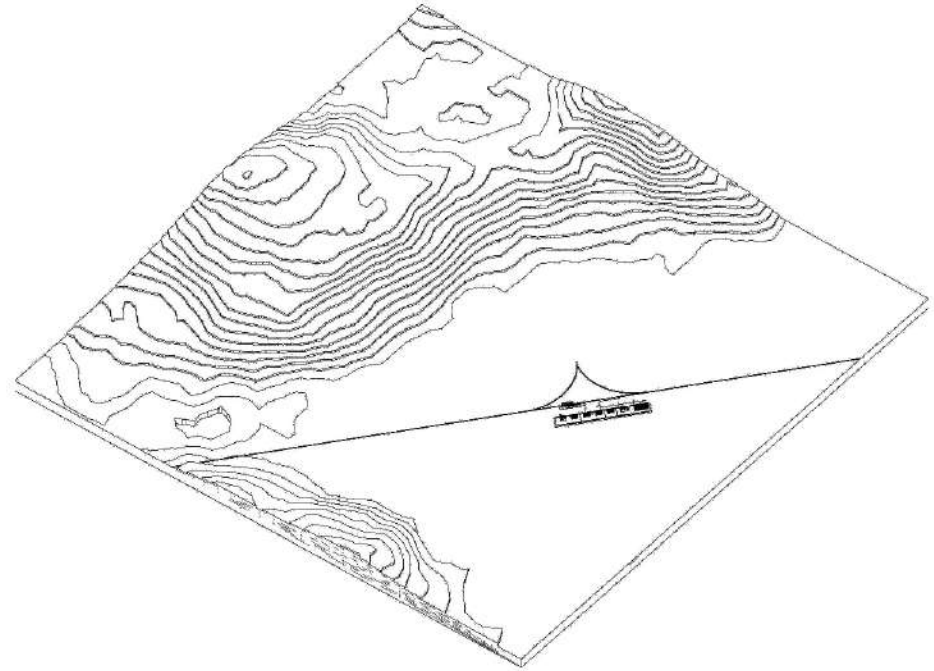
100
200
300

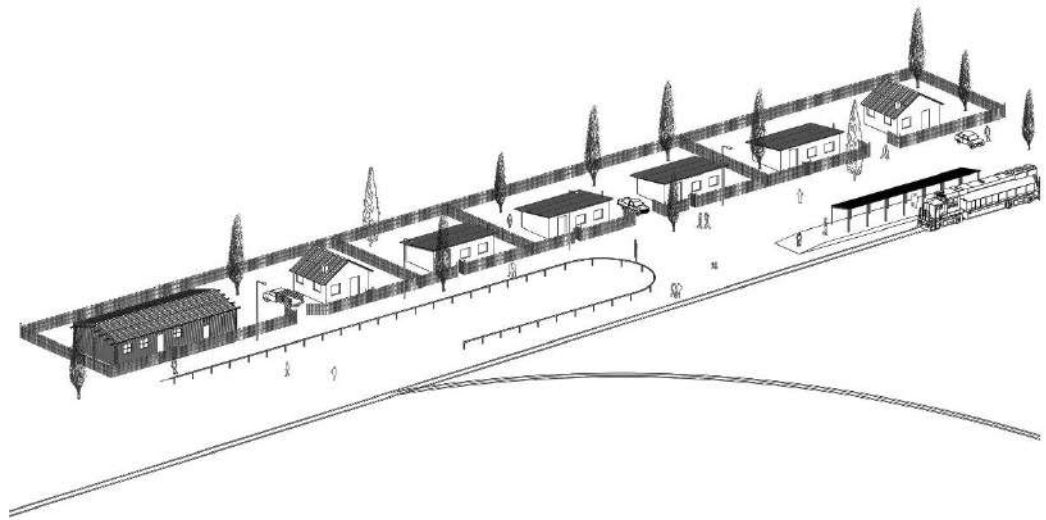


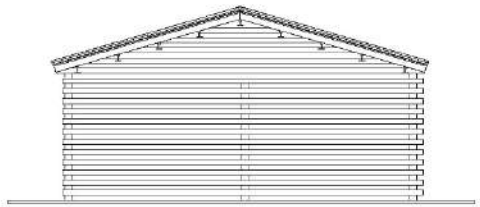


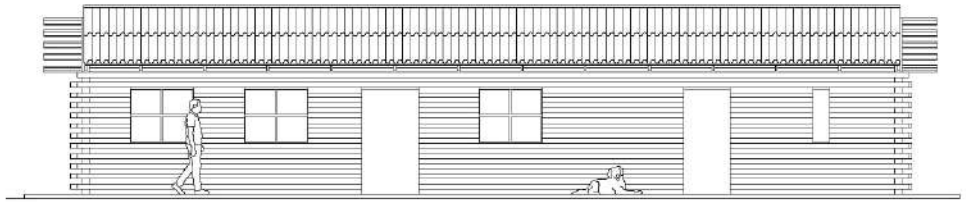


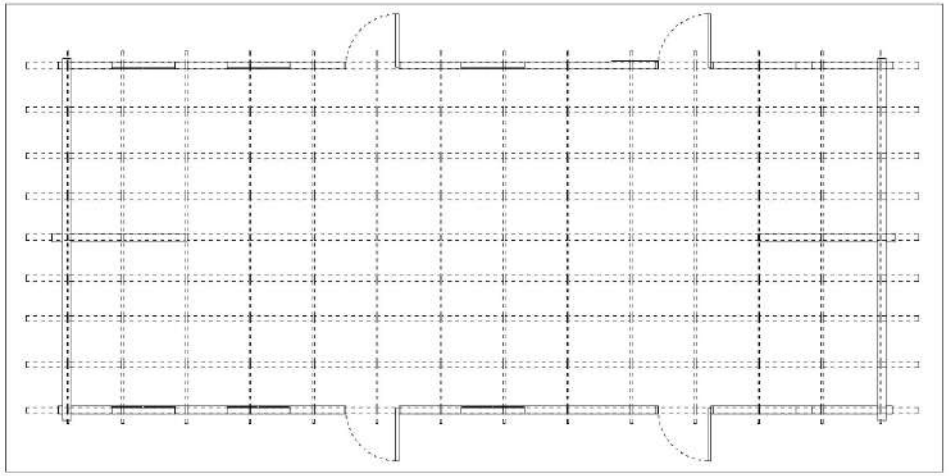




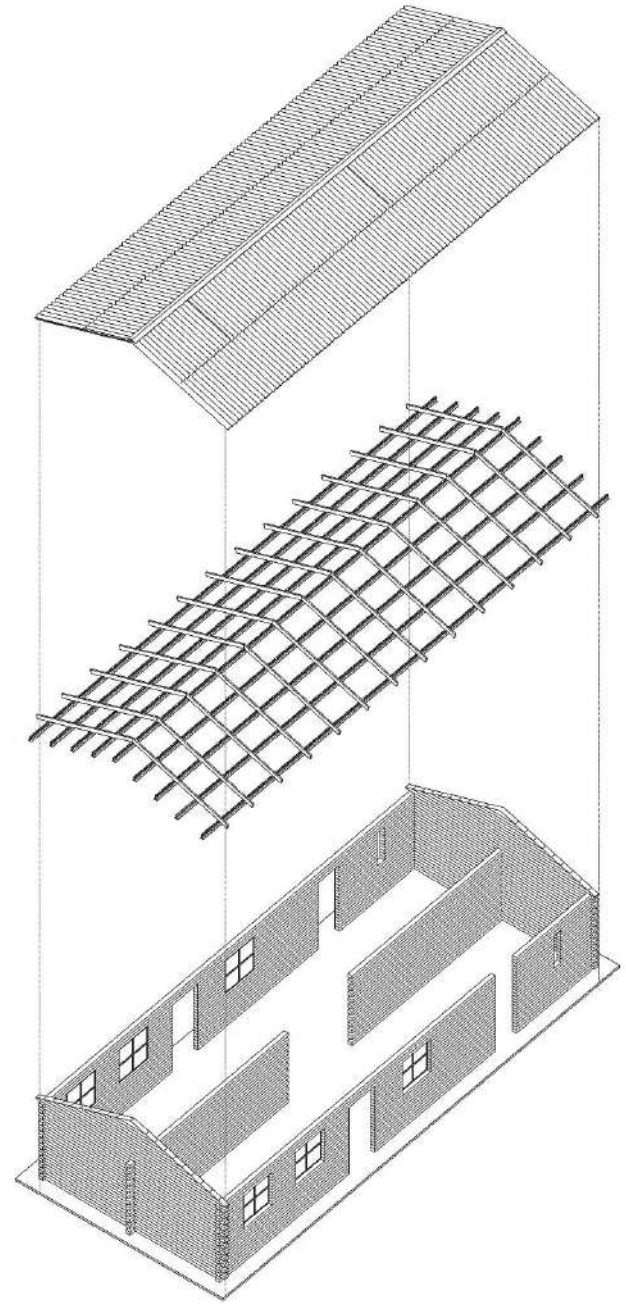




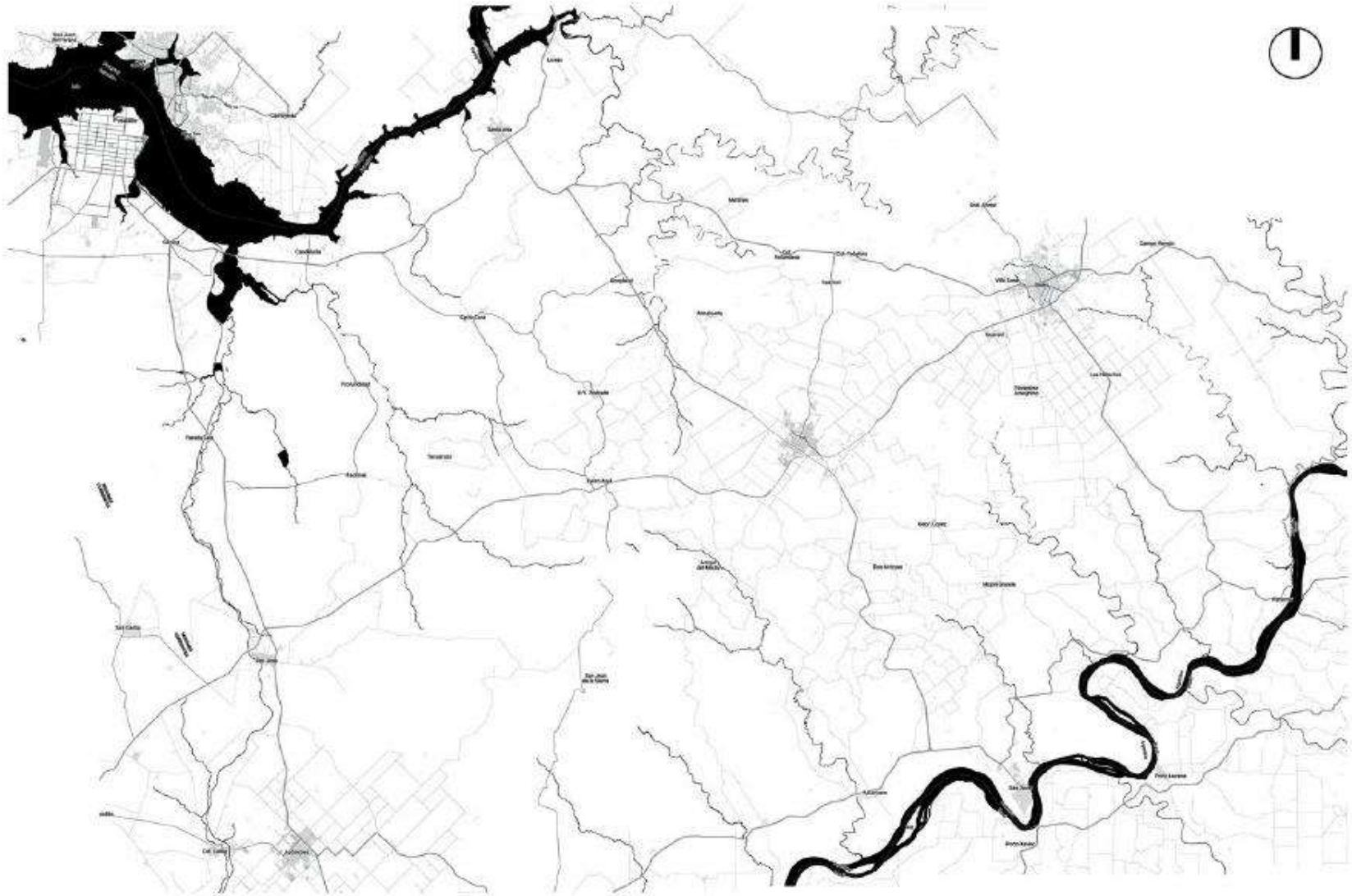


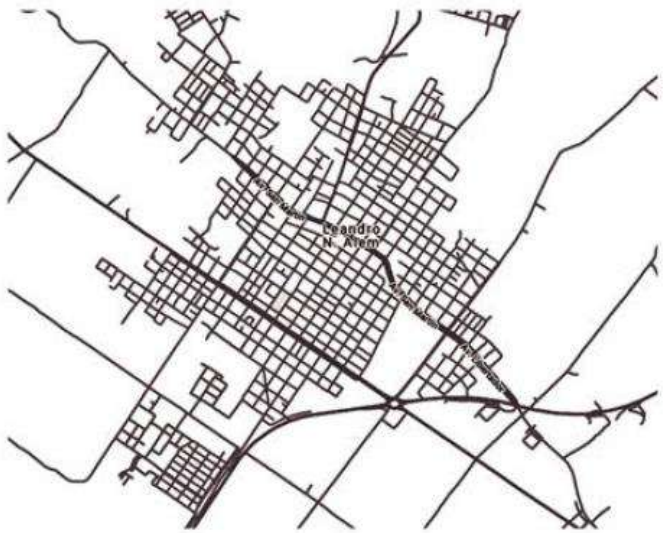


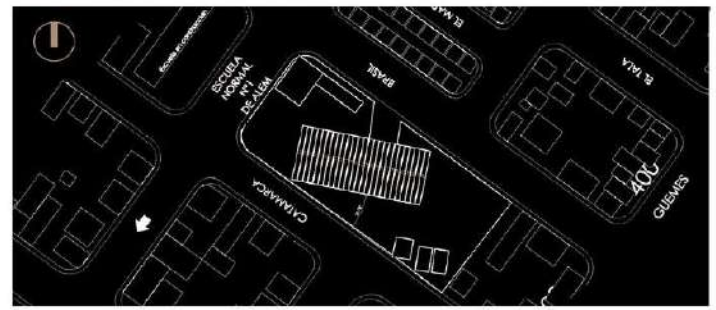
0
1
2
3
4
5

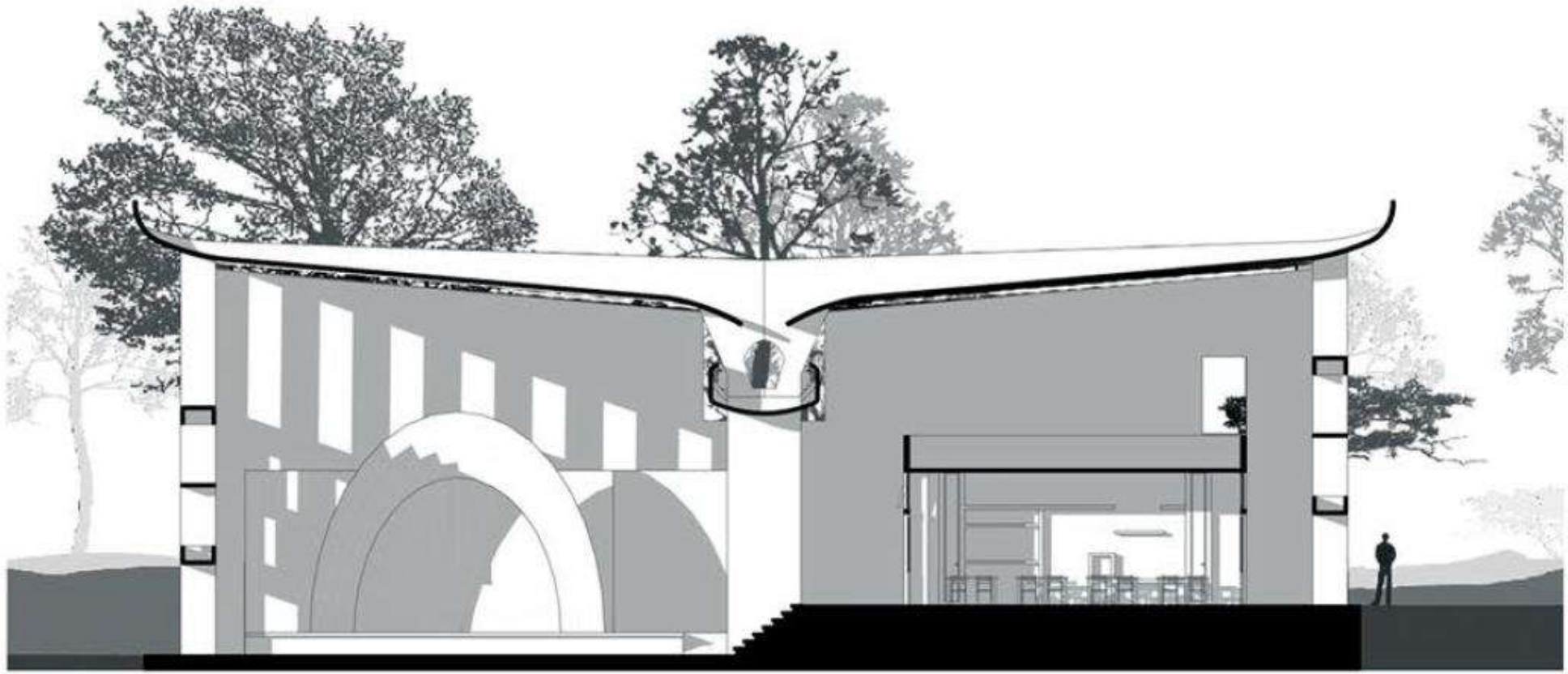


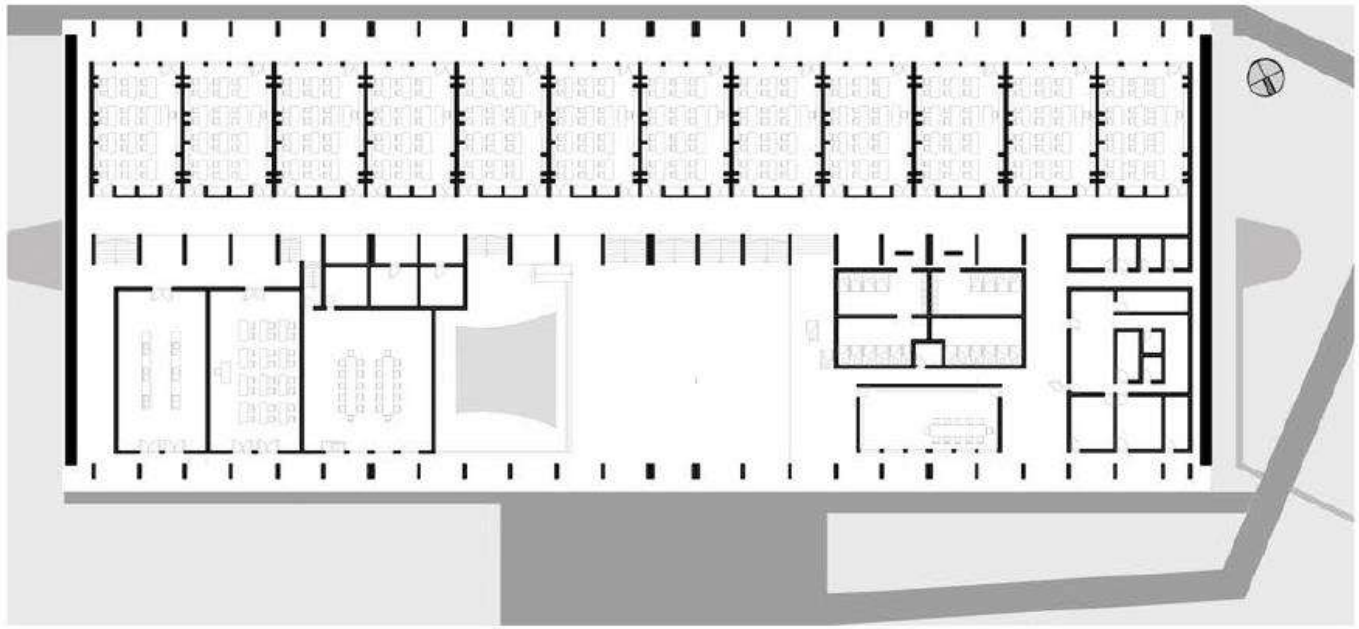
1956 ESCUELA NORMAL Nº 1 D.F.SARMIENTO

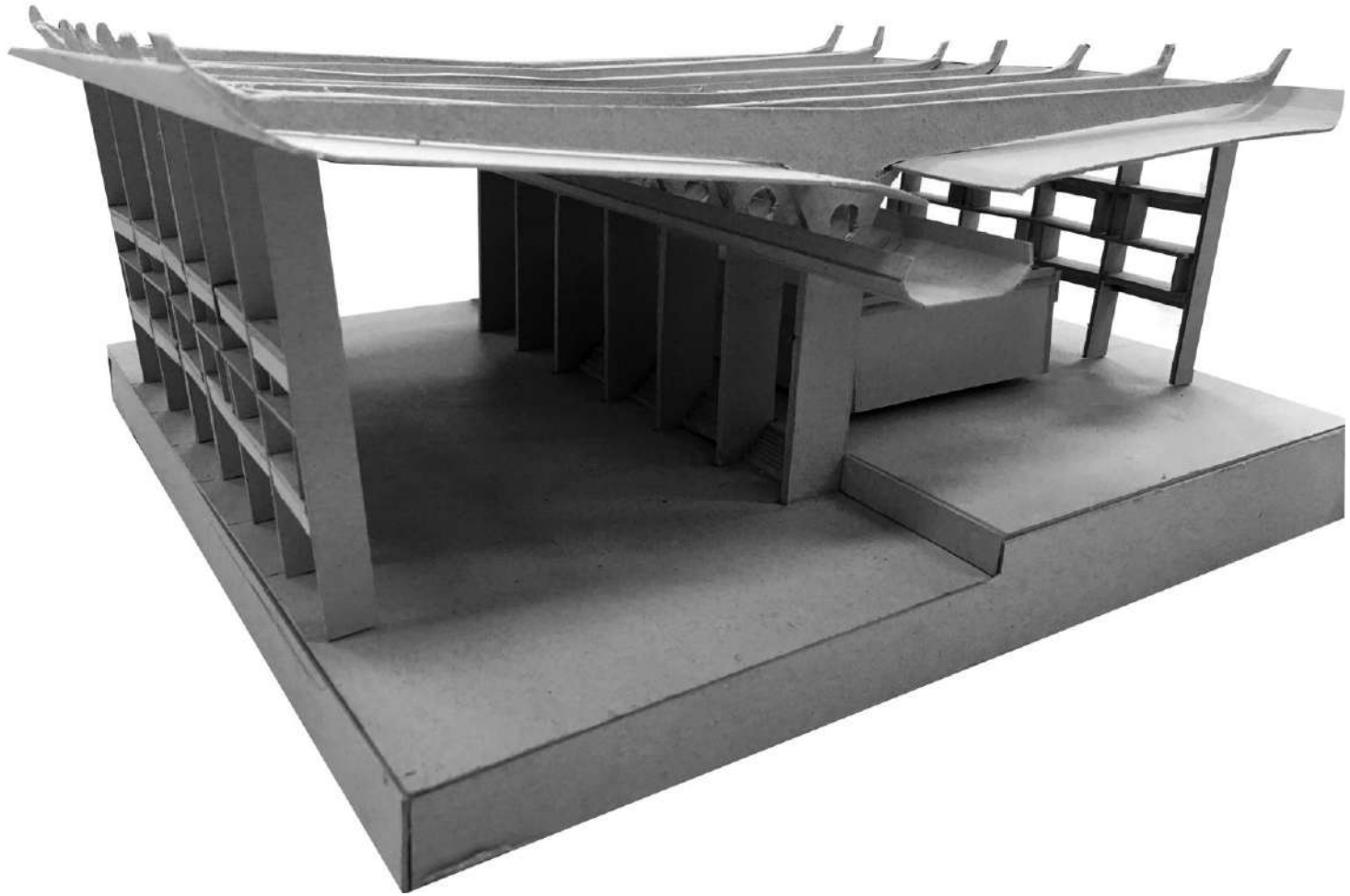



Leandro
N. Alem


ESCUELA
NORMAL
Nº1
DE ALEM
BRASIL
EL TALA
CATAMARCA
400
GUEMES







ATLAS. finalmente se realizaron 10 informes de aproximadamente 10 páginas donde se resume y se condensa el trabajo realizado de manera colectiva.

DESDE EL MAR

El mar borra por la noche. La marea esconde. Es como si no hubiera existido nunca.
Si hay un lugar en el mundo en el que puedes pensar que no eres nada, ese lugar está aquí. Ya no es tierra, todavía no es mar. No es vida falsa, no es vida verdadera.
Es tiempo. Tiempo que pasa. Y basta.

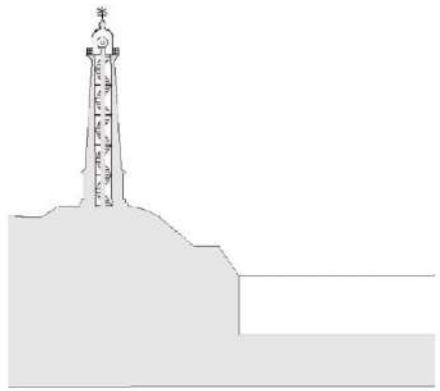
Alessandro Baricco

Es primitivo el origen de la navegación, que surge de la necesidad del hombre a sumergirse en el oceano mar. Navegar para alimentarse, para descubrir, para conquistar.

La historia relata los viajes del hombre blanco, europeo, en busca de nuevas tierras, riquezas, conocimiento y aventuras. En el año 1520, Fernando Magallanes, un noble navegante portugués, fue miembro de la expedición a las órdenes de Francisco de Almeida que comandaba al partir en 1505, 22 naves, con 1500 hombres. Quien falleció en la batalla de Cannanore. En 1517, Magallanes, después de haber sido acusado por comerciar ilegalmente con moros decide irse de Portugal y al servicio de Carlos I, hace la expedición con cinco naves: Trinidad de 110 toneladas y una tripulación de 55 hombres, San Antonio con 120 toneladas y 60 hombres, Concepción 90tn con 45 tripulantes, Victoria 85tn y 42 tripulantes y la pequeña Santiago con 75tn y 32 hombres.

Zarpan el 10 de Agosto de 1519 de Sevilla navegando por el Guadalquivir hasta Sanlúcar de Barrameda. El 21 de Octubre de 1520 divisan el Cabo de las mil Vírgenes y detrás el 1° de noviembre el estrecho que llaman "de todos los santos" que luego pasará a llamarse Estrecho de Magallanes al extremo sur de lo que luego sería Argentina. Para esta época, era poca si no nula la información de estos pagos, pero en seguida llamó la atención por las rutas marítimas que permitían el cruce al Océano Pacífico. Estás travesías se conseguían hacer durante el día, con el tiempo se fue haciendo mas eminente la necesidad de marcar las costas. La geografía, bella pero fatal, hasta el día de hoy marca peligros y obstáculos con arrecifes, rocas, acantilados, que para un navío ciego pueden ser letales.

La idea de iluminar las costas ya existía en el año 400 durante el Imperio Romano, aunque esta idea se abandona junto con su caída para ser retomada en el siglo IX, donde se empieza a utilizar el fuego para guiar navíos durante la noche. En siglo XII empiezan las construcciones de distintos tipos de faro.



Entre montañas

Detección del territorio

La zona andino lacustre se extiende desde la altura de san martín de los andes hasta el sur de la argentina, limita al este de la meseta patagónica y al oeste del el océano pacífico.

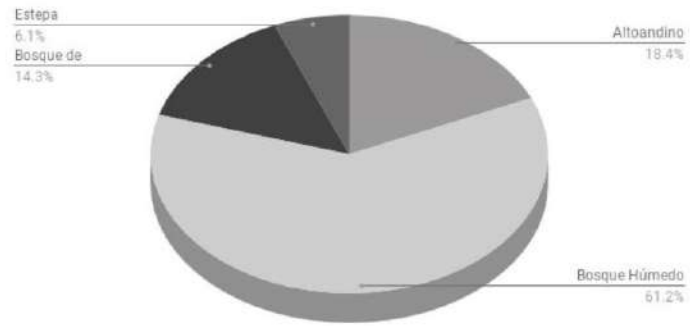
El territorio está conformado por cordones montañosos que están separados por valles ocupados por lagos o recorridos por ríos. Es similar a una gran muralla que recibe las masas de aire húmedo provenientes del océano pacífico, asciende por las cumbres y se deposita en forma de agua o nieve sobre la cordillera. La precipitación anual en esta zona de la Patagonia es alrededor de 3000 mm, este dato no es menor ya que toda esta agua en forma de lluvia o nieve es la que alimenta a distintos ríos y arroyos de montaña muchos de los cuales desembocan en el lago Nahuel Huapi.

Características Geográficas:

En la extensa superficie que comprende el área las especies de plantas conforman distintos tipos de vegetación y se adaptan a las distintas condiciones que el ambiente ofrece. La vida en el bosque se funde con la estepa y el resultado es una transición entre los ambientes húmedos y verdes y la dorada ondulación de los pastizales; conforma el bosque de transición. En cada ambiente hábitat y se desarrolla una forma de vida particular.

Altoandino

El ambiente Altoandino se extiende por encima del límite altitudinal del bosque a más de 1600m de altura, su relieve es escarpado y abarca aproximadamente un 18% de la superficie total del Parque Nacional. El clima es frío y su precipitación media varía entre los 1200 y 3000 mm anuales aproximadamente, siendo frecuente la nieve. La vegetación predominante forma un estrato arbustivo-herbáceo de altura menor a 25 cm, con muy baja cobertura, quedando un porcentaje de suelo desnudo mayor al 80%. La flora de alta montaña presenta adaptaciones a condiciones ambientales muy extremas, como las formas rastreras o de cojín. En esta zona se encuentran las cabeceras de cuenca, lagunas y lagos de altura y es frecuente observar mallines y vegas.



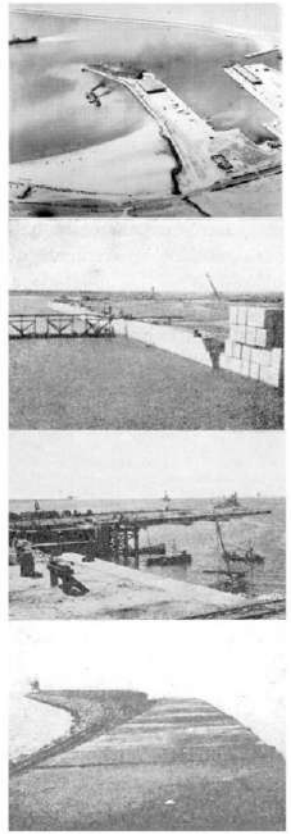
EL AVANCE DEL MAR, CONSECUENTE DE LA OBRA DEL HOMBRE

La mala planificacion urbana magnifico la erosión de parte de la costa Argenina. Las obras realizadas desde 1914 interrumpieron la deriva litoral que se encargaba de transportar el material arenoso de sur a norte.

En **1909** se factura la ley 6499 para licitar la construcción del puerto de Mar del plata, se presentaron 8 empresas y gano la francesa "Socialite Nacionale de Travaux Publics". En cuanto a las razones por las cual fue emplazado ahí lo que sería la gran puerta de ultramar y la unión para la travesía de los transatlánticos que trasportarían pasajeros y cargas, entre Argentina Y Europa, hay dos versiones. La primera fue por una razón económica constructiva, el mayor reservorio de piedra ideal para la escollera se encontraba a metros del emplazamiento. La segunda versión implica poder e intereses económicos, el dueño de las tierras era Martínez de Hoz, si ahí se localizaba el puerto, las tierras adquirirían mayor valor. Puede haber sido cualquiera de los dos motivos e incluso los dos, pero de lo que tenemos certeza es que en los factores que se deberían haber tenido en cuenta a la hora de elegir la ubicación del puerto, ninguno fue la deriva litoral, ni el mecanismo de formación y erosión de las playas. Pero de lo que tenemos certeza es que a la hora de elegir la ubicación del puerto no se tuvieron en cuenta dos factores importantísimos: la deriva litoral y el mecanismo de formación y erosión de las playas.

En un principio las escolleras concentraban grandes cantidades de arena pero a largo plazo, desde mitad de década de **1930** la arena que lleva la deriva litoral de sur a norte comenzó a sedimentarse consecuencia de las escolleras, quitándole metros de costa a las playas del norte. En **1998** una draga extrala arena acumulada en el lado sur y la depositaba en las costas de norte, pero por cuestiones de mantenimiento la medida no se pudo sostener, y a pesar de ser una buena, la arena que se coloco era muy fina y gran cantidad. A lo largo de los años se fueron construyendo mas espigones en la costa, la mayoría injustificables ya que fueron colocados muy próximos entre si, perpendiculares a la costa, cuando se podrían haber hecho más largos y colocado a distancias mayores. Entre el **2010** y el **2011** se decidió construir unos rompeolas paralelos a la costa, todas las decisiones que se tomaron con respecto a esto fueron incorrectas, en la zona donde se situaron los rompeolas, las olas rompen a 20 metros del acantilado cuando se deberían haber situado donde las olas rompen a 14 metros ya que el agua pega más cerca. Hasta el 2017 las obras de los rompeolas estuvieron inconclusas, se habían planificado 4 rompeolas y solamente se habían construido a 3, y no se había quitado el camino realizado con membranas geotextiles y bloques de roca, debido a esto la arena se acumulaba al sur de la estructura y no seguían el camino hacia el norte. Al no concluirse rápidamente esta obra se generaron más problemas que al no realizarla.

Cada año el mar avanza entre 1 y 7 metros, la situación se podría controlar si se llevara a cabo una planificación integrada de la zona costera y no se tratara por separado cada área, si bien se redacto el decreto 3202 en **2006** para la protección de las costas, no significo un cambio grade en la planificación y decisiones que se tomaron de ahí en adelante. El avance del mar puede significar el retroceso de un acantilado, la perdida de la infraestructura vial como la ruta 11, fundamental en la comunicación con los barrios de la zona sur de mar.



EL CAMINO DEL TURISTA

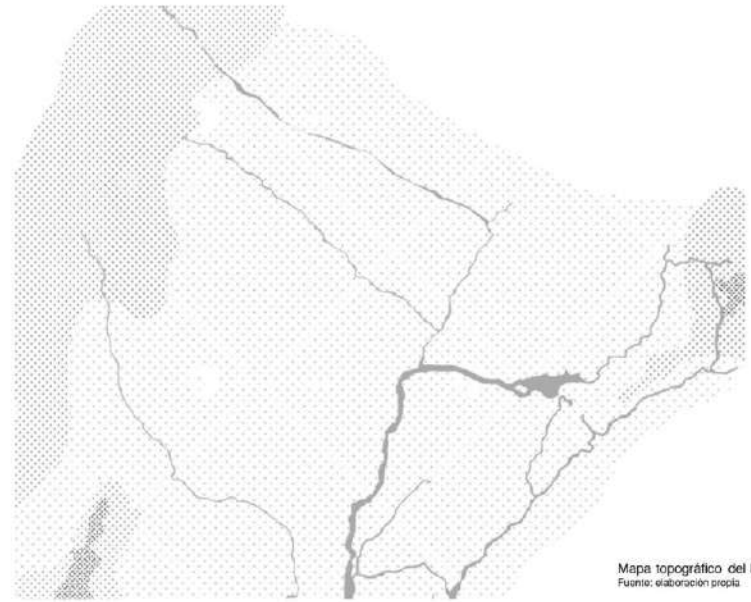
En Puerto Iguazú, una ciudad que creció por la atracción hacia las Cataratas, se construye la Intendencia de Parques Nacionales, una obra con un contraste muy particular.

LORENA SILVA
HERNAN VELOZ

El Litoral argentino abarca las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Chaco, Corrientes, Misiones y Formosa. Su relieve incluye llanuras, bosques, selvas y cuchillas, y es un área surcada por una gran cantidad de ríos, de gran importancia para la pesca, tanto deportiva como comercial. Es importante además la actividad agropecuaria e industrial, sobre todo en Santa Fe, mientras que el turismo se concentra en las termas, las Cataratas del Iguazú, el Parque Nacional El Palmar, las playas y en la época de los carnavales. La región posee un clima de tipo cálido subtropical hacia el norte y templado en el sur.

Las tierras de nuestro país que están limitadas por los ríos Paraná y Uruguay y sus afluentes del noreste iguazu: San Antonio y Pepiri Guazú se designa con el nombre de Mesopotamia Argentina políticamente comprenden esta región las provincias de entre Ríos,Corrientes y el territorio de Misiones

La dirección de sus cursos de agua nos indica el relieve general de su suelo y la formación de las regiones nordeste o misionera, subregión de los esteros y bañados, subregión de las cuchillas y la subregión deltáica.

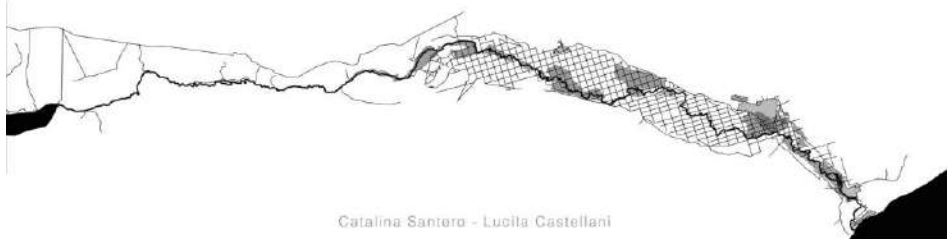


Mapa topográfico del Litoral
Fuente: elaboración propia

HABILITANDO UN VALLE

El dique Florentino Ameghino fue el medio necesario para generar y proliferar una serie de poblados al márgen del río Chubut. El valle inferior de este río se convierte en un sector altamente redituable y productivo gracias a una estratégica obra de ingeniería hidráulica

La estepa patagónica, donde está emplazado el dique Florentino Ameghino, es una vasta ecorregión de clima semiárido que se extiende en el extremo sur del continente sudamericano, entre la Cordillera de los Andes y el Mar Argentino, con una superficie de unos 720.00 Km2 que abarcan el suroeste de Mendoza, el centro de la provincia de Neuquén, el suroeste de Río Negro y casi todo Chubut y Santa Cruz, excepto su parte más occidental.
Su relieve se caracteriza por las vastas llanuras, montaña de escasa altura, mesetas escalonadas, valles fluviales y cañadones. Los suelos son pedregoso-arenoso, pobres en materia orgánica. El clima es templado-frío, con nevadas en invierno y heladas prácticamente en cualquier época del año. Las precipitaciones son escasas, oscilando entre los 100 y los 300 mm anuales y se concentran principalmente en los meses más fríos, entre abril y septiembre. En primavera y verano predominan los fuertes vientos del oeste. Todas estas características conforman un clima seco que condiciona la vida de las especies de plantas y de animales que habitan el territorio.
Dentro de la ecorregión de la Estepa Patagónica, analizamos la zona del Valle inferior del Río Chubut (VIRCH), el cual deviene de una historia de colonizaciones. Sus últimos pobladores, los galeses, acostumbrados al clima de su país, pronto se dieron cuenta de que habría que realizar grandes esfuerzos tecnológicos para poder cosechar cereales en el seco clima de la Patagonia.
Los primeros intentos de dominar el espacio, fueron generar aberturas en ambos márgenes del río para llevar el agua a las chacras. Durante muchos años, los pobladores del Valle del Chubut padecieron las grandes fluctuaciones por el caudal del Río, tanto estacionales como extraordinarias. Durante el invierno y la primavera, las inundaciones por las crecidas, a causa de las intensas lluvias y/o el deshielo, desbordaban los ríos; y en el verano se producía grandes sequías. En el período estival (los meses de octubre, noviembre y diciembre), cuando más se necesitaba agua para las cosechas, era cuando más escaseaba. Así fue cómo los colonos decidieron comenzar con sus primeros intentos de diques. Todos terminaban colapsando por falta de tecnologías adecuadas, pero dejaron sus huellas. Como es el caso del poblado de Gaiman, cuyo primer habitante fue David Roberts quien se mudó allí para intentar construir el primer dique.
En 1912, se formó la Compañía Unida de Irrigación del Chubut. De esta manera se unieron las tres regiones: valle superior del norte, valle inferior del norte y valle lado sur, ya que cada una de ellas tenía su propia compañía que se encargaba de administrar las canalizaciones del río. Su formación logró una unificación de ingresos que permitió la construcción de obras millonarias como nuevos canales, tomas, saltos, puentes y hasta un azud para elevar el nivel del río. Pero la falta de tecnologías adecuadas convirtió en inepta la administración de esta compañía sobre las tierras, en especial con la incrementación de variaciones del río y la aparición de salitre en tierras fértiles.



Catalina Santero - Lucila Castellani

LA ARQUITECTURA COMO BÚSQUEDA DE INSTITUCIONALIDAD

El centro cívico de Bariloche constituye una de las piezas arquitectónicas mas importantes de la región, puesto que influencio fuertemente el modo de construir y al mismo tiempo logro ordenar y dar respuesta a la demanda de equipamiento y servicios de la naciente ciudad.

Desde tiempos ancestrales, la región del Lago Nahuel Huapi se encontraba habitada por numerosas comunidades originarias. La importancia del sitio, subyace en el nexo que se establece mediante el lago, entre ambos lados de la cordillera. Dichas comunidades se dedicaban a la agricultura y la ganadería. Asimismo, se caracterizaban por mantener intensos vínculos comerciales entre sí, tal es así que, con la llegada de los primeros asentamientos rurales al sur de Chile, comenzaron a entablar intercambios con los mismos. Estas organizaciones sociales eran vistas con temor por parte de los hacendados de la pampa húmeda.
Mediante los procesos de consolidación del estado argentino a fines del s XIX, se llevan a cabo una serie de campañas militares denominadas "conquista del desierto", con el objetivo de desplazar a las comunidades que allí habitaban y expandir la frontera agropecuaria. Luego de la ocupación se realiza el reparto de tierras y mediante la ubicación de colonias, se intenta instalar la producción ovino – ganadera y consolidar el modelo agroexportador. Sin embargo, dadas las condiciones del terreno la actividad económica más fructífera fue la explotación forestal.

En 1902, a partir de una de estas colonias ubicada a orillas del lago, se funda la ciudad de Bariloche. En sus orígenes se trató de un pequeño asentamiento con viviendas muy dispersas, construidas con madera y materiales de la región. La presencia de inmigrantes europeos entre los colonos, quienes incorporaron técnicas, herramientas y modos de construcción de sus lugares de origen, contribuyeron al desarrollo y a la difusión del nuevo estilo pionero. Dada la distancia que existía con el resto del territorio argentino, los pobladores debían autoabastecerse y comerciar con poblados del sur de Chile.
En el mismo período surgieron las primeras intenciones de transformar en área protegida las grandes extensiones de bosques que se encontraban próximos al límite internacional. Sin embargo, este hecho finalmente ocurrió en 1922. Consecuentemente fueron instalándose un gran número de parques a lo largo de la zona cordillerana en la Patagonia.

Durante el gobierno de Agustín P. Justo, los planes de poblar el área de frontera se intensificaron y se implementaron una serie de proyectos a gran escala, que tuvieron un gran impacto en el desarrollo del territorio argentino. Una de estas medidas fue la creación de la Administración de Parques Nacionales en 1934 y se designó como presidente de dicho organismo a Exequiel Bustillo.

LA SOMBRA COMO HOGAR

El clima subtropical es aquel que predomina en las zonas templadas próximas a los trópicos terrestres. Generalmente, se clasifica entre los climas templados; más precisamente, entre los templados cálidos. Simplificando, suelen definirse como subtropicales las regiones en las que la temperatura media anual no baja de 18°C, y en las que la temperatura media del mes más frío del año se encuentra entre esta marca y los 6°C.

la sombra el techo la casa

Las distintas clasificaciones de climas subtropicales contemplan también otros parámetros, en especial la lluvia. El caudal y la estacionalidad de las mismas son muy contrastantes entre las zonas costeras al oeste y al este de los continentes. Esto se debe a la influencia muy importante de las corrientes marinas frías en las áreas subtropicales del oeste de los continentes, y las corrientes cálidas en las áreas también subtropicales (es decir, ubicadas en la misma latitud) pero en las costas orientales de los continentes.

El monte y el agua poseen un alcance capaz de considerarse no solo como ordenadores de los sistemas de movilidad, sino también como significadores que estructuran aspectos cosmológicos, esquemas de orientación cardinal, parámetros de ubicación espacial y otros criterios que mantienen vigencia en la ocupación y el uso del medio.

Si bien hasta aquí se presentó a las prácticas de la movilidad y a sus tecnologías desde una perspectiva general, es importante mencionar que esta aparente homogeneidad difiere considerablemente en los significados y la importancia que cada pueblo atribuye a las cosas:

Debe quedar claro entonces que cuando nos referimos a pueblos indígenas del Chaco no hablamos de tobas, wichís y mocovíes, sino de aquellas unidades territoriales, lingüísticas e históricas que en tiempos anteriores a la desarticulación social que resultó de la ocupación efectiva del territorio por el Estado Nacional poseían una organización única y distinta de todas las otras (Braunstein, 2005, p. 129).

LA HISTORIA DEL RIO ATUEL

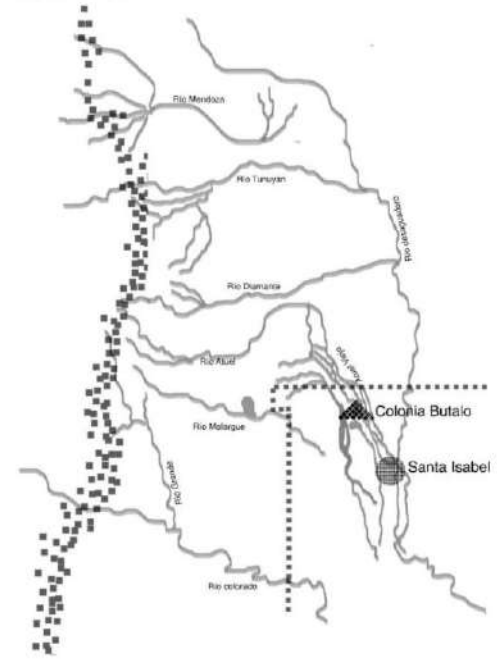
El cauce que desencadenó el conflicto entre dos provincias, como resultado de intereses políticos y económicos de una época que marcó un antes y un después de una región.

Simonetti Victoria / Santillan Diego

Un siglo y medio atrás el Atuel era un río mucho más caudaloso que en la actualidad, ya que a sus aguas se le unían naturalmente las del río Diamante. La acción humana desvió el Diamante en repetidas ocasiones a fin de favorecer regiones secas y, aunque el río volvió a afluir al Atuel, se vio finalmente sin su cauce actual por obra del hombre. Fue precisamente durante el largo tiempo en que ambos ríos aportaban sus aguas en forma conjunta sumados al Salado-Chadileuvú, cuando formaron la gran llanura aluvial encabalgada entre Mendoza y La Pampa.

Hacia principios del siglo XX, cuando todavía no se había iniciado la apropiación de caudales que culminaría cincuenta años después con el desecamiento total del río, el Atuel entraba a La Pampa a través de por lo menos cinco brazos, los tres principales eran, de este a oeste: el Atuel propiamente dicho, brazo principal que se unía al Chadileuvú en el Paso de la Horqueta; el arroyo Butaló, el de mayor longitud, que penetraba en La Pampa hasta más allá de Limay Mahuida, donde recién se unía al Chadileuvú, y el Arroyo de la Barda, el brazo más occidental, que se perdía en la laguna Río AtuelEl Uncal, una parte de los grandes bañados del Atuel. Junto a los tres principales nombrados había dos brazos más llamados de las Tinajeras y de los Ingenieros. Todos se interconectaban a través de pequeños cursos, bañados y lagunas cuya distribución y caudal dependía de la cantidad de aguas que aportaran ambos ríos, Chadileuvú y Atuel.

Antes de 1918



En el año 1918, no mucho después de la ocupación militar del territorio ganado a los indios, lo que es hoy la provincia (Estado) de La Pampa, era por entonces un Territorio Nacional, bajo la tutela del poder central de la Nación. En ese año sufrió la primera sustracción de los caudales del río Atuel por parte de la provincia de Mendoza, una de las llamadas "tradicionales" y dueña ya por entonces de una sólida estructura administrativa. El río Atuel entraba en La Pampa y sur de Mendoza bajo la forma de brazos que se entrecruzaban , con tres de ellos principales y varios secundarios llamados localmente "arroyos" y conformaba una superficie de bañados, islas, lagunas, esteros y cauces de unos 300 km de largo por un ancho variable, nunca menor a los 15 km. Como consecuencia desaparece el brazo principal llamado Atuel Viejo, el cual entraba a La Pampa y daba vida a la Ciudad de Santa Isabel.

UN TREN EN LA ESTEPA

El estudio de la estación nahuel pan del ferrocarril patagónico La Trochita, nace de la inquietud de entender la región a traves de las certezas que puede darnos la arquitectura, infraestructura y geografía de un enclave nacido y criado en el vasto terriotorio esteparío de la nación argentina. ¿Por qué ahí? ¿Por qué así?

Para empezar a hablar del ferrocarril la trochita, es imperativo primeramente dejar bases claras sobre qué es la estepa patagónica. Desde el punto de vista político, es el territorio geográfico compartido por las provincias de Chubut, Santa cruz, Rio Negro y apenas el sur de Neuquén. En la realidad, fuera del mapa y dentro del país, estas divisiones no tienen más remedio que dilatarse sobre el vasto paisaje que es la estepa patagónica, un páramo seco de largos horizontes y suaves montes que comienzan a escasearse a medida que se acercan a la cordillera. Es una región dura, pues el suelo no presenta las mismas condiciones fértiles que si existe en otras provincias, dejando la agricultura como una actividad minoritaria. Tampoco posee grandes extensiones lacustres, generando un paisaje más bien seco que no posee una belleza tan obvia como para generar un turismo capaz de llevar adelante la región entera. La vegetación de la zona es típica de un clima seco, arbustos achaparrados y plantas espinosas que cubren la superficie de la tierra dándole al paisaje una total capa verde sepia, tan amalgamada que a la distancia pareciera ser césped prolijo y para nada salvaje.
A nivel histórico, no es menor destacar que la estepa patagónica fue una de las últimas adquisiciones que tuvo el territorio nacional argentino, gracias a la campaña del desierto allá por el 1878. Anteriormente a eso, la zona estaba en manos de poblaciones aborígenes tehuelches y mapuches, siendo los últimos una gran mayoría, pues en épocas anteriores habían sido expulsados de la cordillera desde el lado chileno, arrastrandolos por las planicies y mesetas que componen la estepa patagónica, quien con su duro clima los fue transformando en nómadas. Si observamos el modo de habitar de estas poblaciones, tendríamos el primer indicio de arquitectura pre nacional en la zona, y eso nos dice mucho: Apenas carpas con cuero, fogones dispuestos en el centro de un campamento, caballos, lanzas, movimiento. Los aborígenes no habían sido capaces de asentarse en un único lugar, sino que se veían forzados a movilizarse a medida que agotaban recursos o eran empujados por climas, hasta ser finalmente erradicados en manos de los criollos que dieron curso a la campaña del desierto.

¿Como conectar este extenso territorio aparentemente vacío?
El nombre de Ezequiel Ramos Mexia, Ministro de Obras Públicas de la Nación, está íntimamente ligado a la historia de los trenes en la Patagonia. Fue él quien promovió, en 1908, la sanción de la Ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales, a partir de la cual tomó fuerza el proyecto de unir la zona cordillerana de la Patagonia con las costas del Océano Atlántico. Más al Norte, el tren que partía desde Buenos Aires, el Ferrocarril del Sur llegaba hasta el Puerto de Bahía Blanca. Mientras que en Chubut, los colonos galeses del Valle Inferior del Río Chubut habían tendido vías entre Trelew y Puerto Madryn.En esa época, el Ferrocarril del Sur (luego llamado Ferrocarril General Roca) llegaba a Bahía Blanca y de allí a Neuquén. En Chubut, los colonos galeses habían construido el Ferrocarril Central del Chubut, entre Puerto Madryn y Trelew. Pero la idea era crear una red que los uniese, vinculando puntos tan distantes como San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado.
Fue un proyecto titánico, que en 1934 llevó la trocha ancha hasta San Carlos de Bariloche, pero que más al Sur solo logró construir 197 km entre Comodoro Rivadavia y Sarmiento; 263 km entre Puerto Deseado y Las Heras y los 402 km de la Trochita.
El tren llegó a Ingeniero Jacobacci, un pequeño pueblo ubicado en la zona de la meseta central del Sur de Río Negro, en 1917. En 1921 se decidió conectar este pueblo con Esquel. Y en 1922 se encargan las locomotoras (50 Henschel y luego 25 Baldwin) y los vagones. Desde allí nace el trazado que llega hasta Esquel a través de 402 kilómetros y más de 600 curvas. Este tendido se realizó a lo largo de casi tres décadas sin maquinaria, a fuerza de trabajo humano con pico, pala y explosivos. En un ambiente de inviernos implacables y veranos resecos. Con gran esfuerzo, con interrupciones debido a las condiciones económicas nacionales e internacionales, el tendido avanzó en 1941 hasta El Maitén, y luego en 1945 hasta Esquel.
Inicialmente, el tren solo transportaba carga, pero a partir de 1950 se convirtió en un medio de transporte fundamental para los habitantes del Noroeste del Chubut. Los largos viajes a bordo de La Trochita se convirtieron en una marca de identidad para la región. Si bien 1993 y el cierre del ramal son el hito que convirtió definitivamente a La Trochita en un tren turístico, su relación con los viajeros comenzó mucho antes. En las décadas de 1960 y 1970, La Trochita tuvo un rol importante en el movimiento de cargas y personas en la región.

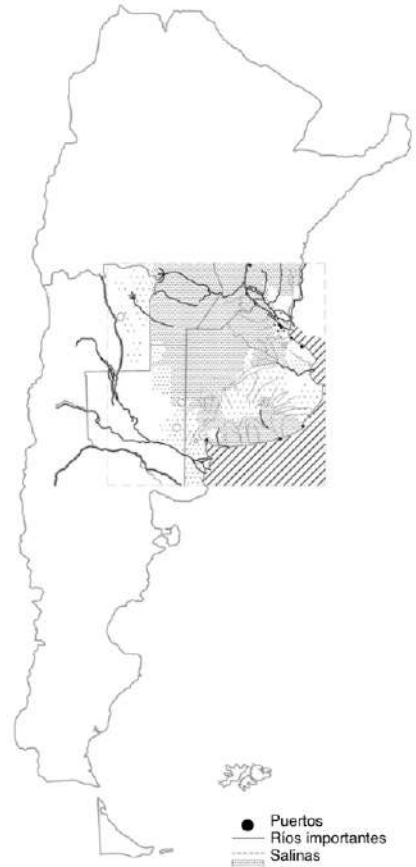
Pero conforme mejoraron los caminos y proliferaron los camiones y ómnibus en la Patagonia, el tren fue quedando obsoleto. Salvo para los viajeros que habían comenzado a descubrir al Sur Argentino como un destino irresistible.
Este incipiente perfil turístico y la fama que adquirió el tren fueron fundamentales para que pudiera reconvertirse luego del cierre del ramal. Porque cuando en 1993 el gobierno nacional decidió clausurar, entre muchos otros, este ramal, se alzaron voces incluso fuera de Argentina. Los gobiernos de las provincias de Río Negro y Chubut decidieron entonces hacerse cargo de la operación de La Trochita, que se convirtió definitivamente en uno de los íconos turísticos de la Patagonia.

Es interesante destacar que la estación Nahuel Pan se encuentra en una llanura, esto se debe a la cercanía de la estación con una cuenca hídrica que proveería de agua a los trabajadores del lugar y a la misma locomotora.

Dentro de todas las estaciones, quisimos hacer hincapié en la estación Nahuel Pan porque si bien es un hito turístico, aún tiene la crudeza y despojo de la arquitectura clave para entender el paisaje de la región. La estación está compuesta por siete volumenes programaticos alineados longitudinalmente en forma paralela a las vías del tren. Poseen techos a dos aguas con la inclinación suficiente para soportar nevadas, sus limitados vanos nos dan cuenta de las bajas temperaturas que se viven y de la escasa tecnología constructiva que llegaba a la zona en la época. Los perfiles que hacen su parte de correas en la cubierta de los edificios nos recuerdan una vez mas su estrecha relación con el tren. Su implantación y simpleza edilicia nos dicen que es imprescindible para habitar la zona, lo justo y necesario.

Y UN DÍA FUE ABANDONADO

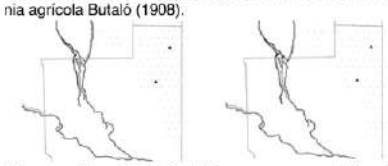
Las mutaciones, que a lo largo de los años, se enfrentan a ciertos paradigmas como urbanos, políticos y económicos convierten a ciertas obras arquitectónicas, constructivas y de infrastructura en obsoletas, incompatibles al carácter en el cual se proyecta una ciudad, en algunos casos hasta obligada.



En la provincia de La Pampa, se observan acentuadas producciones agrícolas en áreas donde el recurso hídrico prevalece para realizar la actividad.
Dicha producción regional, la transportan hacia el centro del país, sus puertos y en menor medida de provincias aledañas, utilizando el trazado de las vías.

A lo largo de la historia de la provincia se la vió afectada por el recorte hídrico que Mendoza ejerció sobre ella con la usurpación del río Atuel.

Antes de la problemática hídrica, asentamiento de la colonia agrícola Butaló (1908).

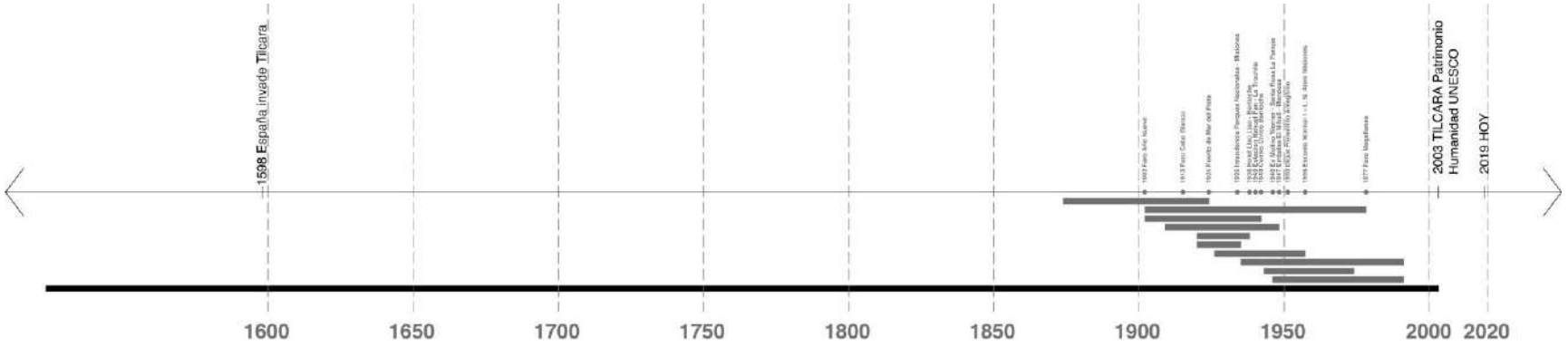


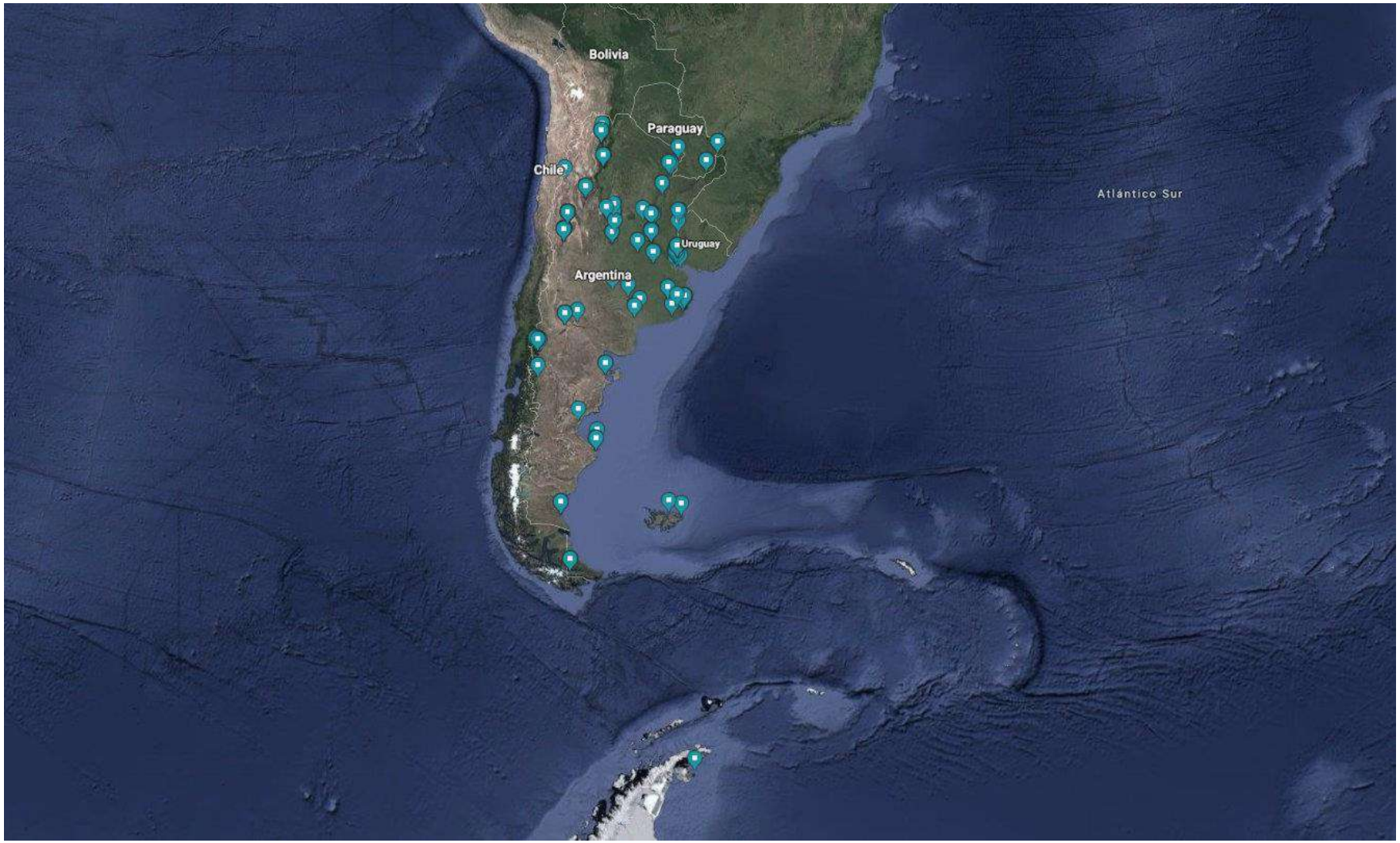
Cierre parciales del río Atuel. Zona seca que produjo emigrar a Santa Rosa y otras provincias (1918).
Dejó de ser suelo fertil cuando se cerró totalmente el curso de agua (1947).

A lo largo del tiempo hubo peticiones, leyes interprovinciales del río, entre otras pero nunca se llego a un acuerdo mutuo.

Recién en 1992 se realizó un sistema de acueductos desde el manantial Punta de Agua (Mendoza) para abastecer la sequía de La Pampa, ignorando la realidad de la usurpación del río y su sobreexplotación.

tilcara en 1900

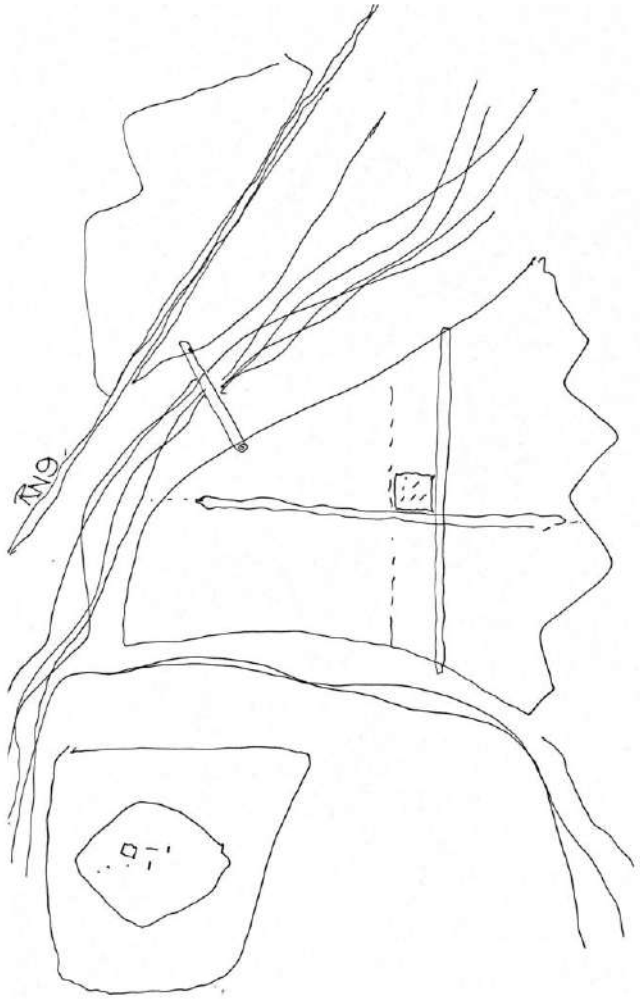


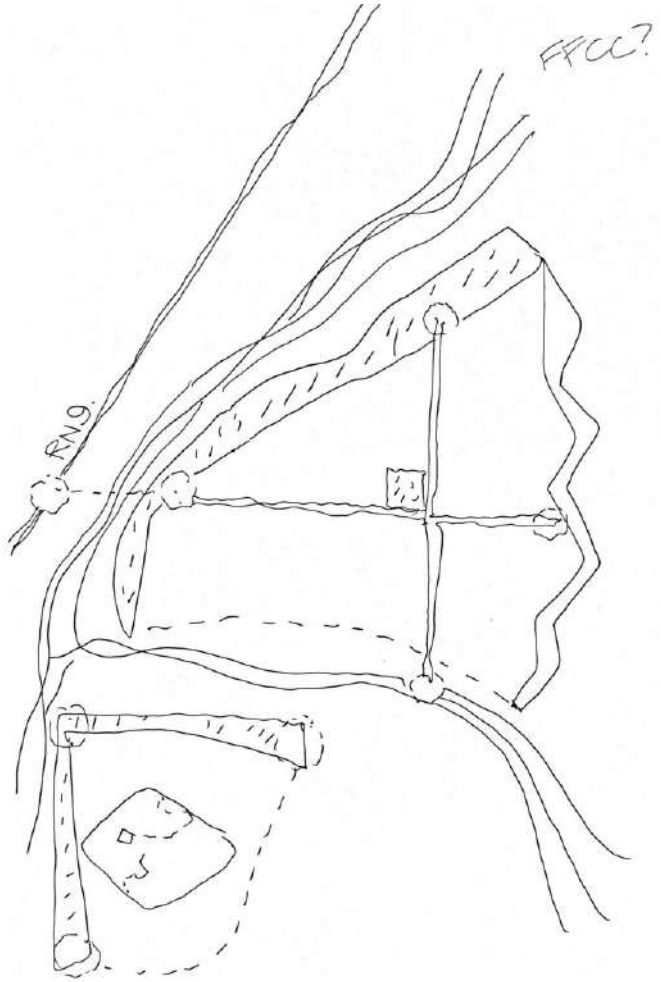


WIKI ARQUITECTURA. el objetivo es ir desarrollando un banco de datos e información de distintos casos y ejemplos de arquitectura a lo largo de todo el territorio nacional.

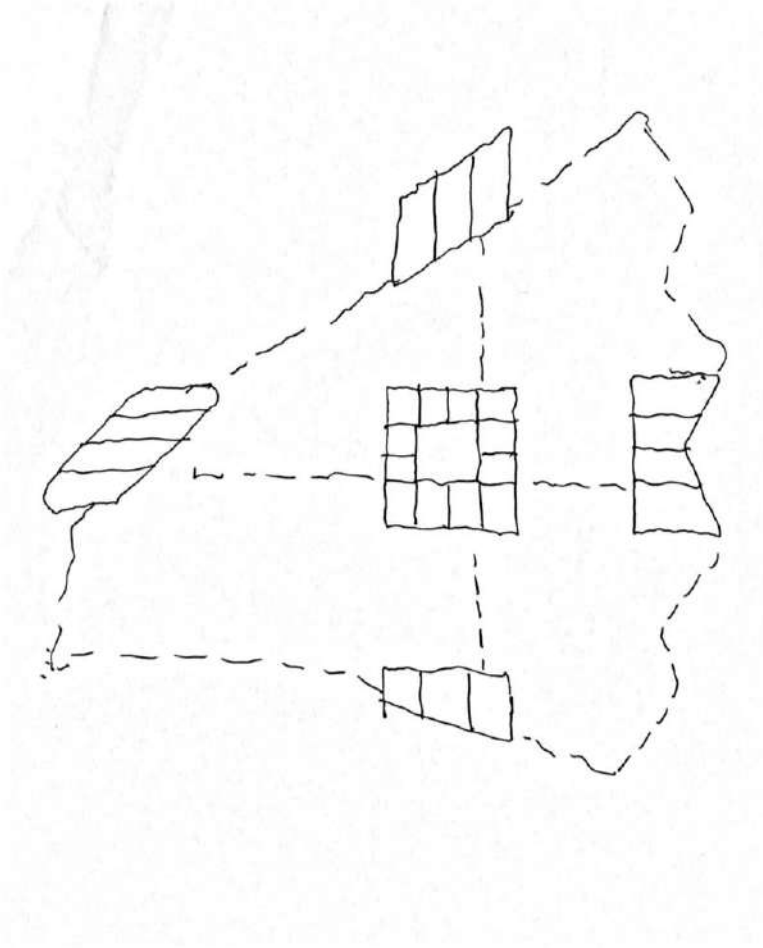
TERRITORIO

ejercicio nro. 2



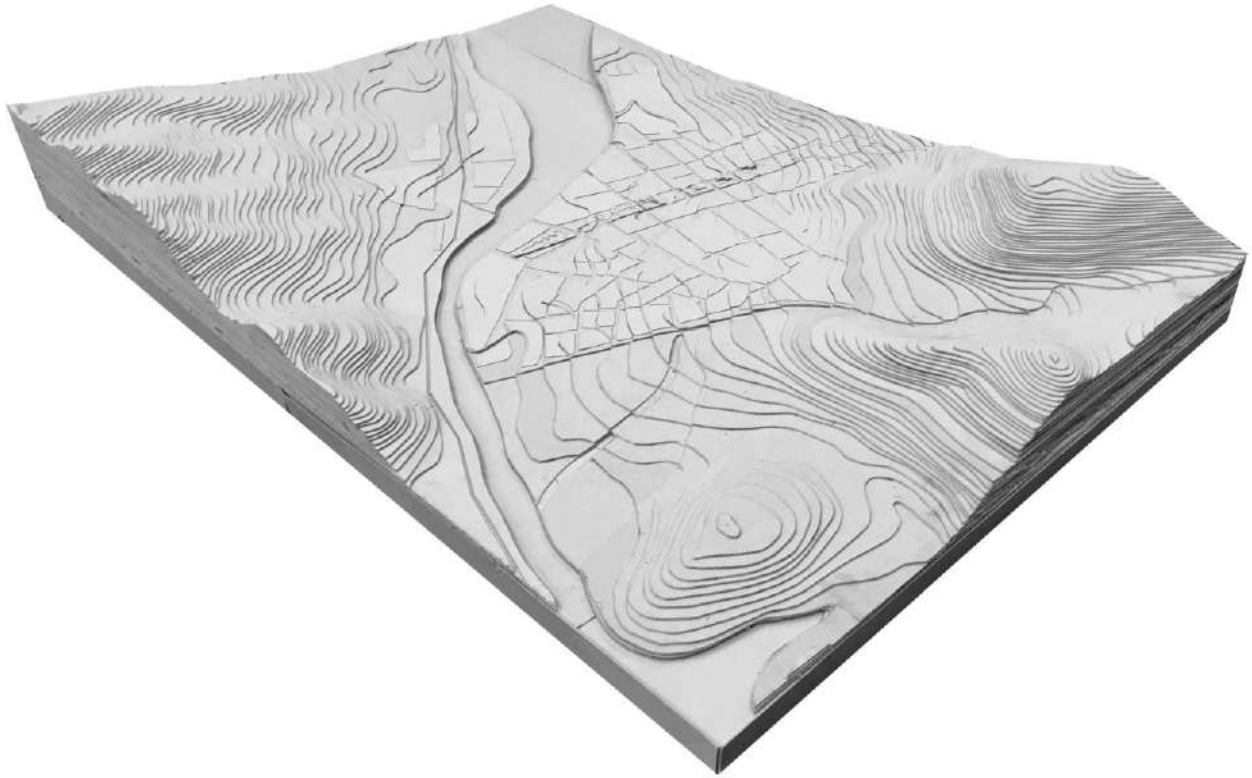


PREXISTENCIAS URBANAS. Dentro de los posibles abordajes urbanos, se detectaron enclaves, lotes y áreas de posibles a intervenir y desarrollar programas edilicios, teniendo en cuenta las principales problemáticas relacionadas a las infraestructuras de conexión, las zonas productivas, la prevención de catástrofes y el posible crecimiento de la ciudad hacia el norte y el sur.

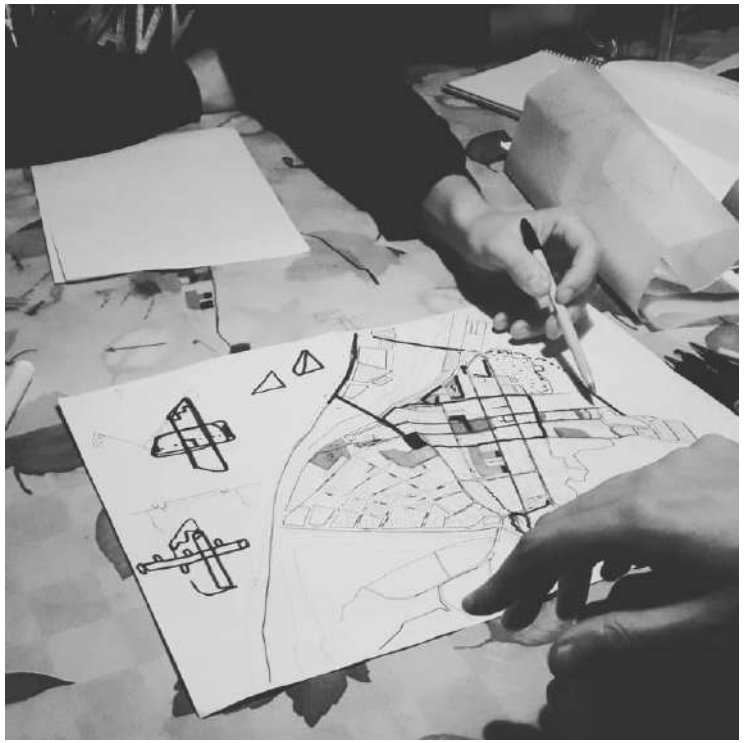


CONSOLIDACIÓN. tomando en cuenta una serie de premisas, se pretende a priori consolidar el territorio de la ciudad sobre los ejes norte-sur y este-oeste y a su vez planificar como será el posible crecimiento de la ciudad que, luego de ser declarada patrimonio de la unesco crecerá paulatinamente. por lo tanto se pensarán intervenciones en el casco histórico, en los bordes hídricos y en el pie de monte

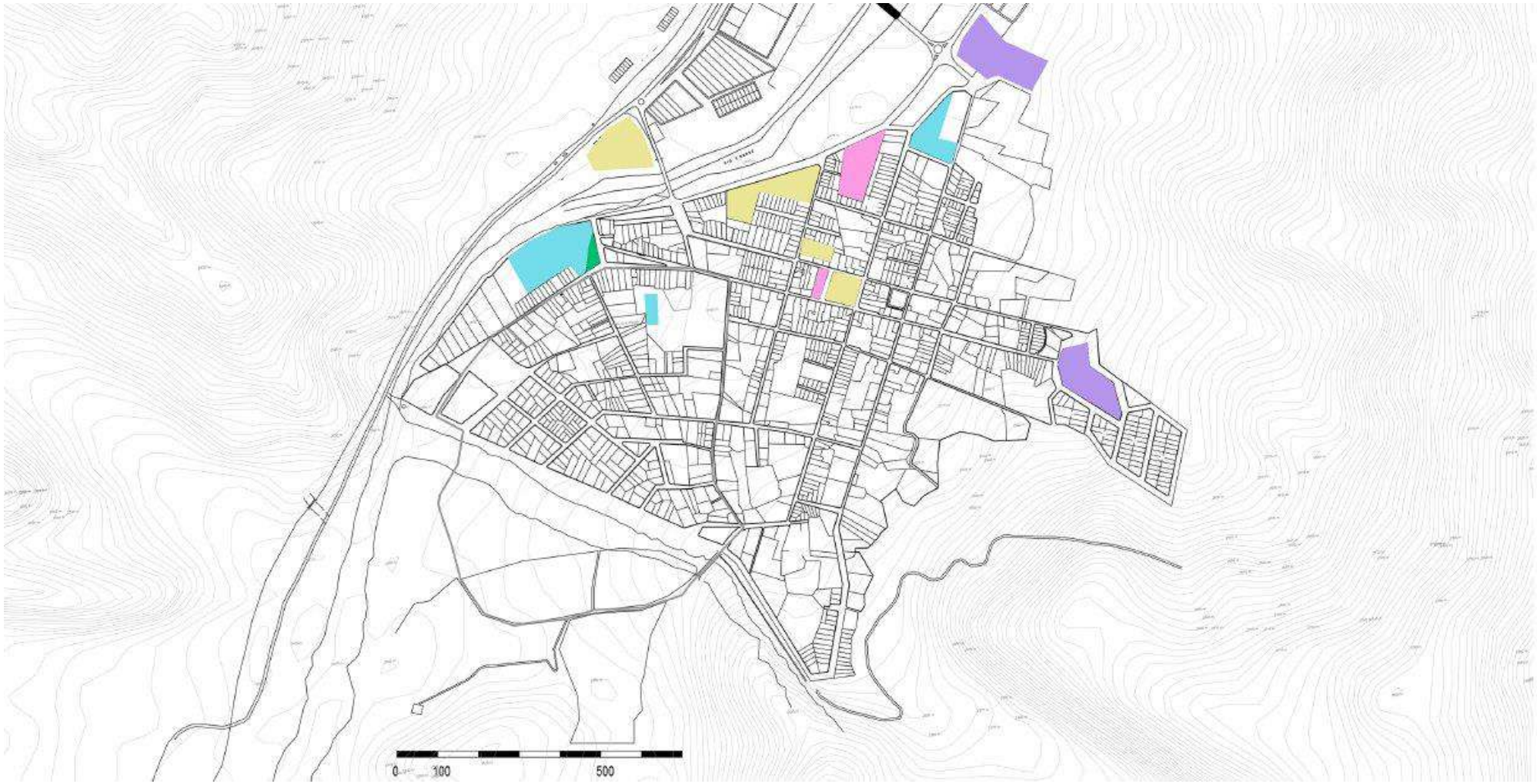
Mapa sin título
Leyenda



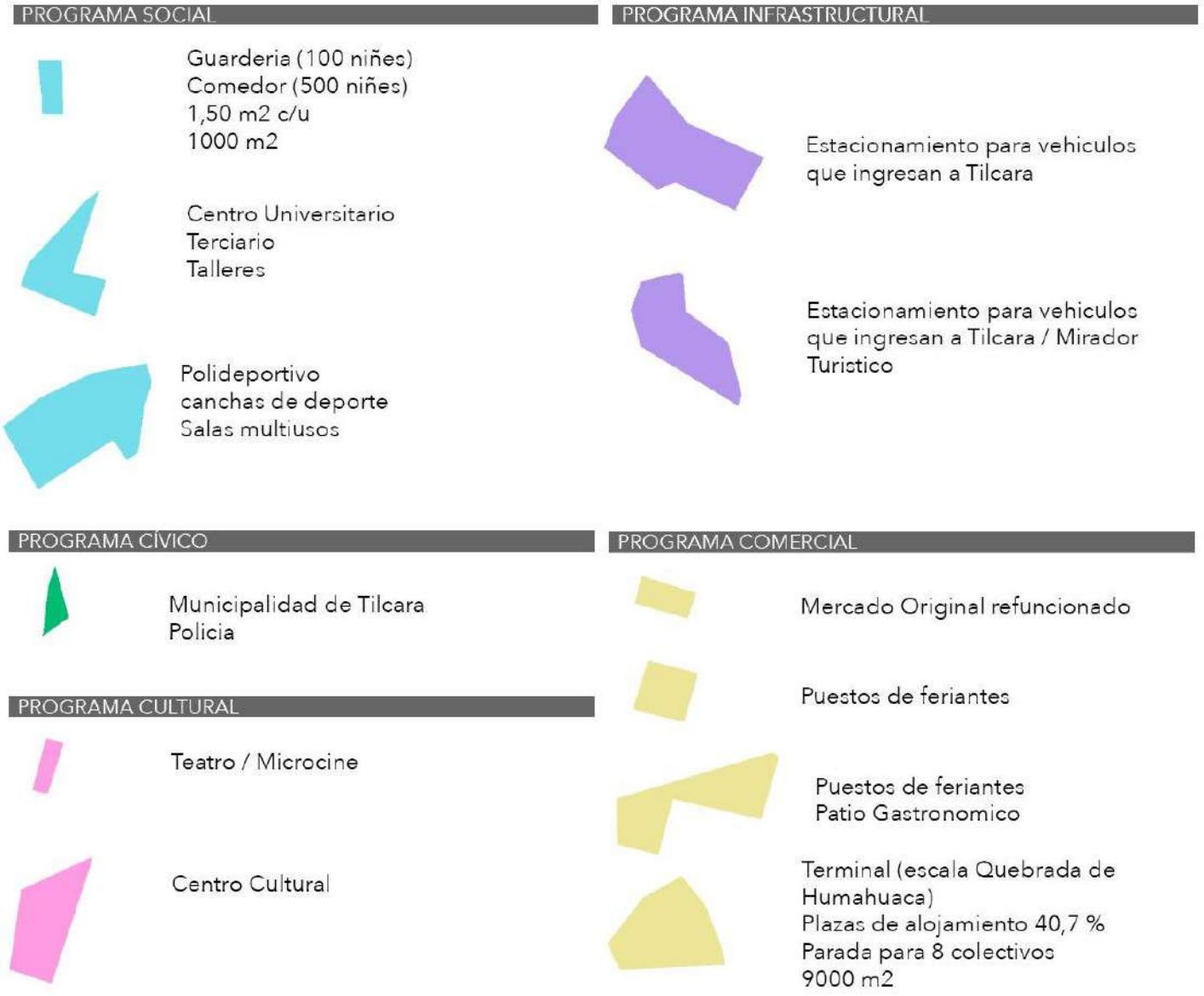
maqueta grupal – acercamiento al área de intervención



ESQUICIO GRUPAL DE COMPRENSION DEL SITIO, SU ENTORNO URBANO Y PAISAJISTICO



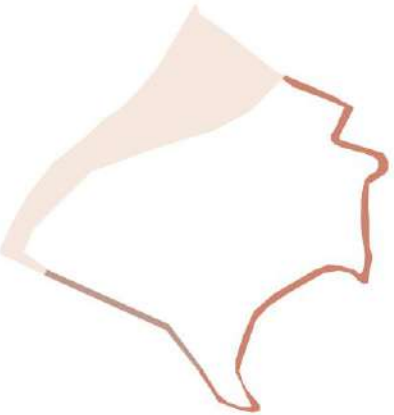
detección de predios y vacancias a estudiar sus dominios y posibles cesiones

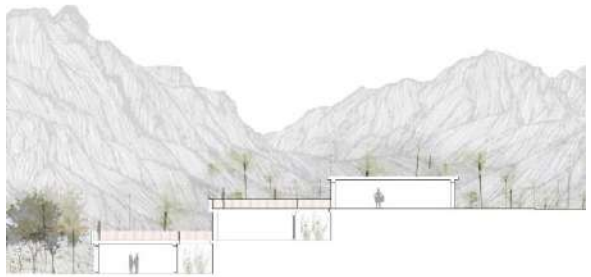


estudio de posibles programas posibles a desarrollar en la ciudad a futuro

10 master plans. el desarrollo de ideas proyectuales a escala urbana se consideró fundamental para ampliar la mirada y la búsqueda sobre el sitio, con el fin de determinar inteligencias posibles y enclaves urbanos que tengan relación directa con las situaciones paisajísticas que nos presentó la quebrada de humahuaca. bajo ese marco de estudio se desarrollaron planes maestros trabajando en grupos para formalizar una serie de elementos básicos de escala urbana para luego desarrollar la escala edilicia en cada enclave.

1. TERMINAL NUEVA
2. POLIDEPORTIVO
3. ESCUELA PÚBLICA
4. PLAZA VERDE + SERVICIOS
5. TEJEDORAS
6. MIRADOR + SERVICIOS
7. PLAZA VERDE
8. ESTACIONAMIENTO
9. ESPACIO SERVICIO
10. CAMINO NUEVO
11. MERCADO + CENTRO COMUNAL
12. PUENTE PEATONAL
13. MERCADO RESTAURADO
14. CENTRO CULTURAL + FERIANTES
15. MUSEO IRURETA
16. MUSEO ERNESTO SOTO AVEDAÑO
17. IGLESIA DE TILCARA
18. MUNICIPALIDAD Y POLICIA
19. ESTACIÓN DE TREN



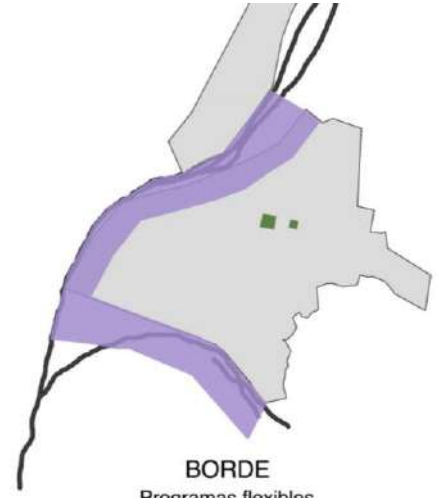


CIRCUNVALACION TILCARA

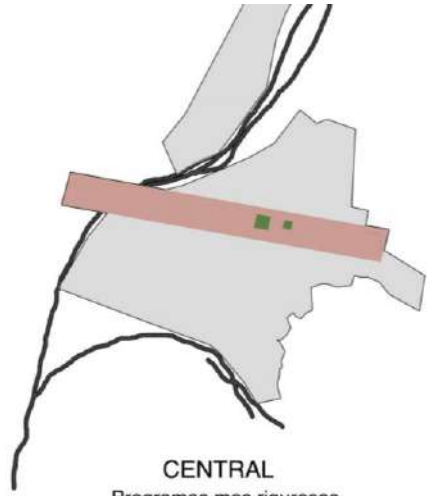
PAISAJES NATURALES ALTO Y BAJO

NUEVOS CRECIMIENTOS

RIBERA TILCARA

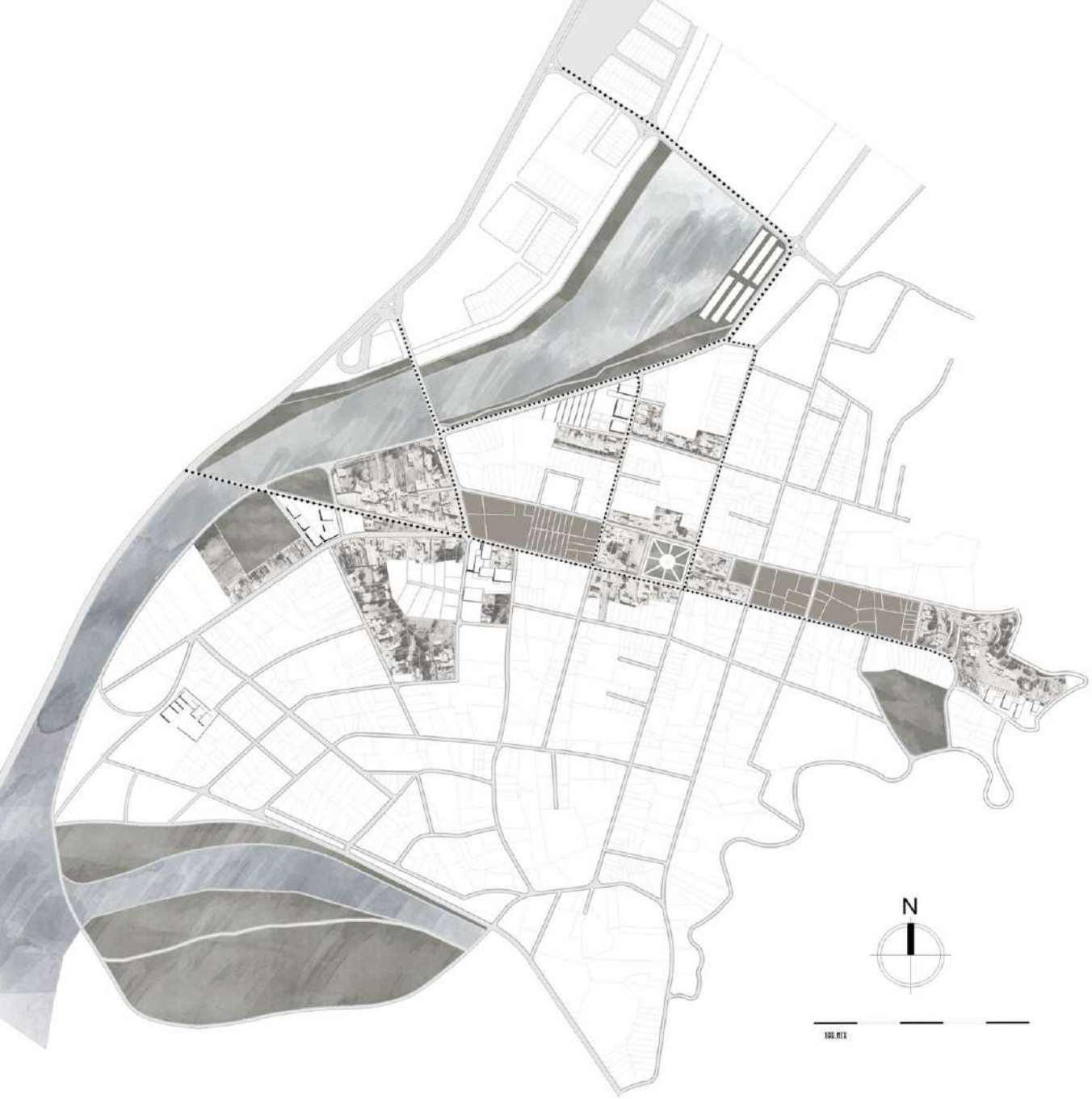


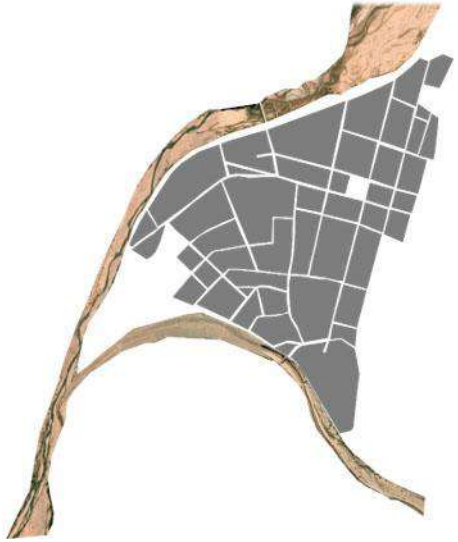
BORDE
Programas flexibles



CENTRAL
Programas mas rigurosos

BORDES RIBEREÑOS

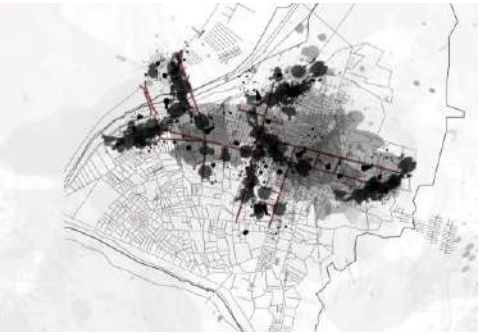




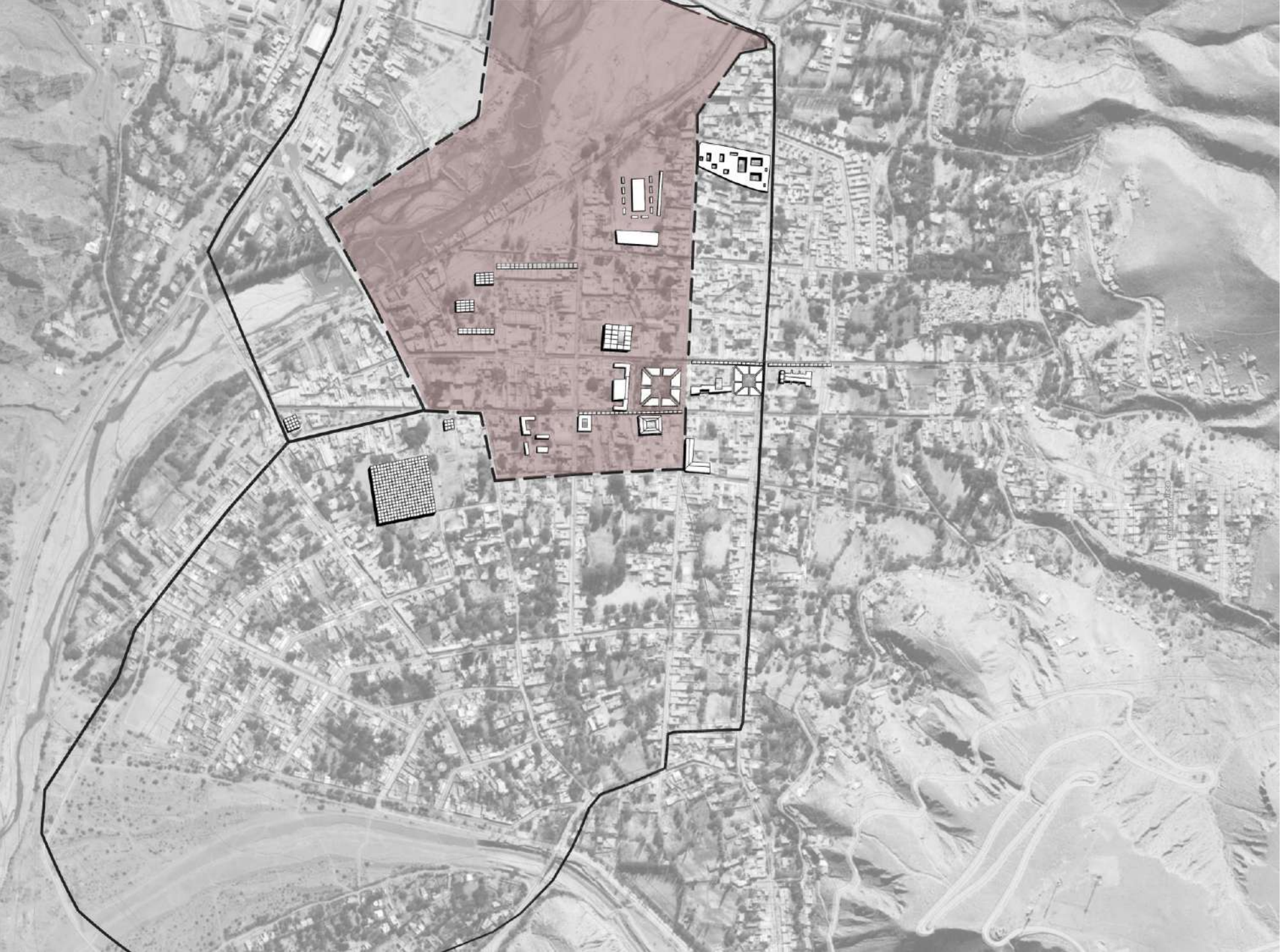
LAS TRES TILCARAS

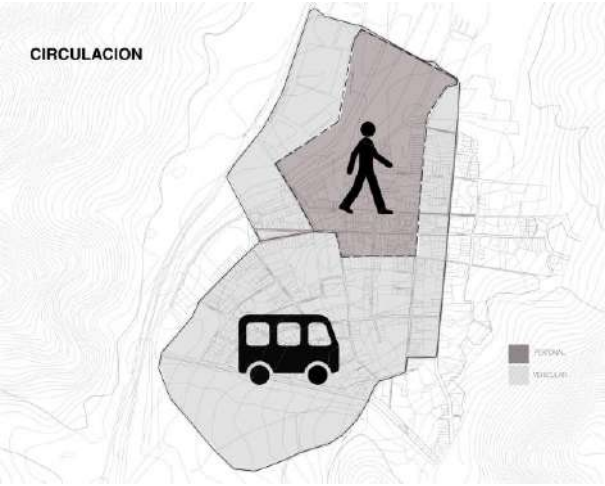
N

1 POLIDEPORTIVO
2 MERCADO
3 COMEDOR / GUARDERIA
HUERTA
4 MIRADOR /
CENTRO DE INTERPRETACIÓN
CENTRO DE CICLISMO
5 CINE / TEATRO
6 FERIA
7 PASEO COMERCIAL
8 EJESA
9 MUNICIPALIDAD
10 CENTRO CIVICO
11 TERMINAL DE
OMNIBUS

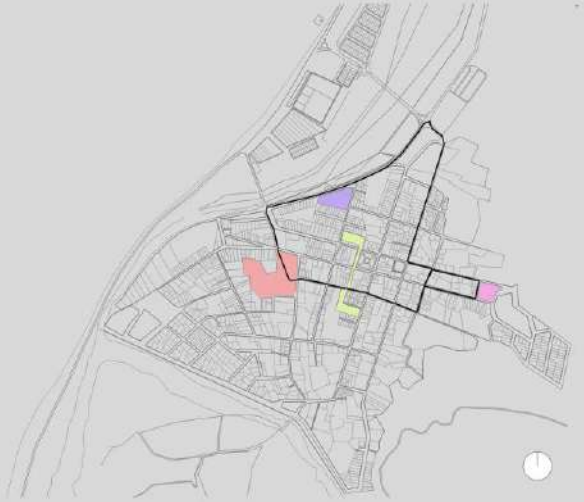


DESBORDES DEL EJE





TILCARA PEDESTRE



TILCARA LOCAL

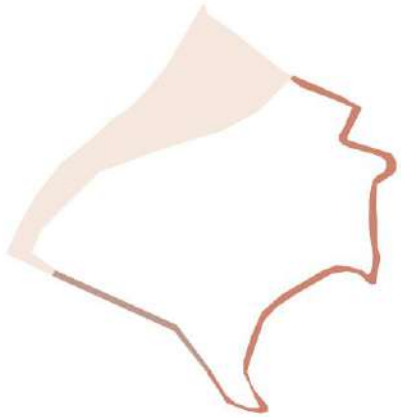
1- TERMINAL
2- POLIDEPORTIVO
3- CENTRO CULTURAL
4- PASEO DE ARTESANOS
5- MERCADO
6- MUNICIPALIDAD
7- SALA MEDICA
8-RESERVORIO DE AGUA
9-MIRADOR
10-COMISARIA

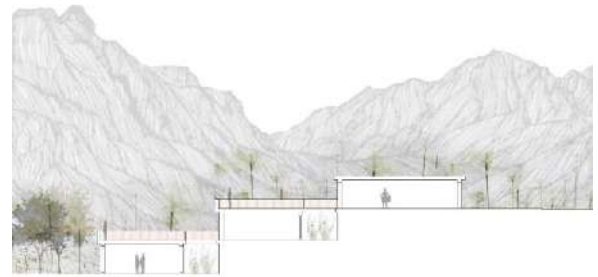
DOS EJES TILCARA

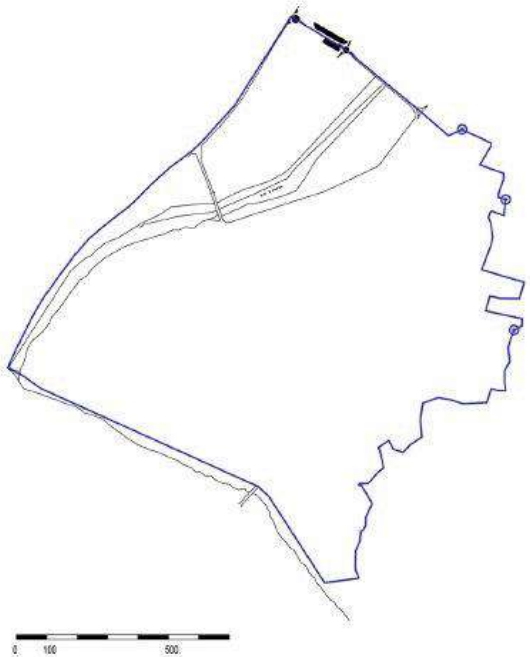
taller
UBA,FADU.
24J
CICLO LECTIVO 2019
FRANCESC PLANAS PENADÉS
INTERCAMBIOS
19 hs - taller 124 entrepiso
A1aA5 TALLER SEGÚN CRONOGRAMA

4 casos. a continuación se seleccionaron cuatro casos que desarrollan en gran parte todas las problemáticas detectadas, con el fin de interpretar una escala mayor la cual contempla decisiones que proporcionarán a futuro una postura crítica sobre el sitio y brindar posibles estrategias relacionadas a circunvalar la ciudad contemplando su crecimiento, pensar como prevenir catástrofes aluvionales, desarrollar la ciudad en los ejes norte y sur teniendo en cuenta el turismo y la cultura local y por último un posible desarrollo de una ciudad pedestre dentro del casco histórico.

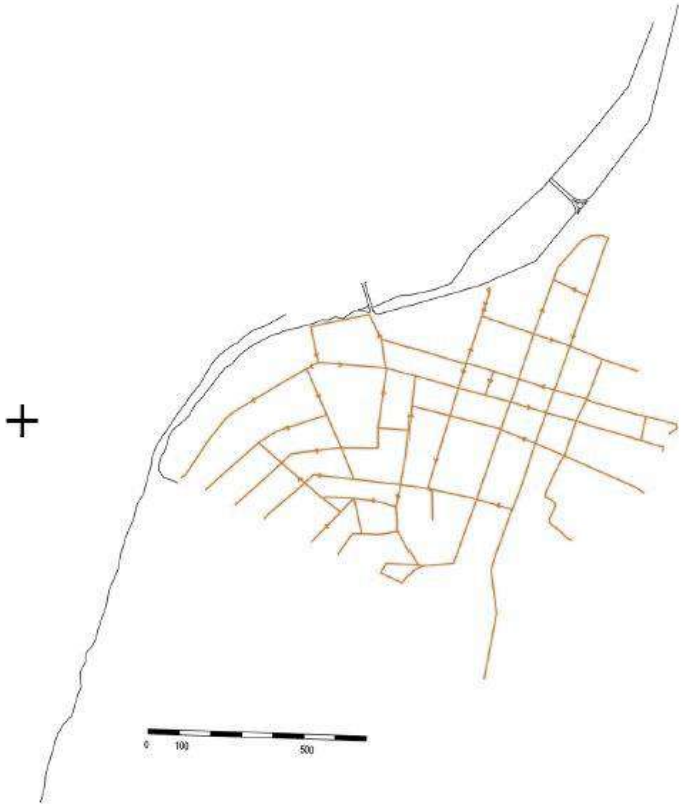
1. TERMINAL NUEVA
2. POLIDEPORTIVO
3. ESCUELA PÚBLICA
4. PLAZA VERDE + SERVICIOS
5. TEJEDORAS
6. MIRADOR + SERVICIOS
7. PLAZA VERDE
8. ESTACIONAMIENTO
9. ESPACIO SERVICIO
10. CAMINO NUEVO
11. MERCADO + CENTRO COMUNAL
12. PUENTE PEATONAL
13. MERCADO RESTAURADO
14. CENTRO CULTURAL + FERIANTES
15. MUSEO IRURETA
16. MUSEO ERNESTO SOTO AVEDAÑO
17. IGLESIA DE TILCARA
18. MUNICIPALIDAD Y POLICIA
19. ESTACIÓN DE TREN



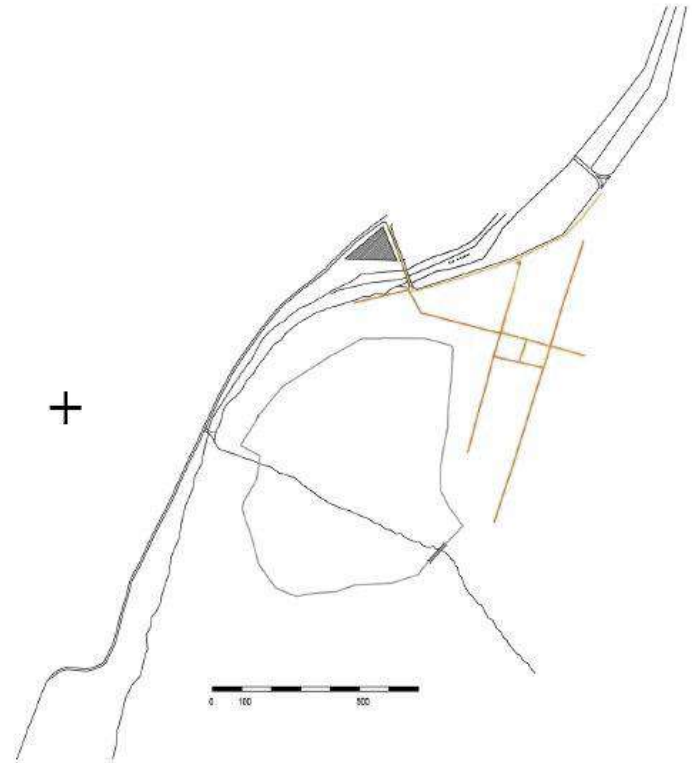




+



+



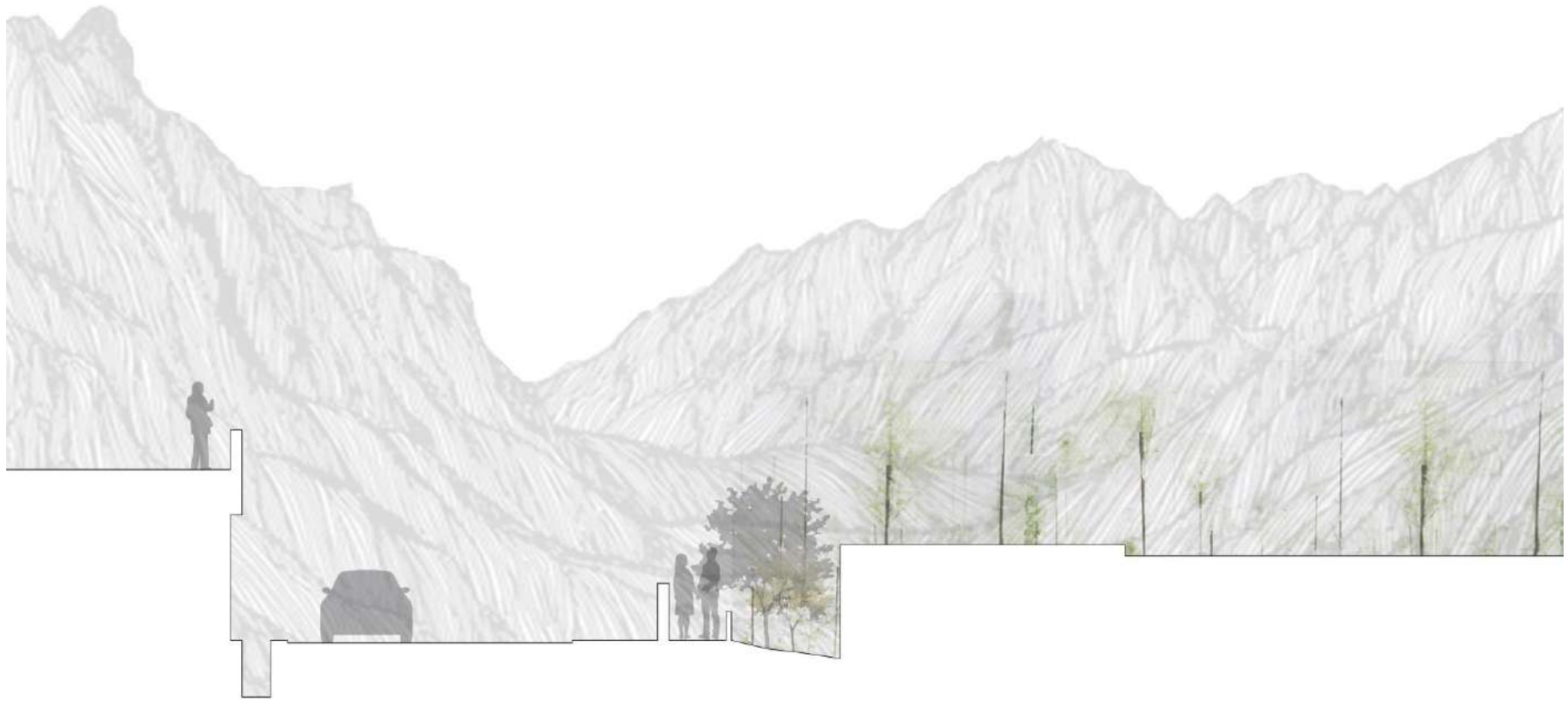
Programa relacionado al estacionamiento
Programa relacionado a la contención - Mirador
Programa relacionado la infraestructura e acequias
Calle Asfaltada - Transito Automovil

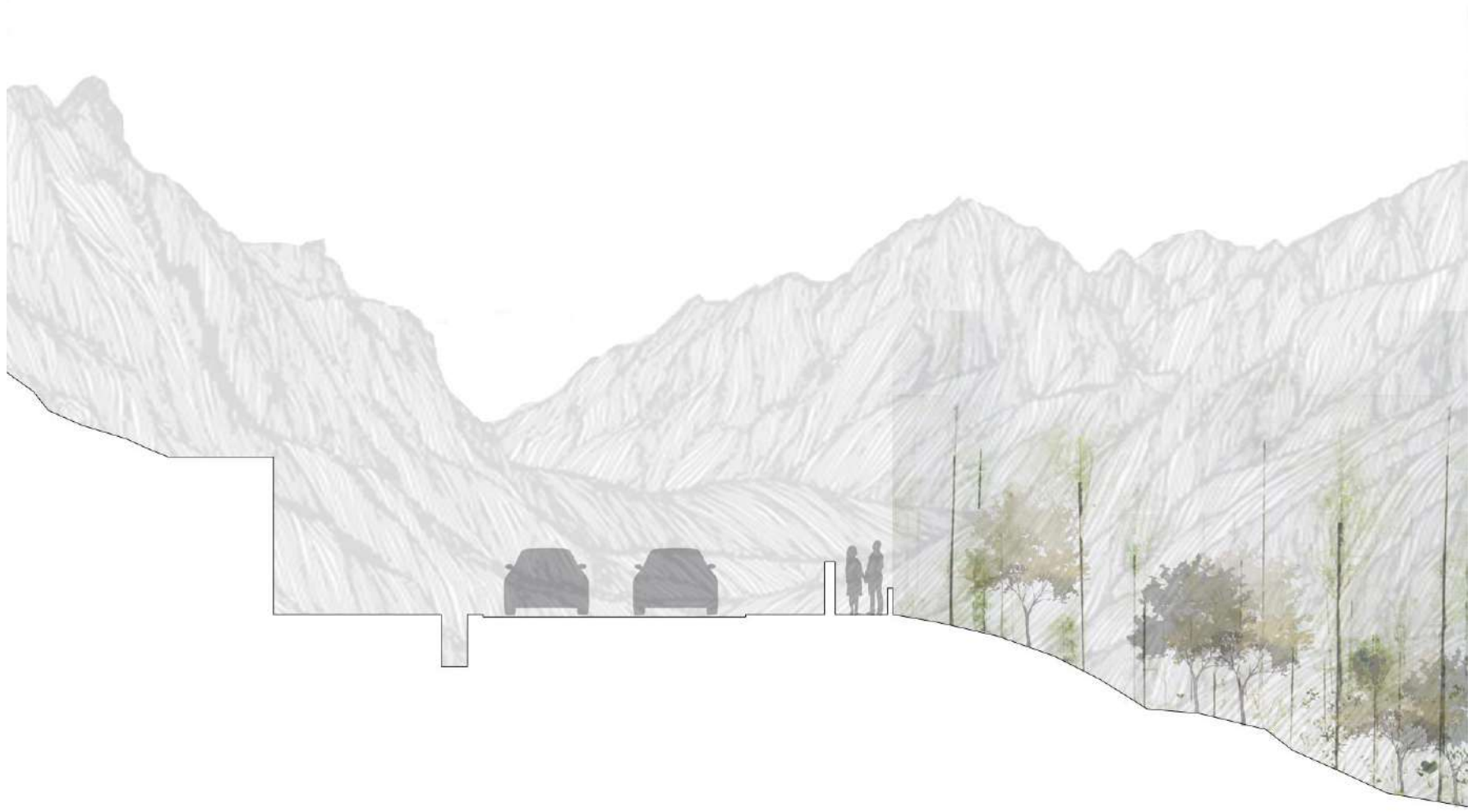
Calles en convivencia e automovil y peaton
Sentido de a calle

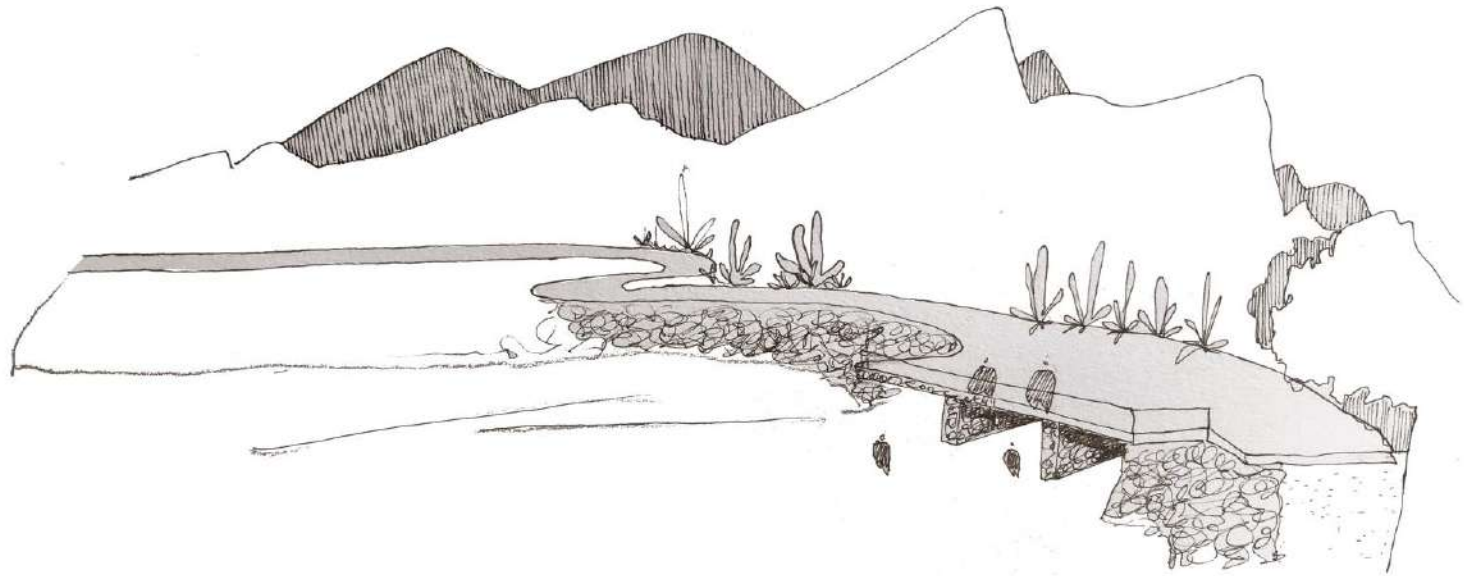
Calles peatonales en rangos de horario
Calle sobre el rio siempre peatonal

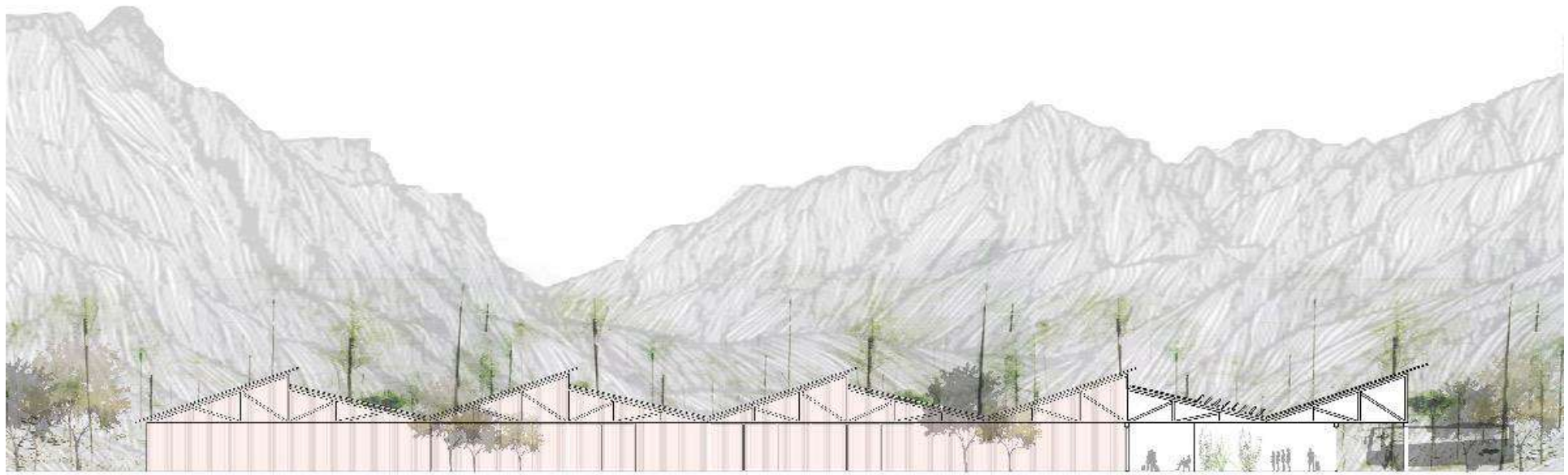
ZONA VERDE EXISTENTE
PLAZA DE TERMINAL
PLAZA PRINCIPAL
PLAZA DE LA IGLESIA

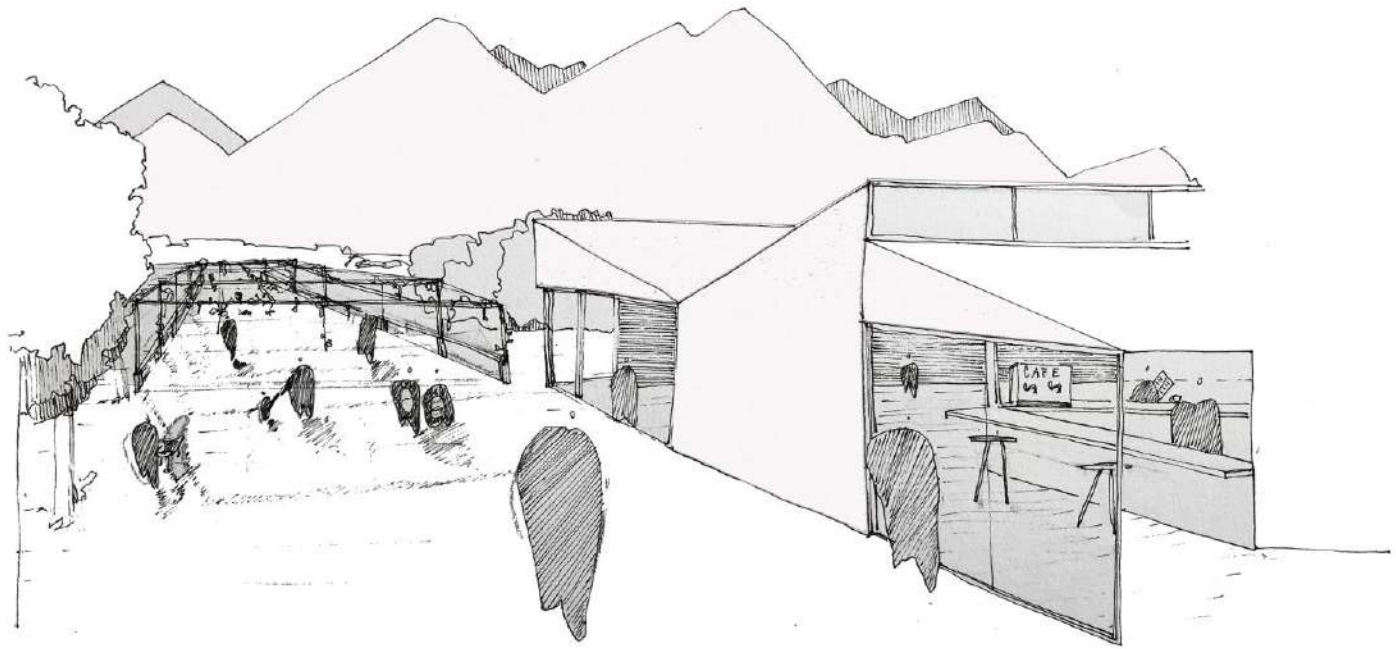
ZONA VERDE PROPUESTA
PLAZA DE MUNICIPALIDAD
PLAZA PRINCIPAL
PLAZA DE LA IGLESIA
POLIDEPORTIVO
PLAZA DE COMEDOR
PARQUE LINEAL
PATIO GASTRONÓMICO
MIRADOR

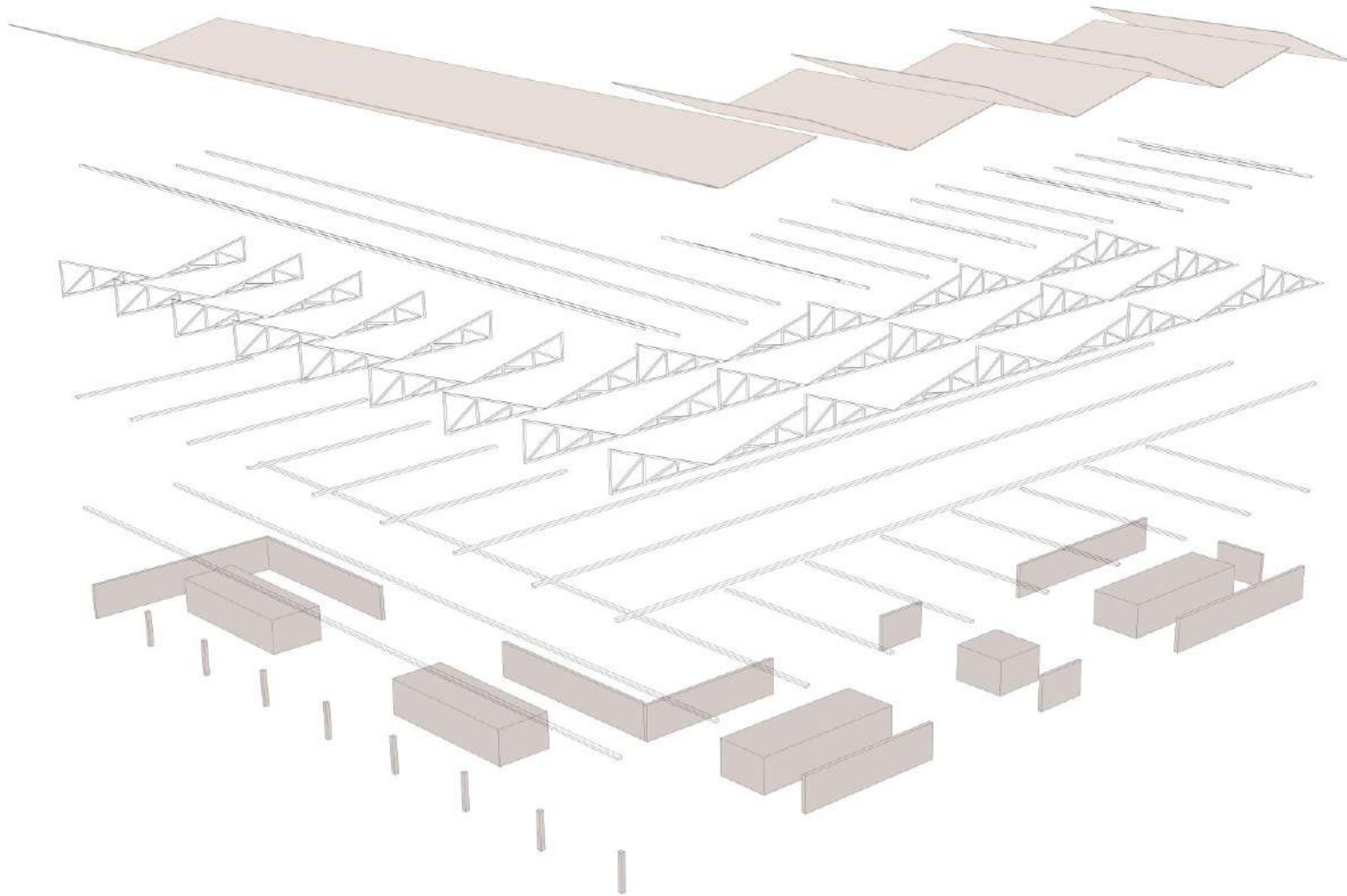




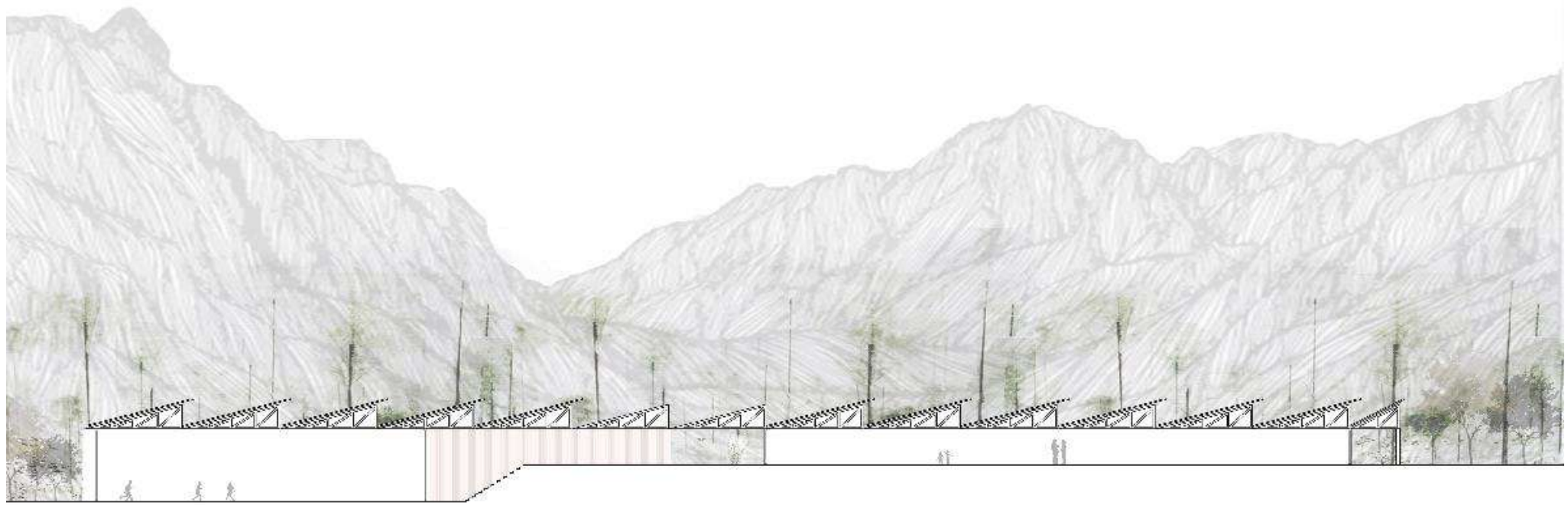


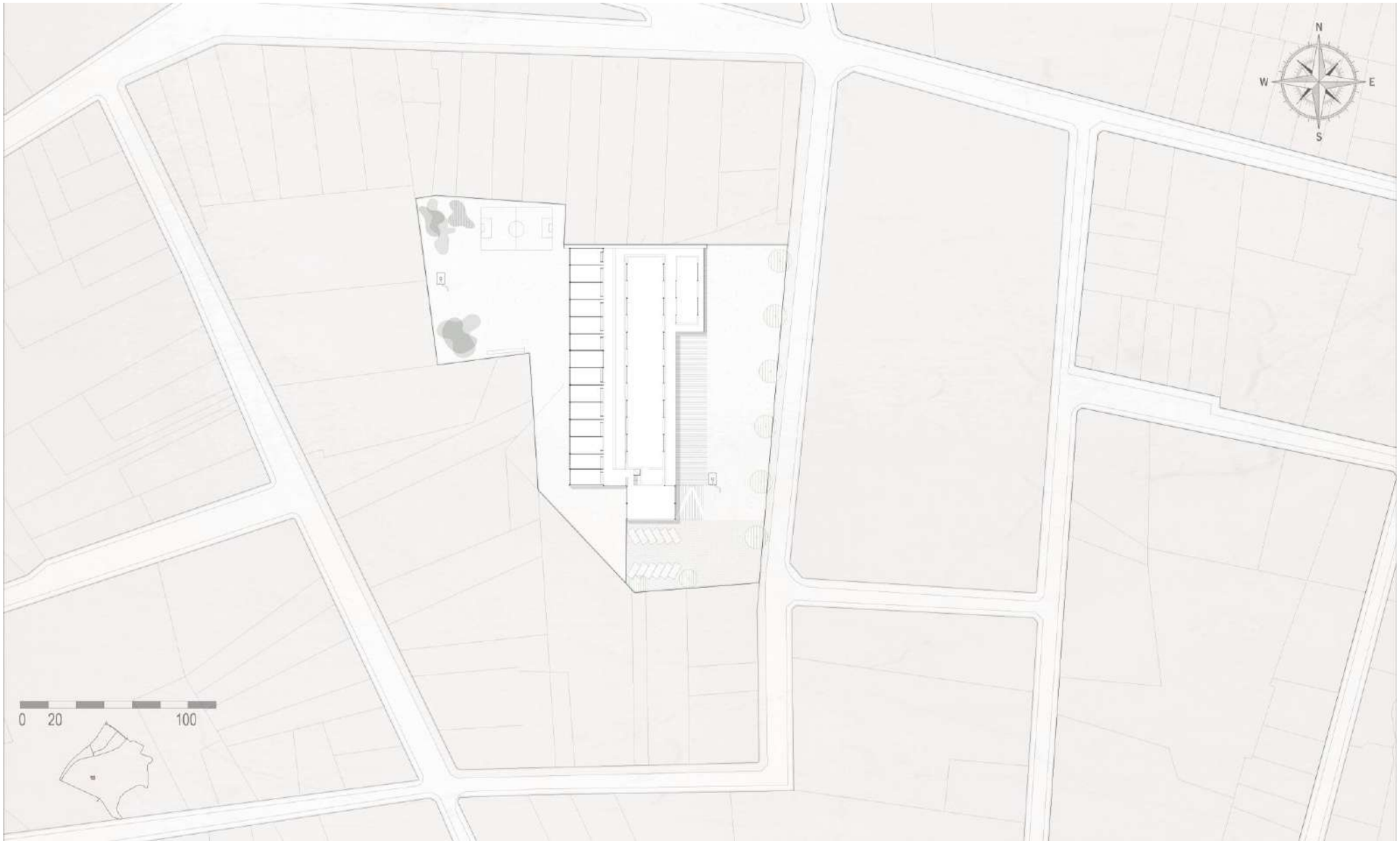


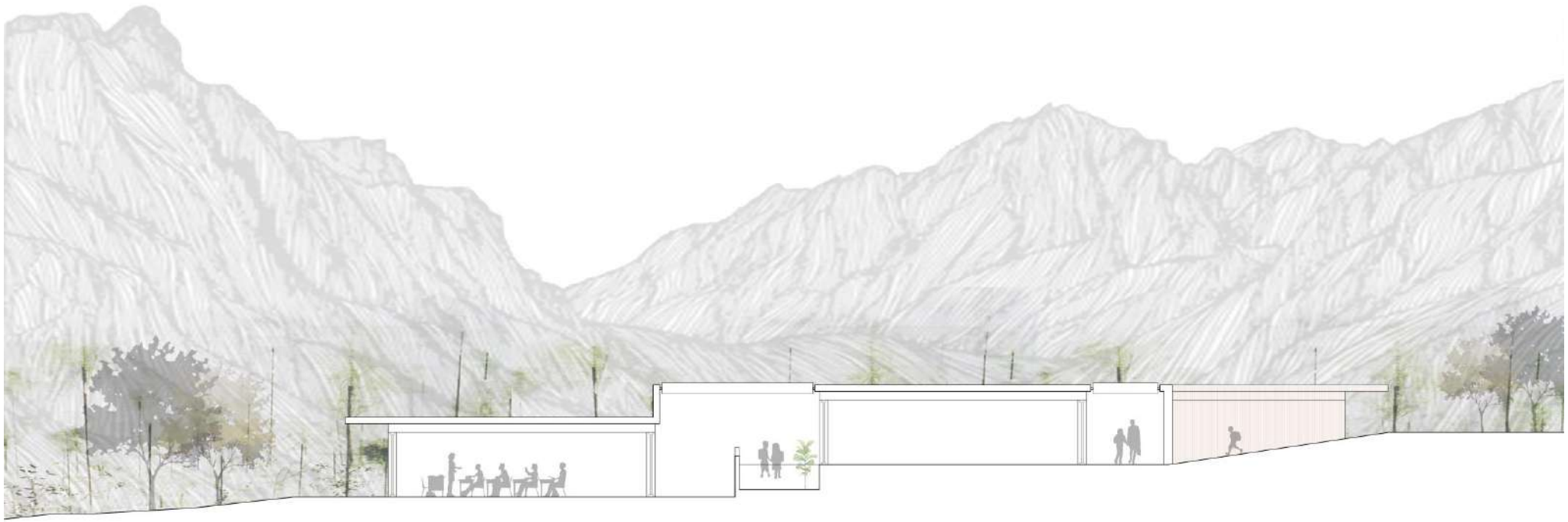

CAFE

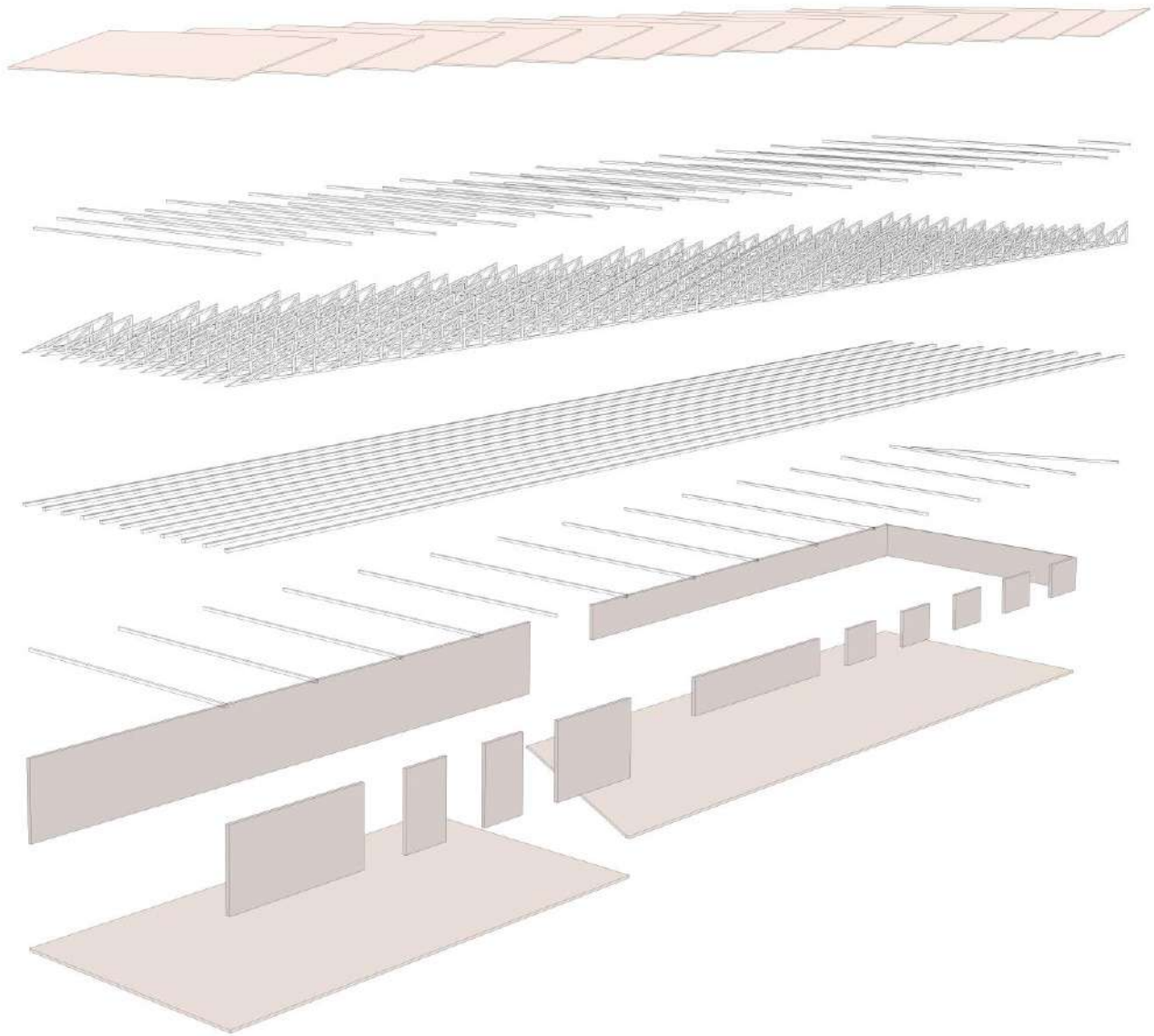


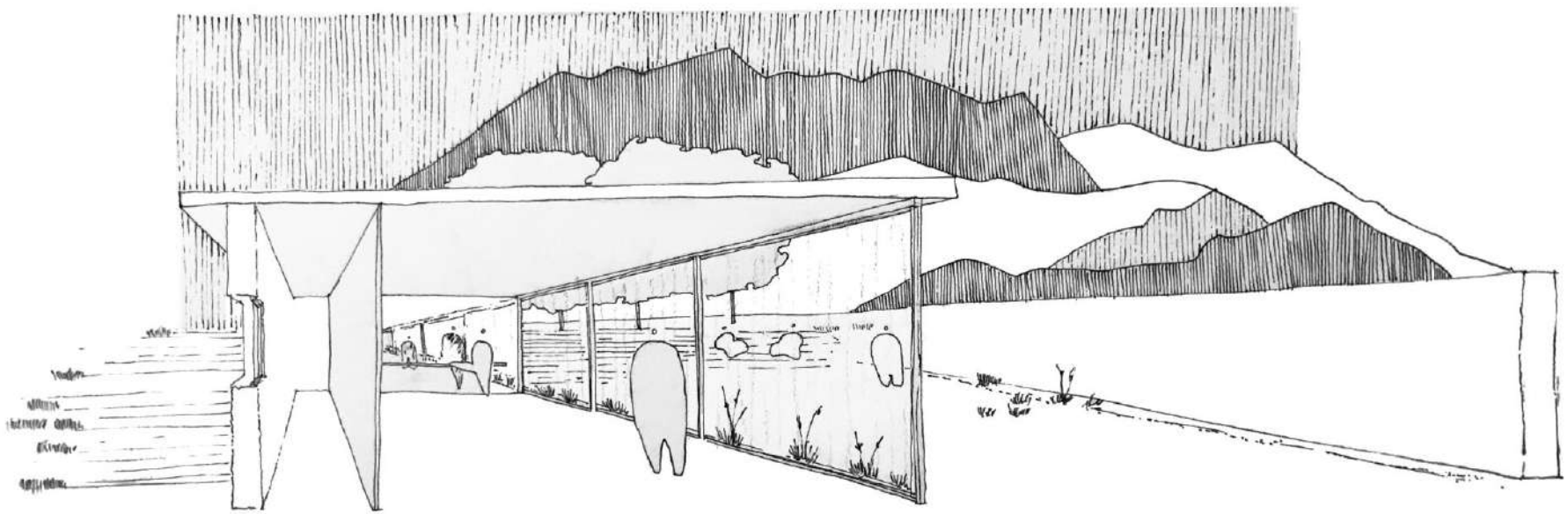
N
W
E
S
0
20
100

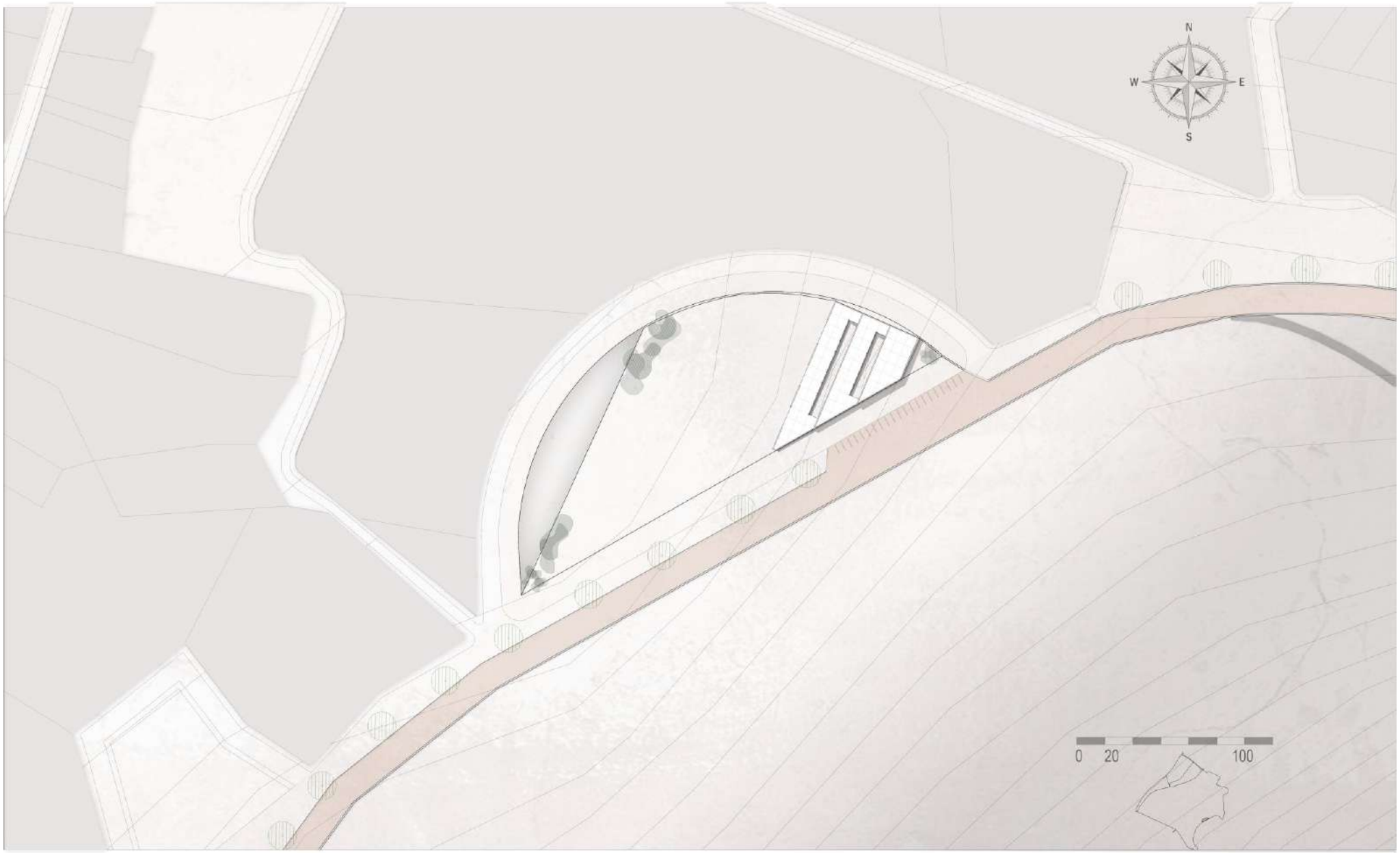


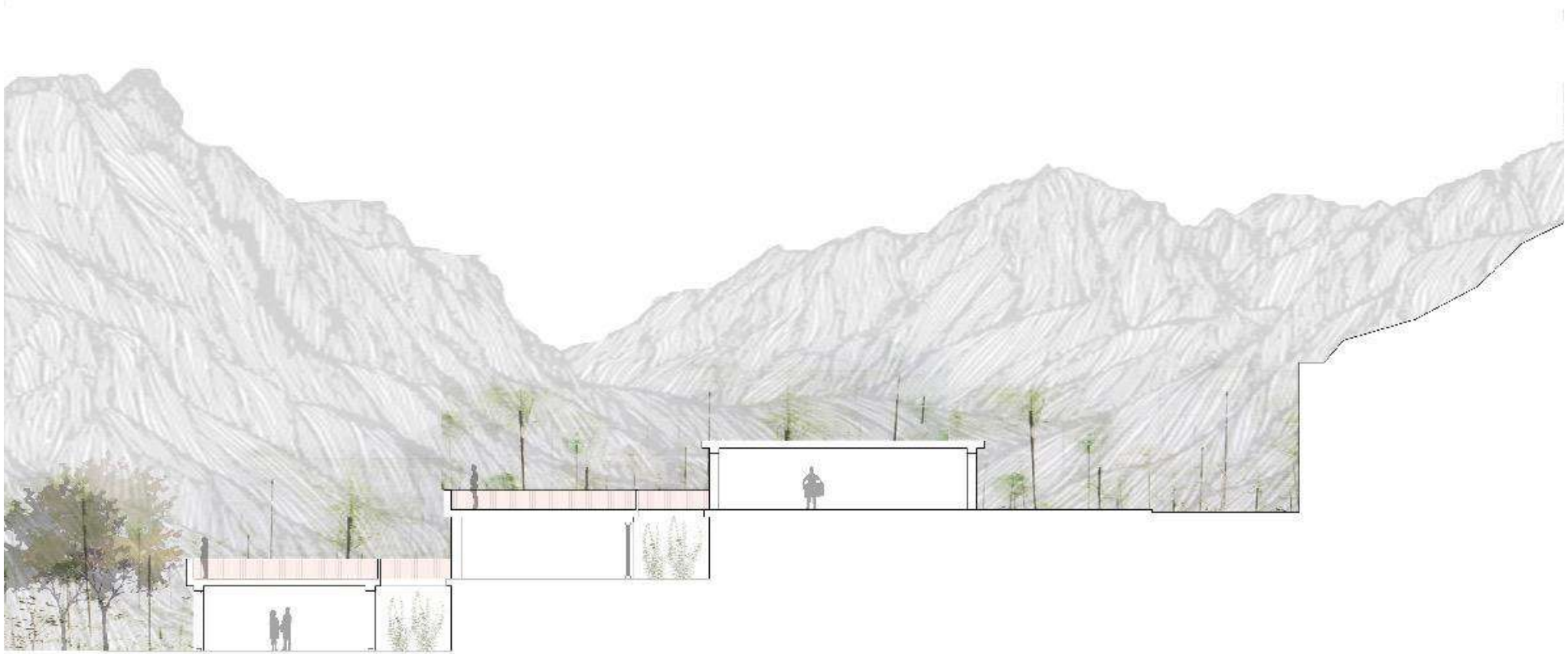

N
W
E
S
0
20
100

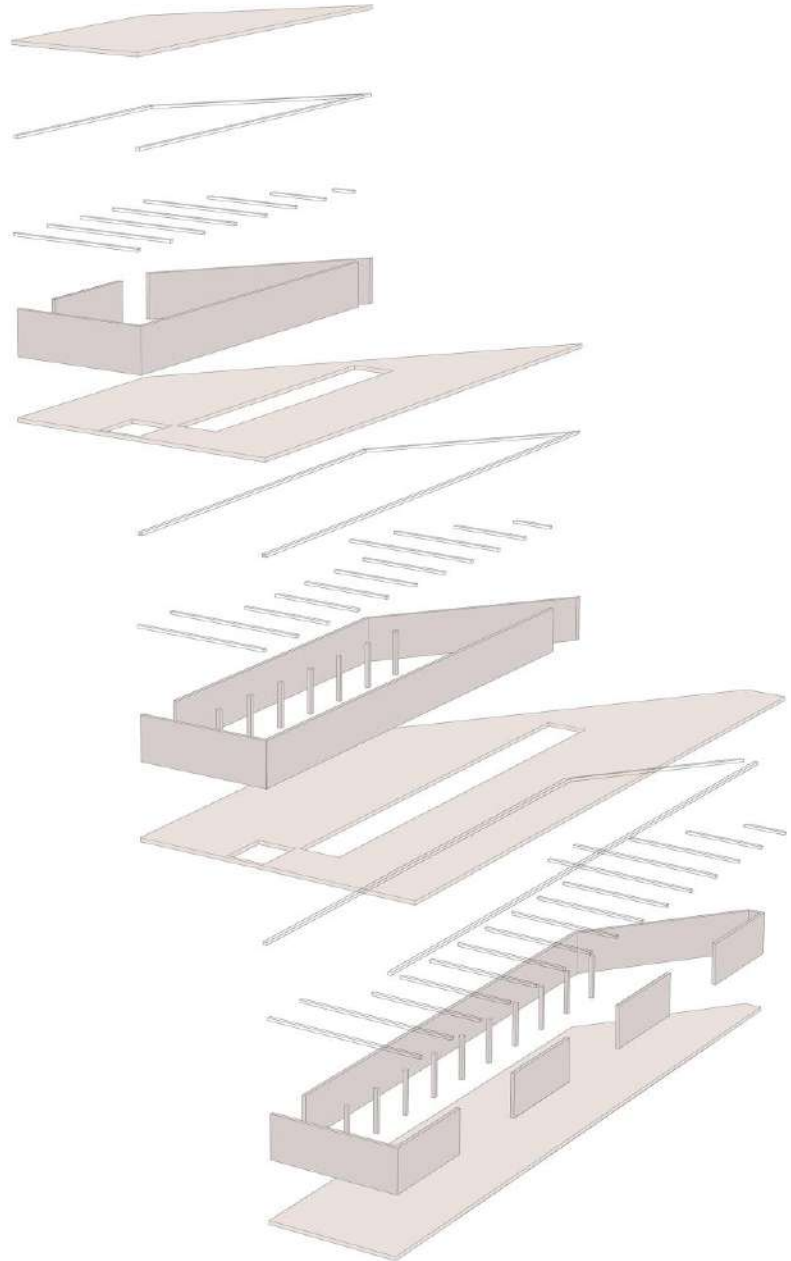


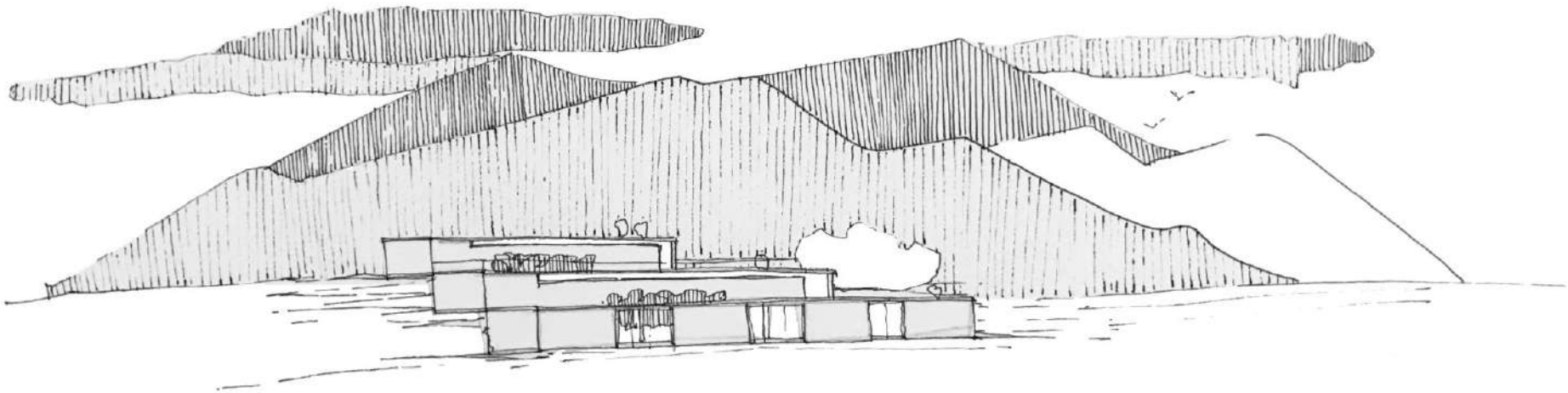


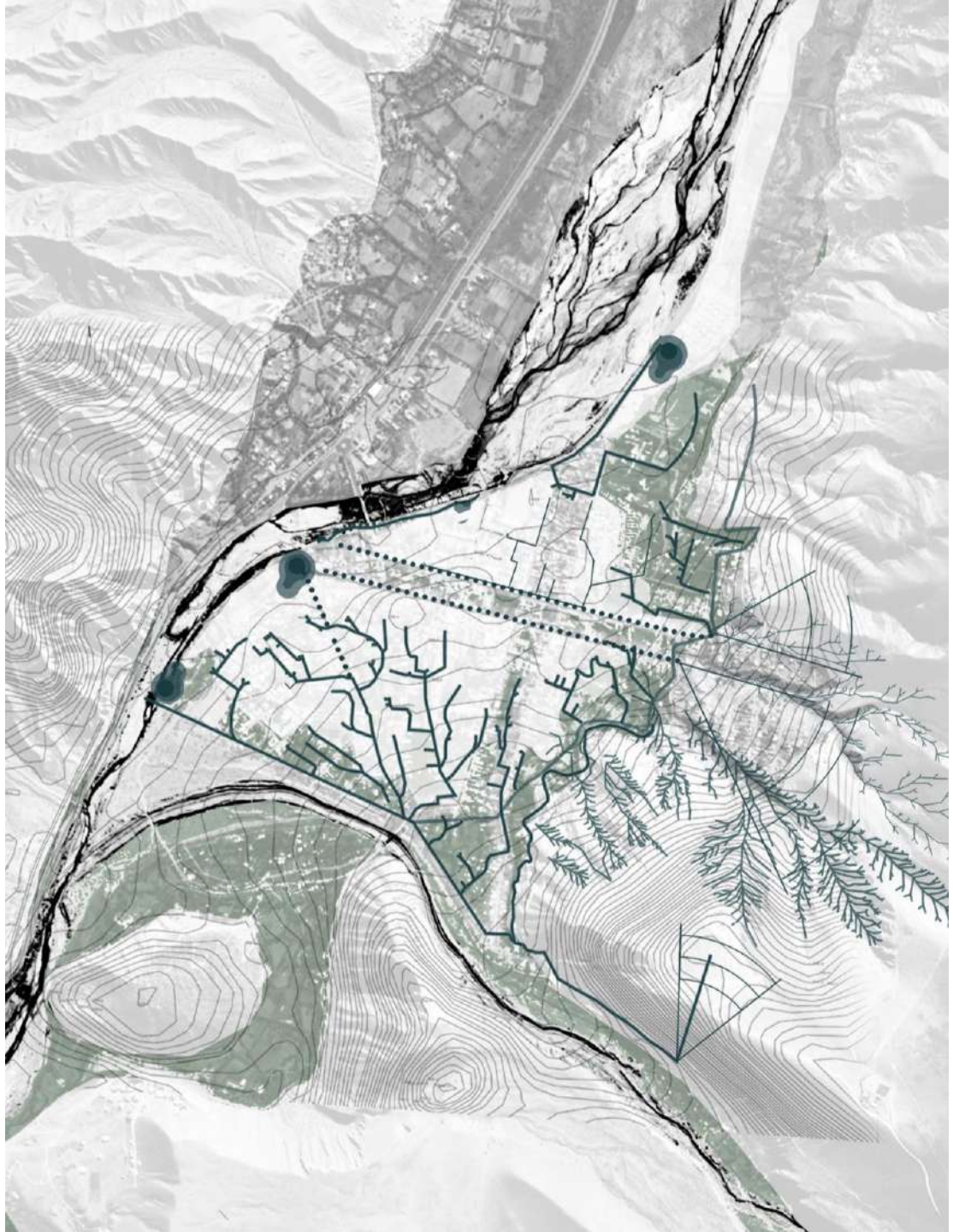



N
W
E
S
0
20
100



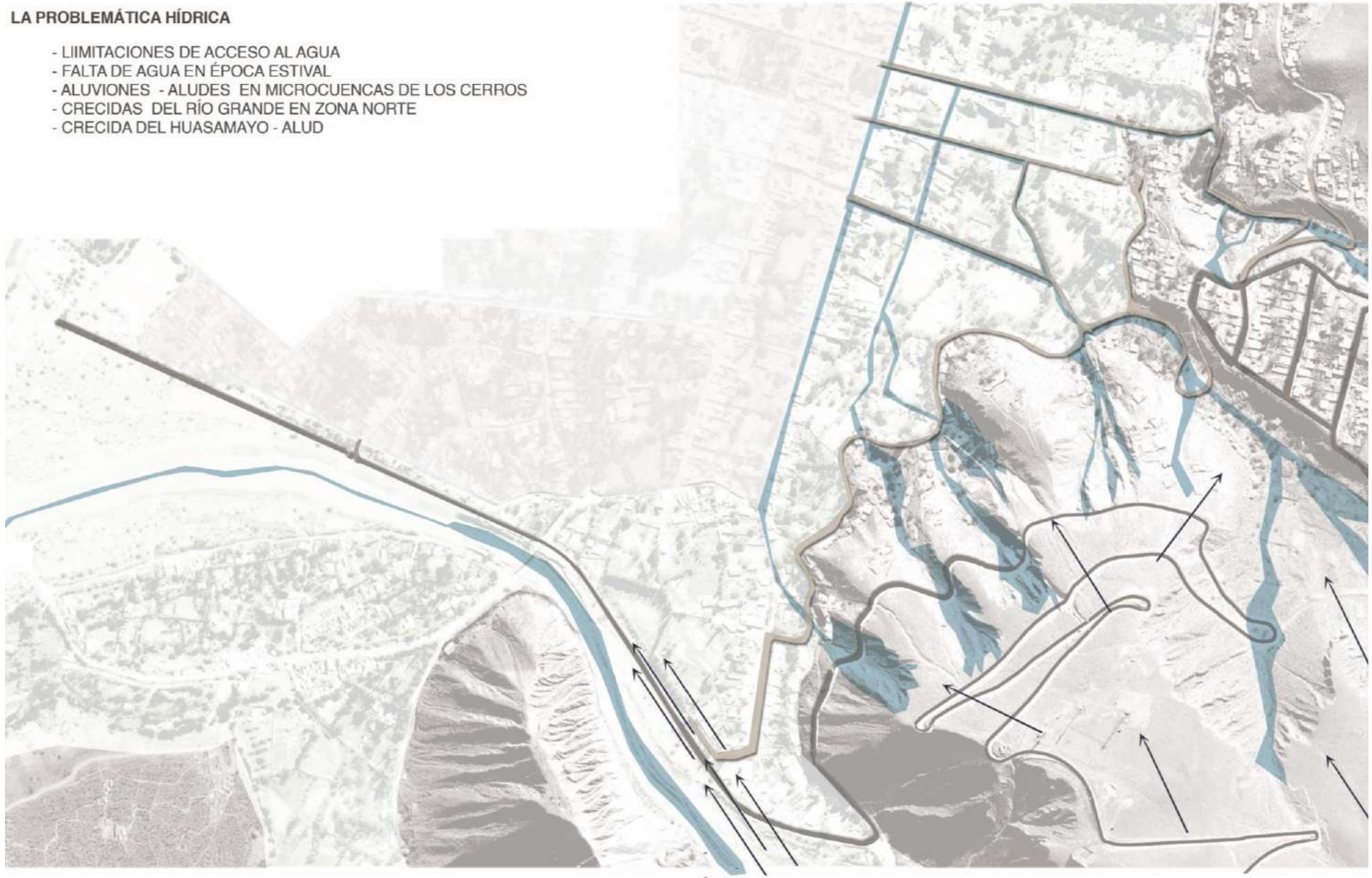






LA PROBLEMÁTICA HÍDRICA

- LIIMITACIONES DE ACCESO AL AGUA
- FALTA DE AGUA EN ÉPOCA ESTIVAL
- ALUVIONES - ALUDES EN MICROCUENCAS DE LOS CERROS
- CRECIDAS DEL RÍO GRANDE EN ZONA NORTE
- CRECIDA DEL HUASAMAYO - ALUD



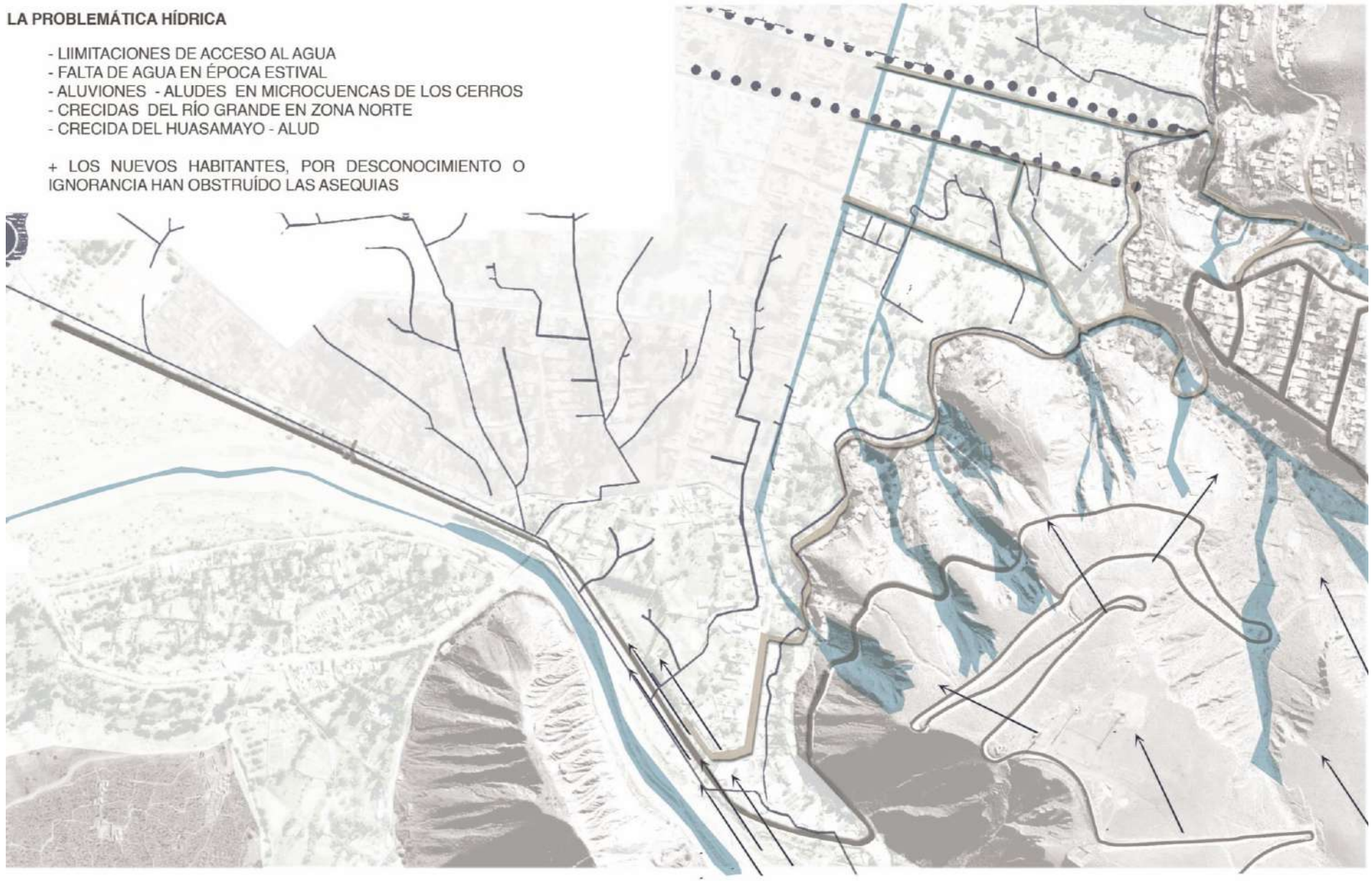
LA PROBLEMÁTICA HÍDRICA

- LIIMITACIONES DE ACCESO AL AGUA
- FALTA DE AGUA EN ÉPOCA ESTIVAL
- ALUVIONES - ALUDES EN MICROCUENCAS DE LOS CERROS
- CRECIDAS DEL RÍO GRANDE EN ZONA NORTE
- CRECIDA DEL HUASAMAYO - ALUD

LA PROBLEMÁTICA HÍDRICA

- LIIMITACIONES DE ACCESO AL AGUA
- FALTA DE AGUA EN ÉPOCA ESTIVAL
- ALUVIONES - ALUDES EN MICROCUENCAS DE LOS CERROS
- CRECIDAS DEL RÍO GRANDE EN ZONA NORTE
- CRECIDA DEL HUASAMAYO - ALUD

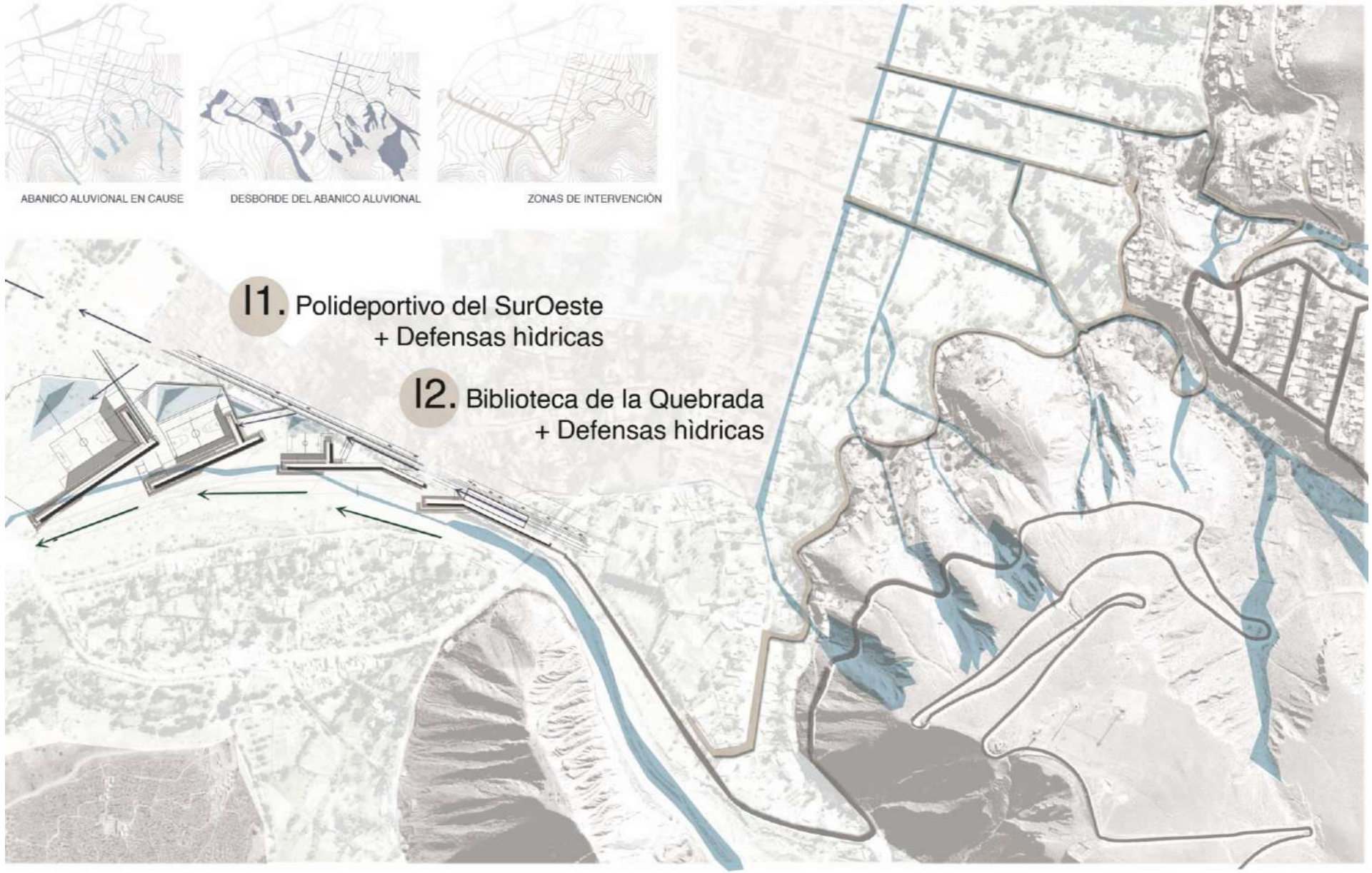
+ LOS NUEVOS HABITANTES, POR DESCONOCIMIENTO O IGNORANCIA HAN OBSTRUÍDO LAS ASEQUIAS



ABANICO ALUVIONAL EN CAUSE

DESBORDE DEL ABANICO ALUVIONAL

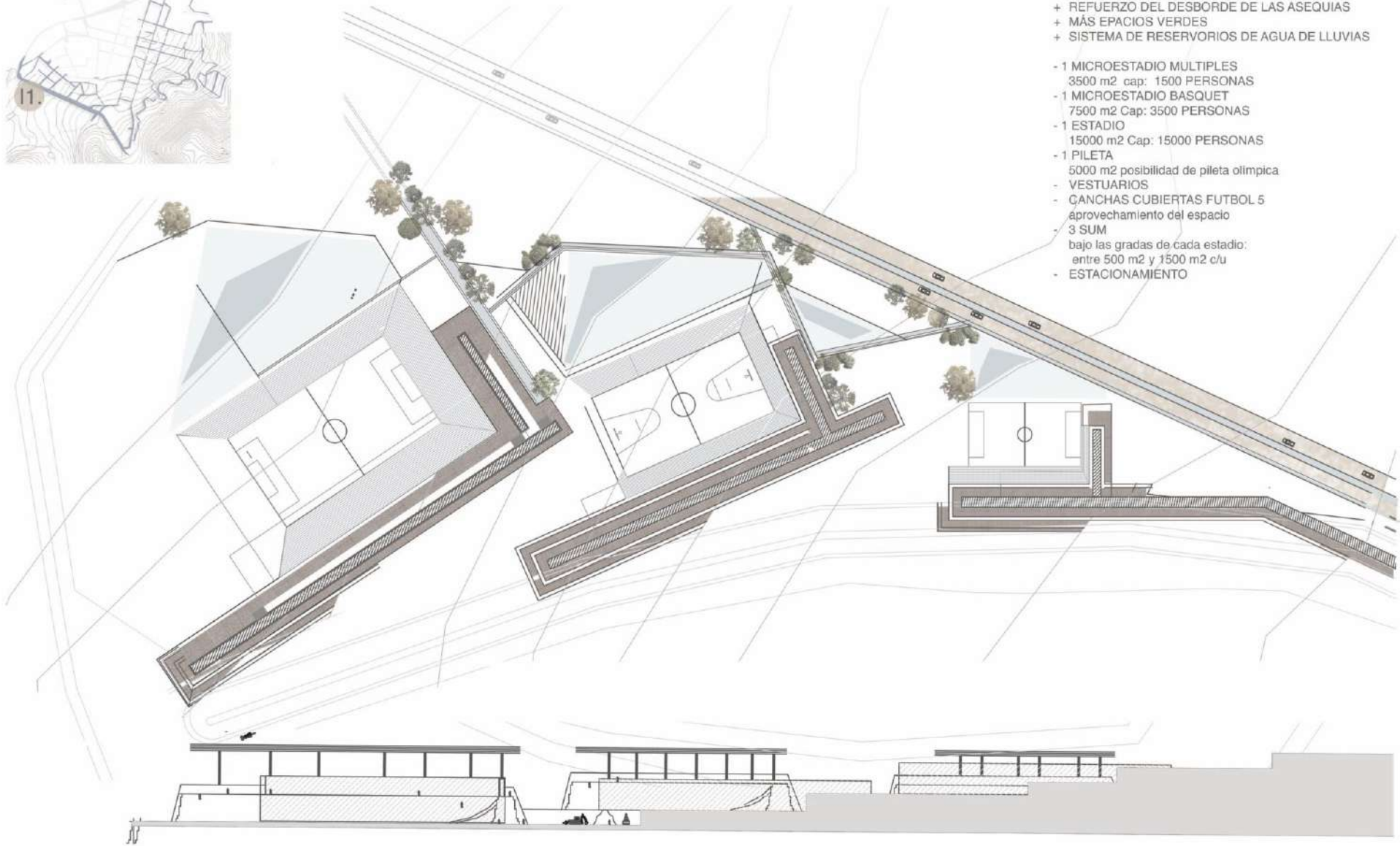
ZONAS DE INTERVENCIÒN

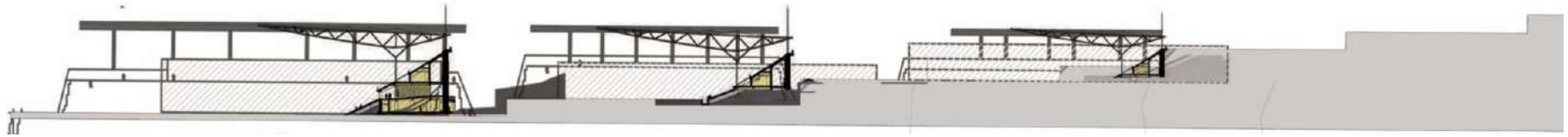


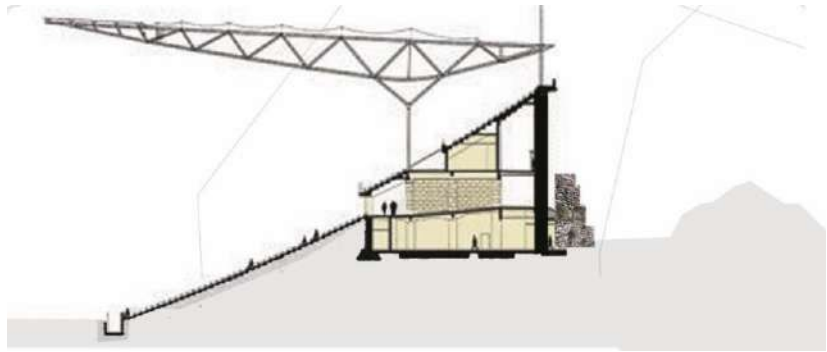
I1. Polideportivo del SurOeste
+ Defensas hìdricas

+- GOBERNANZA DEL AGUA
+ REFUERZO DEL DESBORDE DE LAS ASEQUIAS
+ MÁS EPACIOS VERDES
+ SISTEMA DE RESERVORIOS DE AGUA DE LLUVIAS

- 1 MICROESTADIO MULTIPLES
  3500 m2 cap: 1500 PERSONAS
- 1 MICROESTADIO BASQUET
  7500 m2 Cap: 3500 PERSONAS
- 1 ESTADIO
  15000 m2 Cap: 15000 PERSONAS
- 1 PILETA
  5000 m2 posibilidad de pileta olimpica
- VESTUARIOS
- CANCHAS CUBIERTAS FUTBOL 5
  aprovechamiento del espacio
- 3 SUM
  bajo las gradas de cada estadio:
  entre 500 m2 y 1500 m2 c/u
- ESTACIONAMIENTO



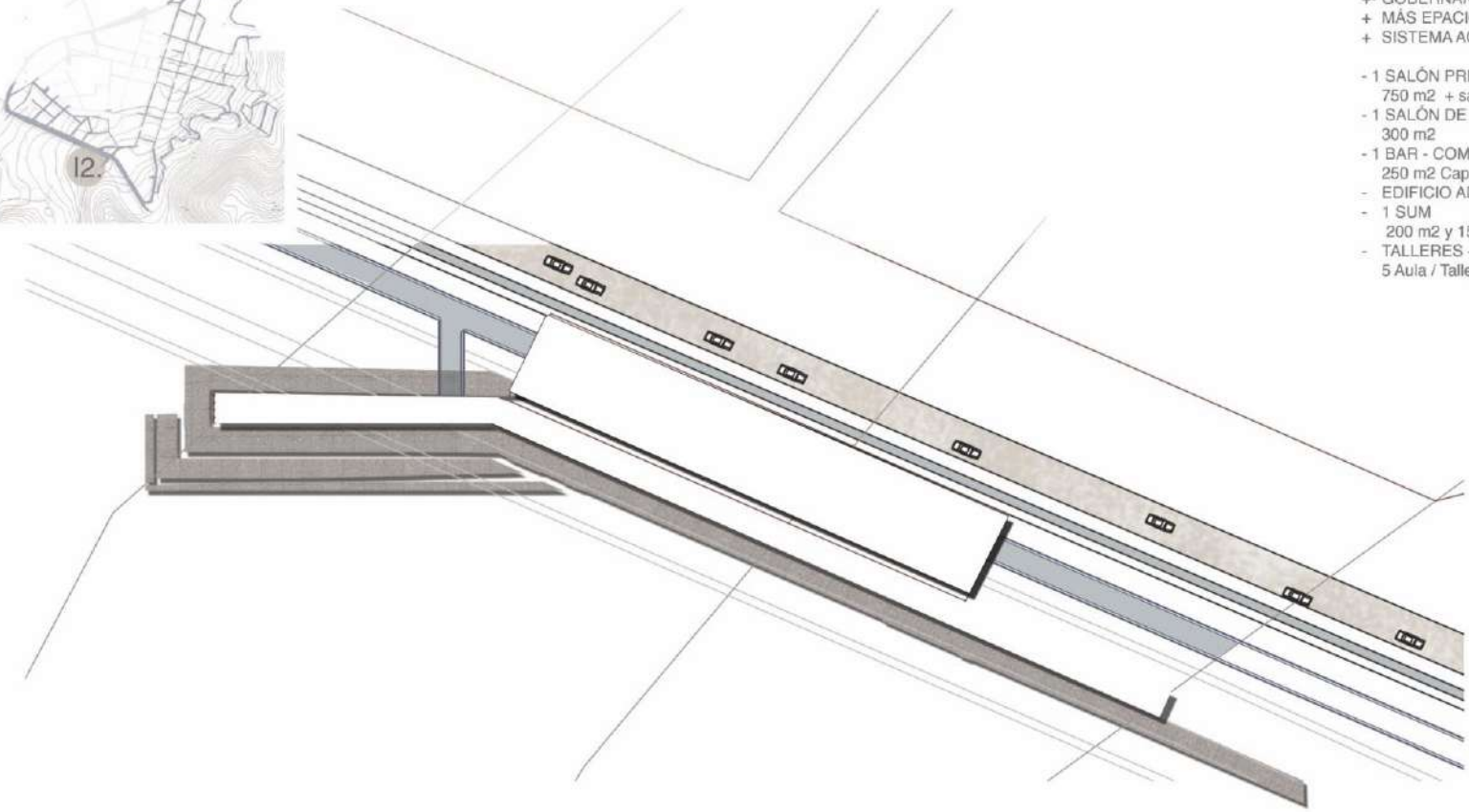




I2. Biblioteca de la Quebrada
+ Defensas hìdricas

+- GOBERNANZA DEL AGUA
+ MÁS EPACIOS VERDES
+ SISTEMA ACEQUIAS INCORPORADO AL RECORRIDO

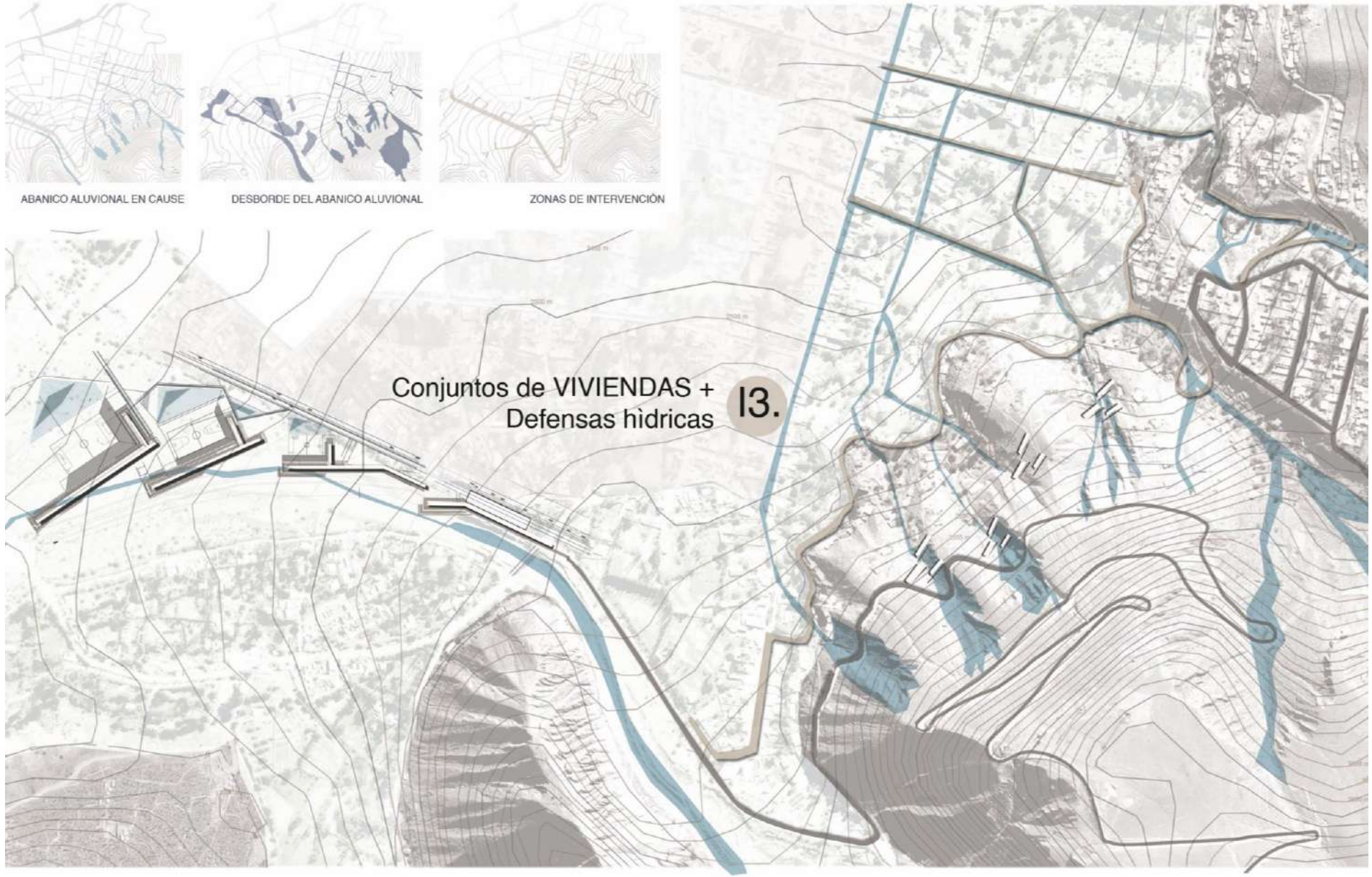
- 1 SALÓN PRINCIPAL BIBLIOTECA
  750 m2 + salón de lectura y estudios
- 1 SALÓN DE EXPO PERMANENTE
  300 m2
- 1 BAR - COMEDOR
  250 m2 Cap: 100 PERSONAS
- EDIFICIO ADMINISTRATIVO
- 1 SUM
  200 m2 y 150 personas
- TALLERES + AULAS
  5 Aula / Taller de 150 m2



ABANICO ALUVIONAL EN CAUSE

DESBORDE DEL ABANICO ALUVIONAL

ZONAS DE INTERVENCIÒN



Conjuntos de VIVIENDAS +
Defensas hìdricas

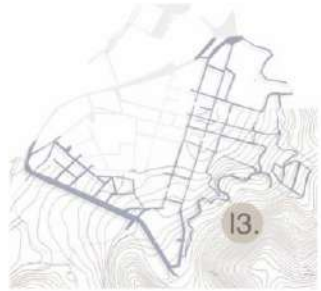
I3.

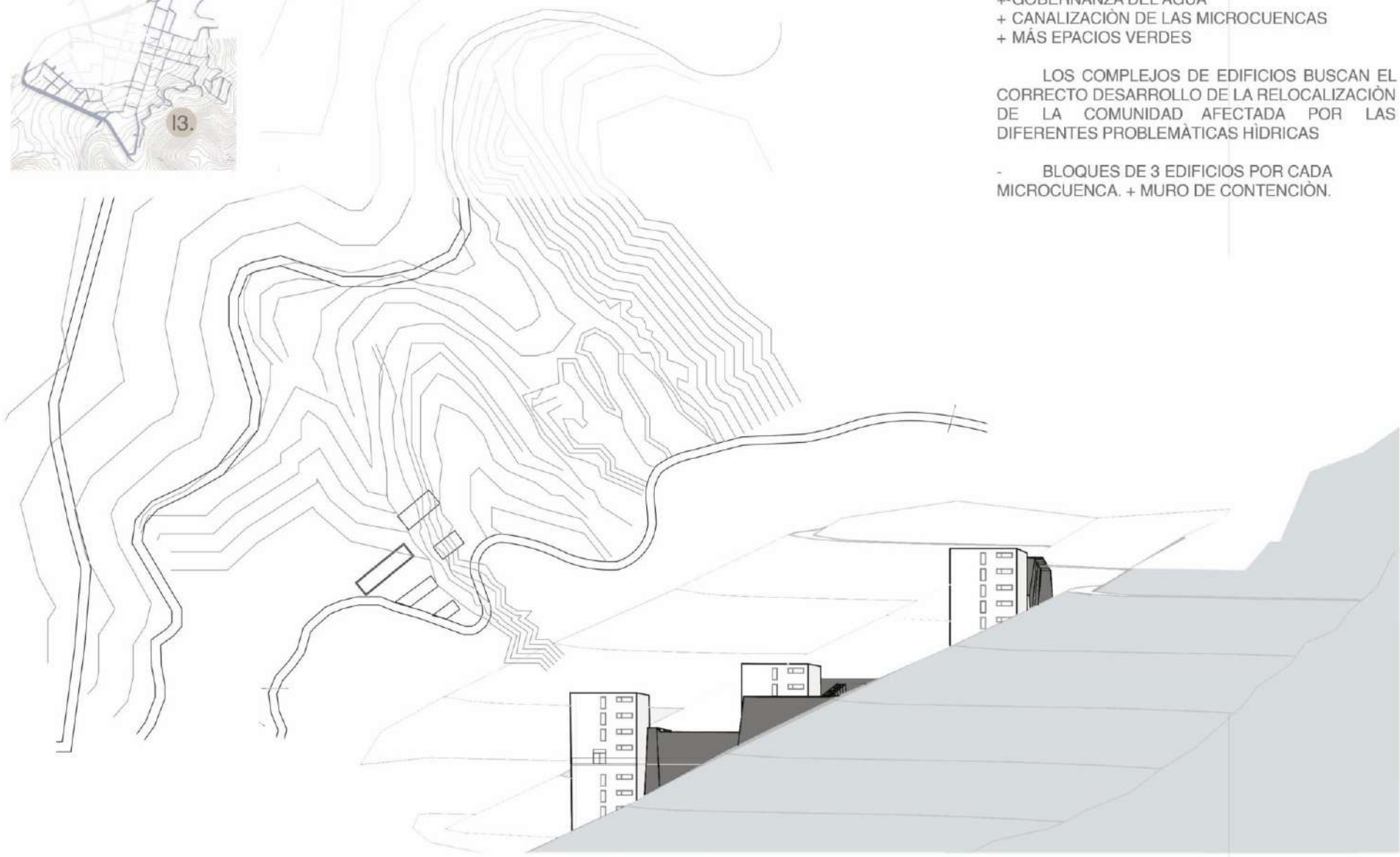
I3. Conjuntos de VIVIENDAS + Defensas hìdricas

+-GOBERNANZA DEL AGUA
+ CANALIZACIÒN DE LAS MICROCUENCAS
+ MÁS EPACIOS VERDES

LOS COMPLEJOS DE EDIFICIOS BUSCAN EL CORRECTO DESARROLLO DE LA RELOCALIZACIÒN DE LA COMUNIDAD AFECTADA POR LAS DIFERENTES PROBLEMÀTICAS HÌDRICAS

- BLOQUES DE 3 EDIFICIOS POR CADA MICROCUENCA. + MURO DE CONTENCIÒN.





ABANICO ALUVIONAL EN CAUSE

DESBORDE DEL ABANICO ALUVIONAL

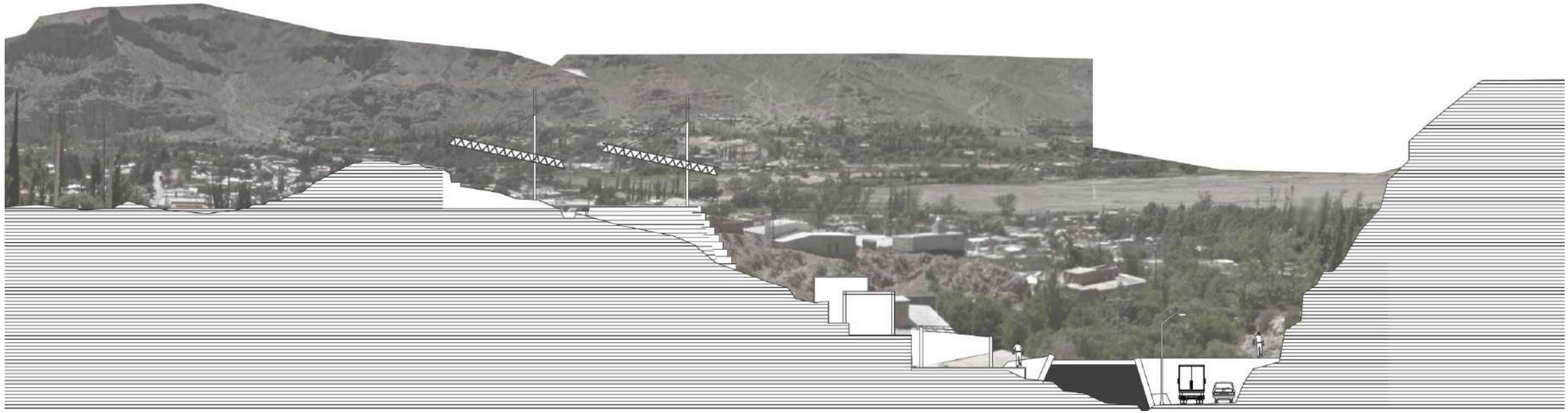
ZONAS DE INTERVENCIÓN

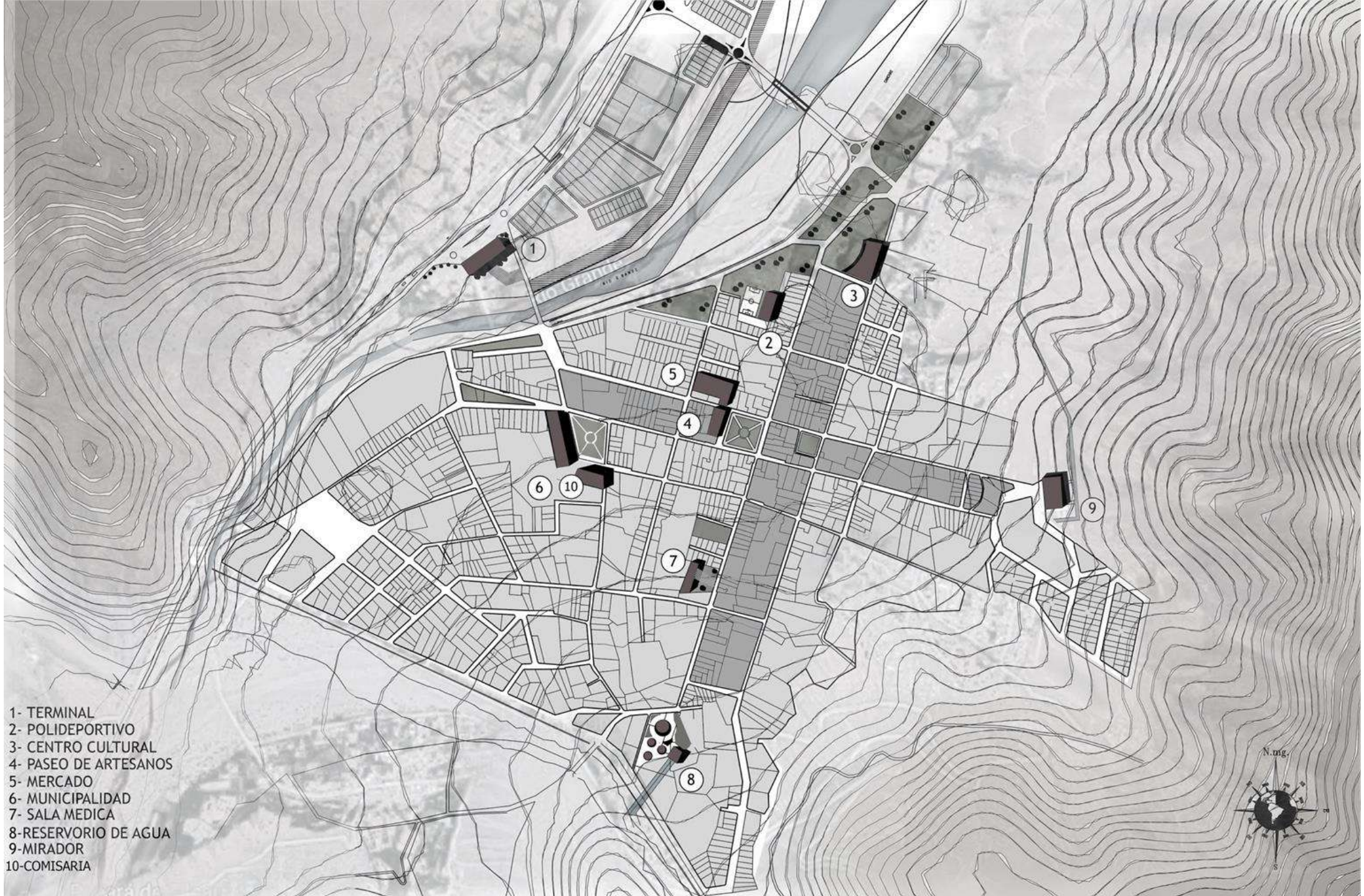
Centro Comunitario y Vecinal + Defensas Hídricas

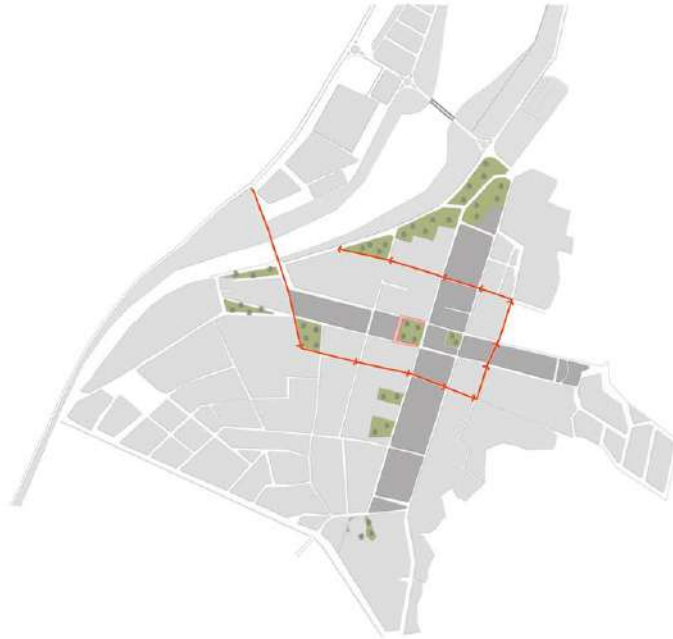
14.

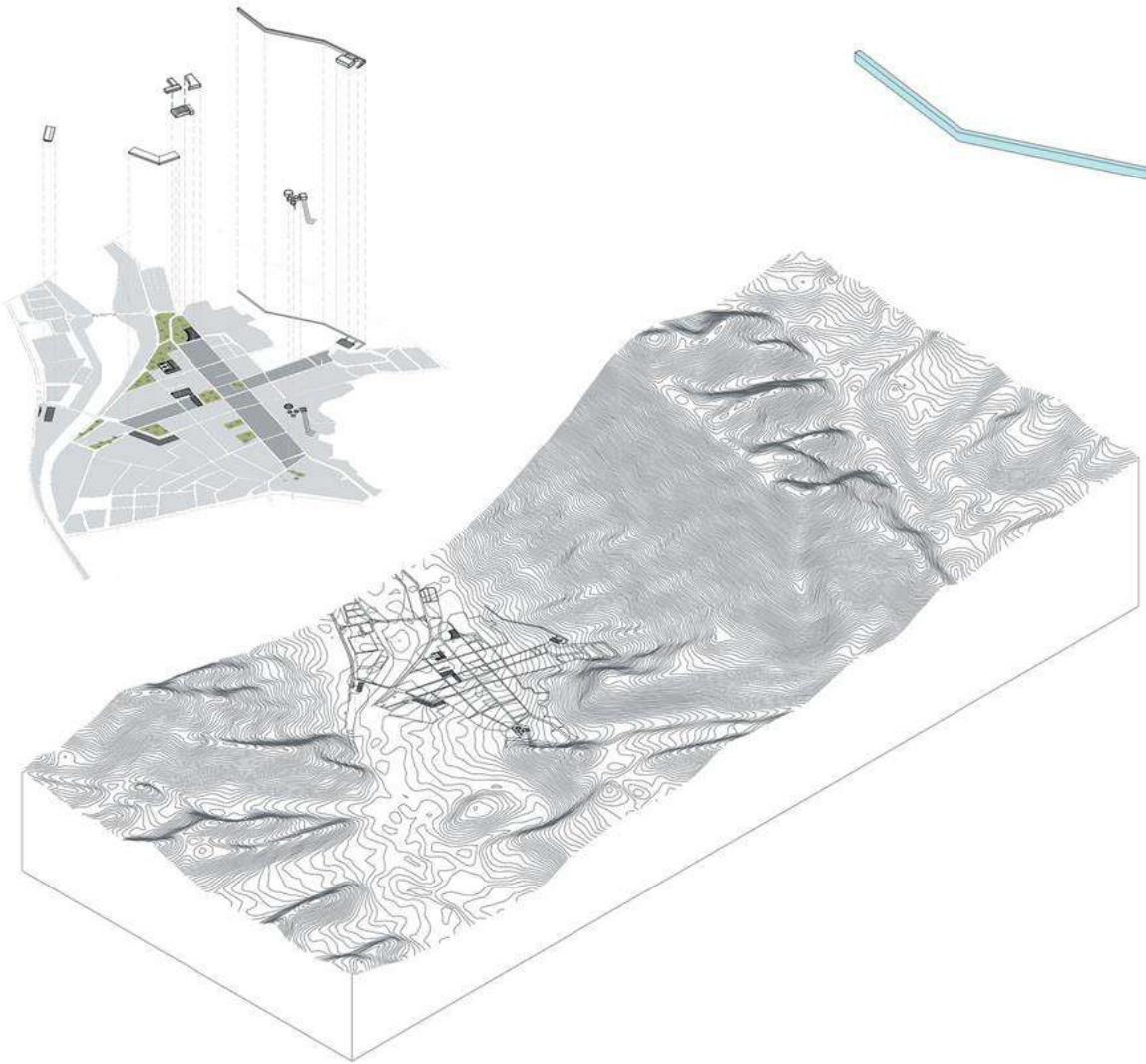
14. Centro Comunitario y Vecinal + Defensas Hídricas

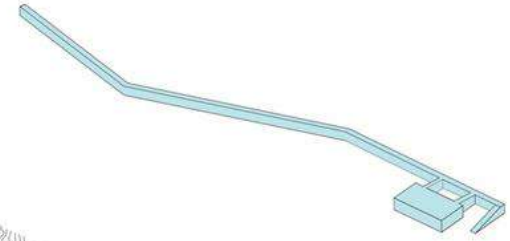
- Permite la GOBERNANZA DEL AGUA
- 1 Hta de TERRENO PRODUCTIVO
  Quintas Comunitarias
  Taller de Cultivo Aterrazado
- 2 AUDITORIOS
  150 m2 cap: 200 PERSONAS
- 2 SUM
  100 m2 Cap: 150 PERSONAS
- 6 AULAS / 6 TALLERES
  Tecnicatura en Paneles Solares
  Tecnicatura en oficios Andinos
  Tecnicas constructivas Andinas
  Técnicas de Riego Inca




1- TERMINAL
2- POLIDEPORTIVO
3- CENTRO CULTURAL
4- PASEO DE ARTESANOS
5- MERCADO
6- MUNICIPALIDAD
7- SALA MEDICA
8-RESERVORIO DE AGUA
9-MIRADOR
10-COMISARIA
N.mg.





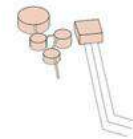


Mirador: Sup Total 500 m2 Sup Construida 25 m2

Centro Cultural: Sup Total 14000 m2 Sup Construida 3600 m2

Polideportivo: Sup Total 5000 m2 Sup Construida 2200 m2

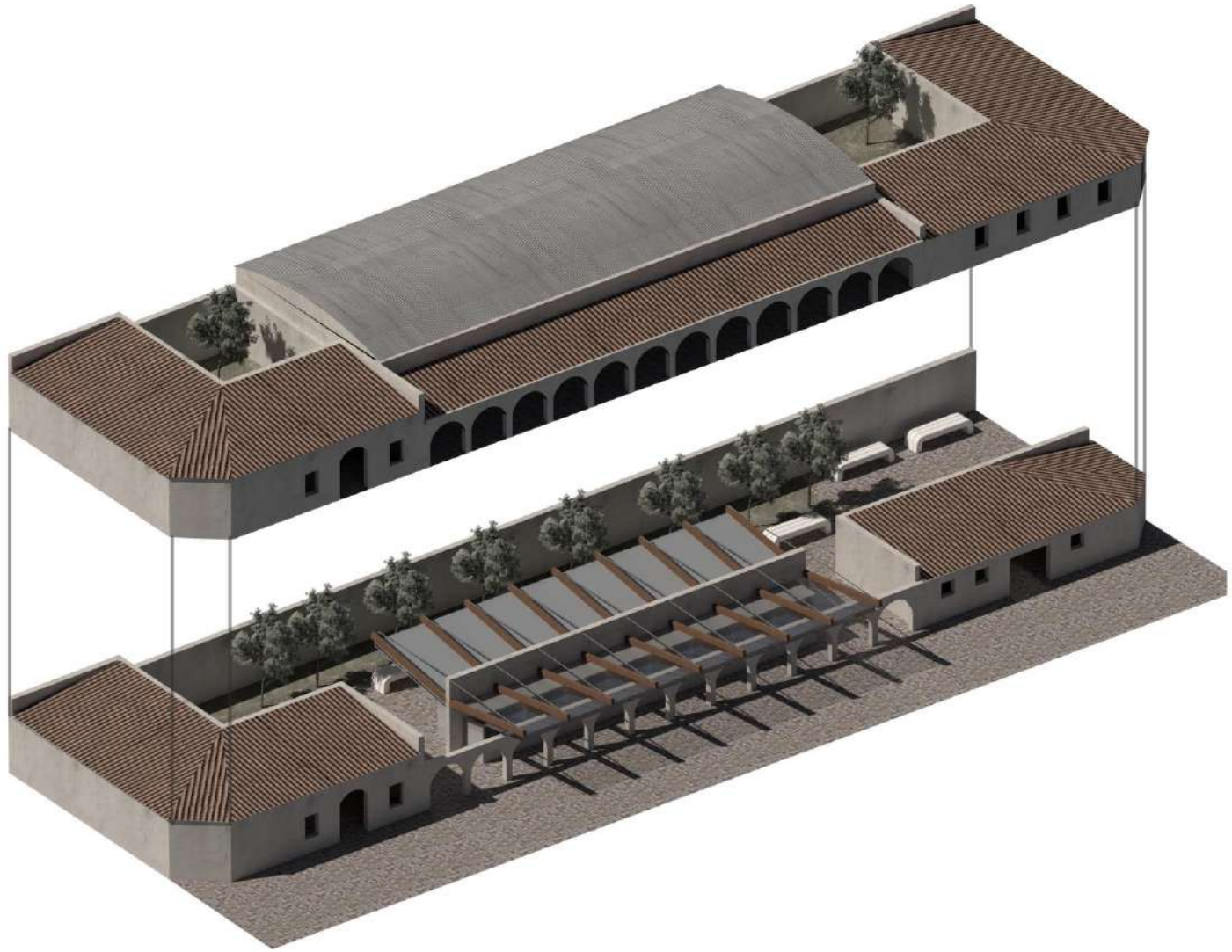
Mercado: Sup Total 3100 m2 Sup Construida 3100 m2

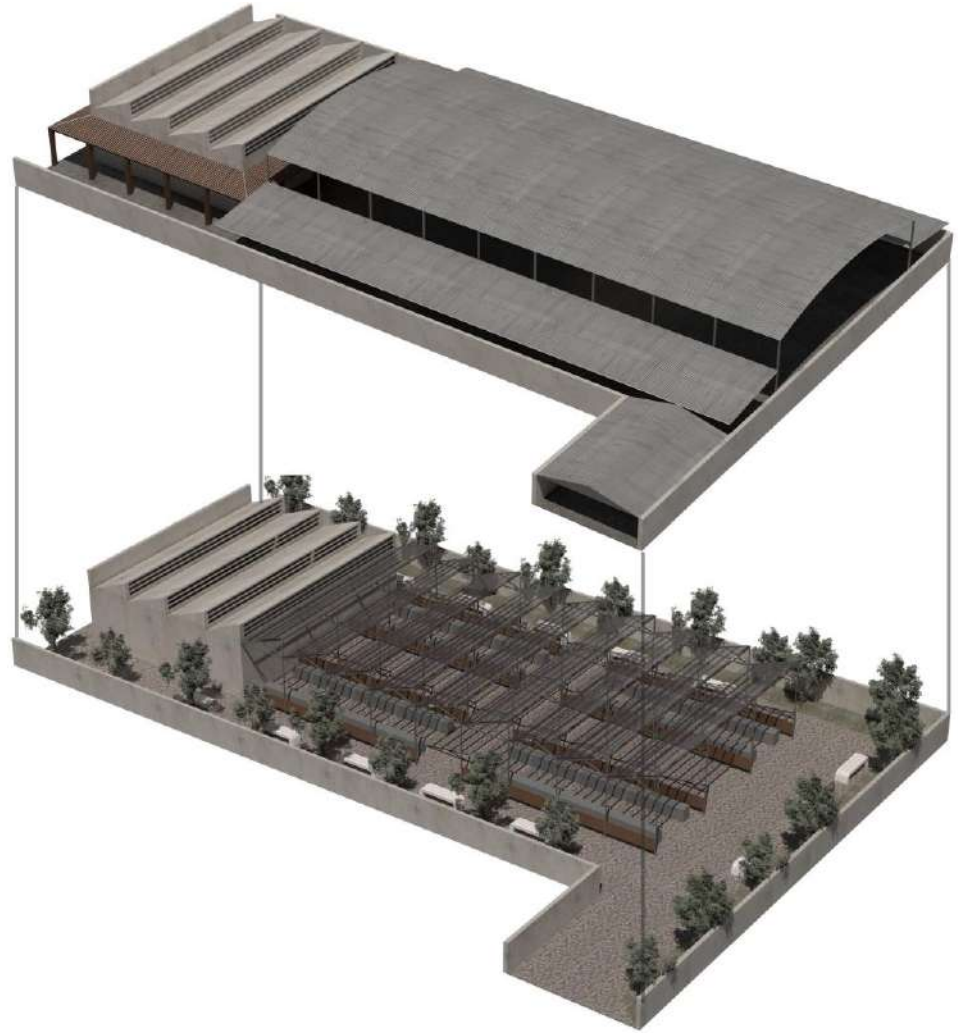


Reservorio: Sup Total 12000 m2 Sup Construida 3000 m2

Municipalidad: Sup Total 23000 m2 Sup Construida 6300 m2

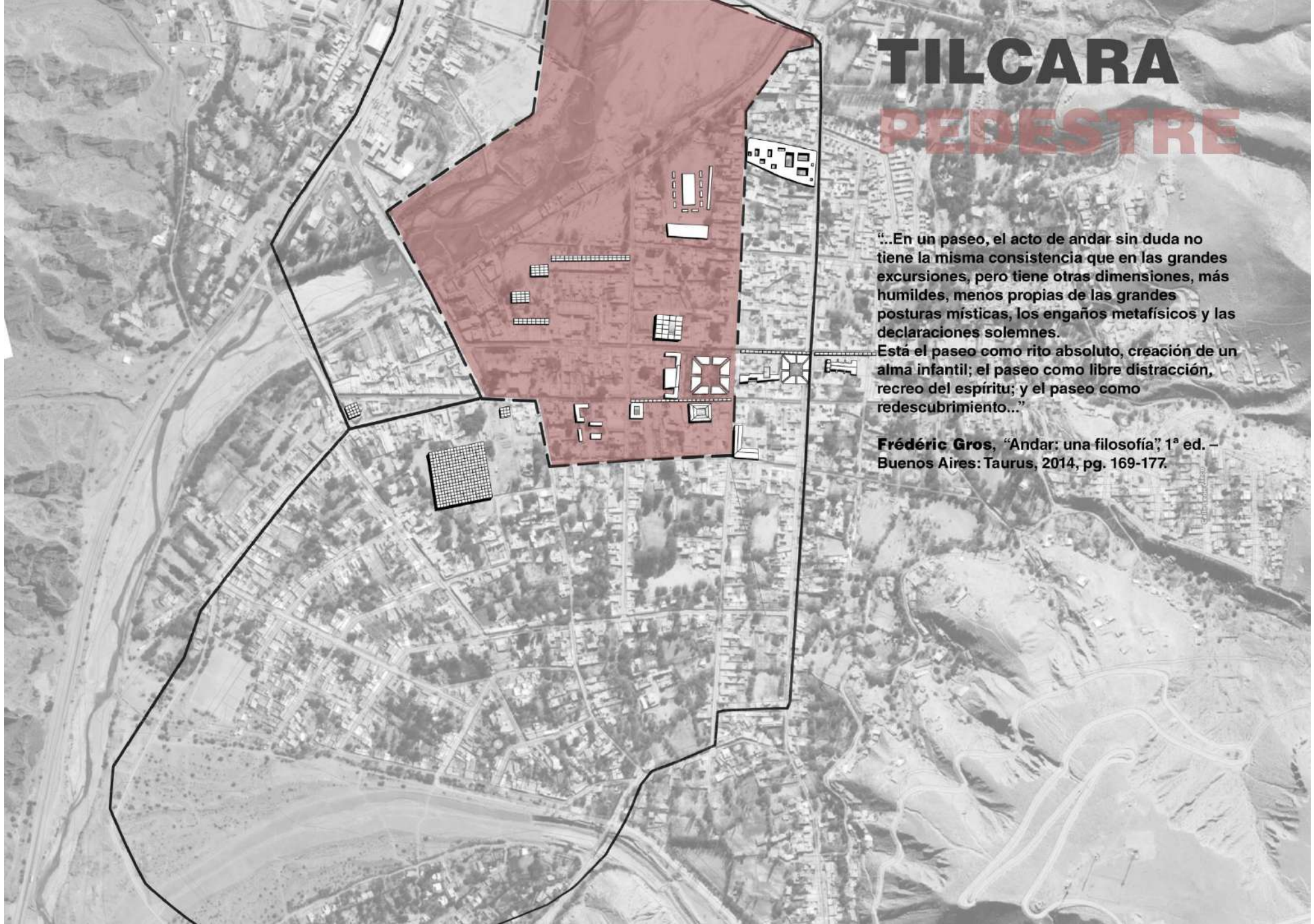
Terminal: Sup Total 6400 m2 Sup Construida 2800 m2





Macro Sucursal Tilcara
0
10
20
50
N

0
10
20
50
N



TILCARA

PEDESTRE

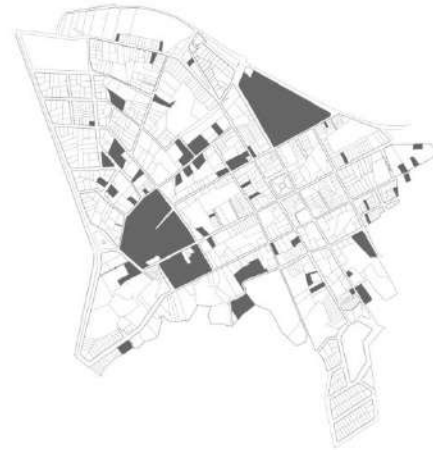
"...En un paseo, el acto de andar sin duda no tiene la misma consistencia que en las grandes excursiones, pero tiene otras dimensiones, más humildes, menos propias de las grandes posturas místicas, los engaños metafísicos y las declaraciones solemnes.
Está el paseo como rito absoluto, creación de un alma infantil; el paseo como libre distracción, recreo del espíritu; y el paseo como redescubrimiento..."

Frédéric Gros, "Andar: una filosofía", 1ª ed. – Buenos Aires: Taurus, 2014, pg. 169-177.

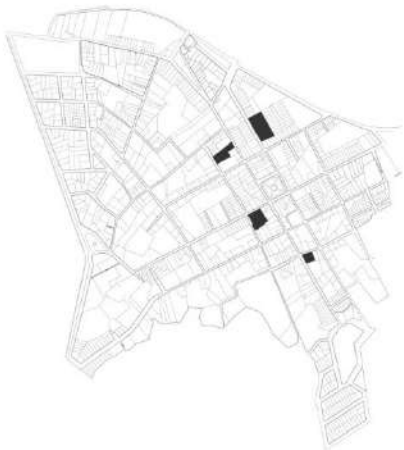
DESPENSAS Y RESTAURANTES

TURISMO

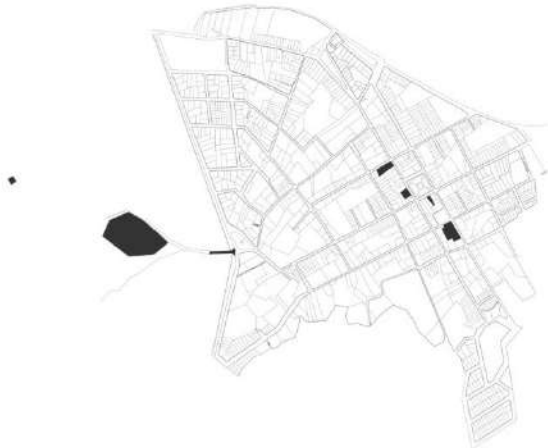
HOSTELS Y HOSPEDAJES



SALUD Y EDUCACION



PATRIMONIO



ARTESANIAS

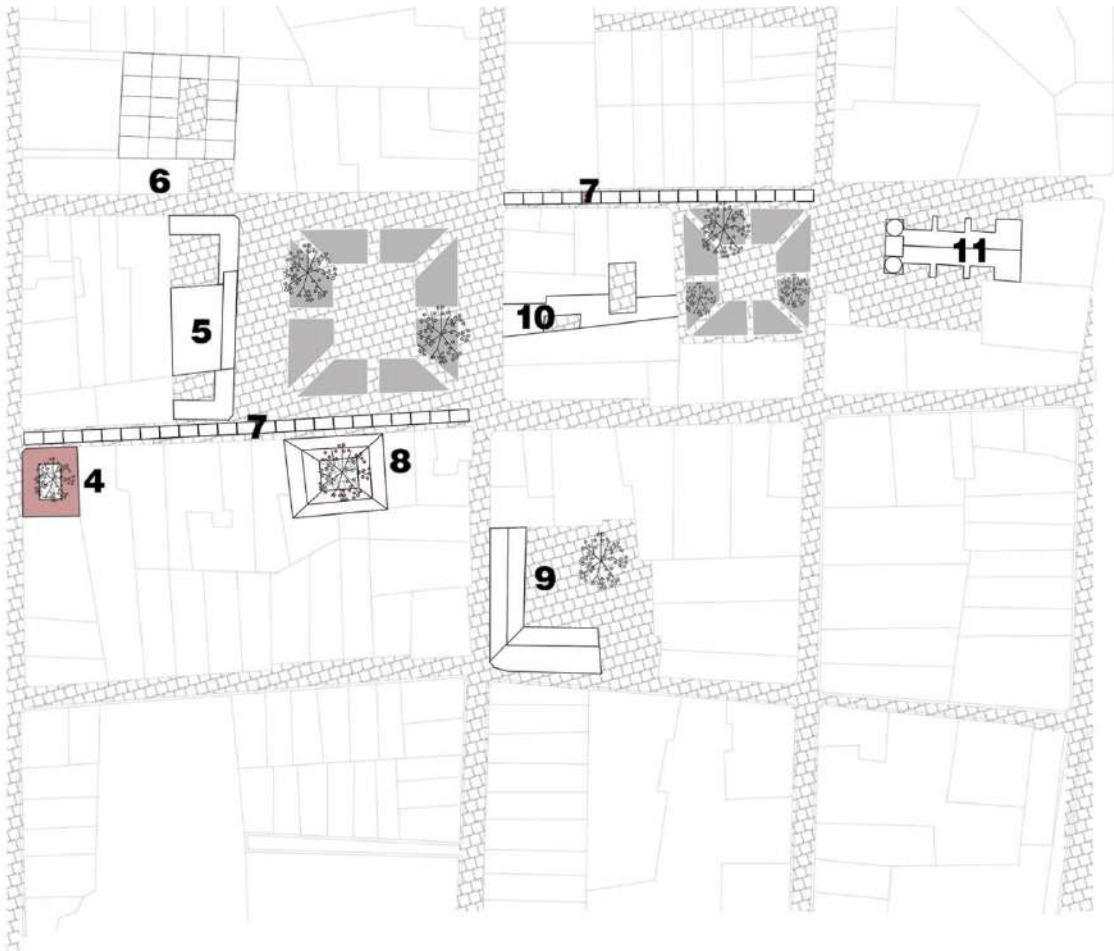
0 100 500

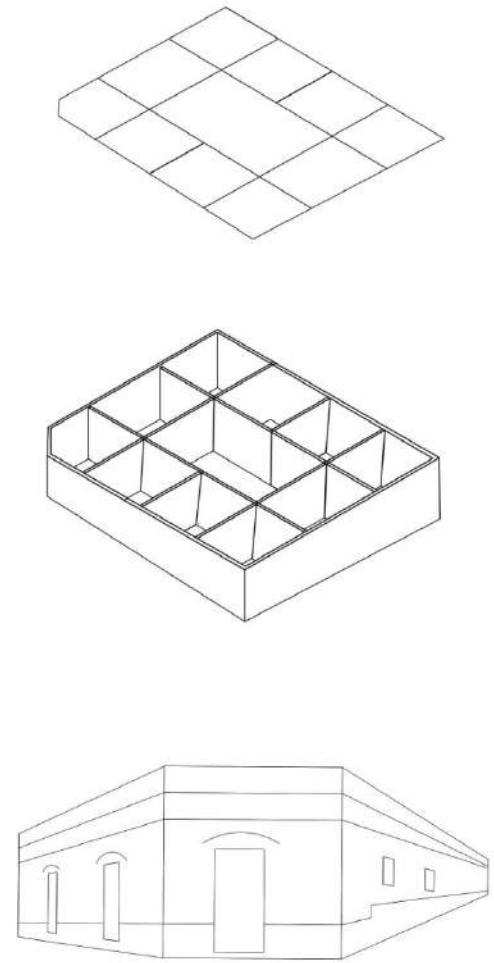
PEATONAL
VEHICULAR

PROGRAMA Y LOCALIZACION

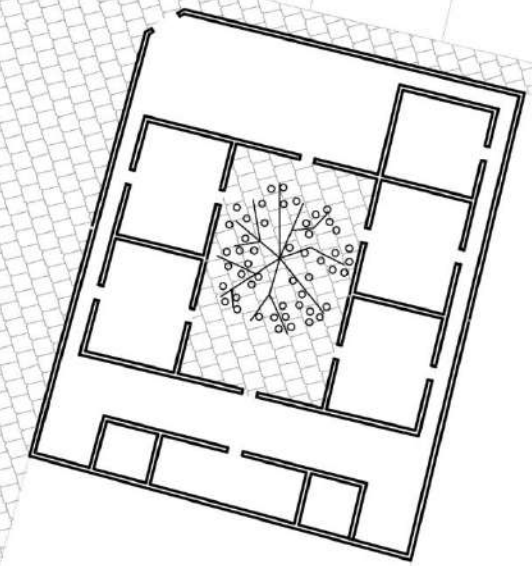
GUARDERIA

4.

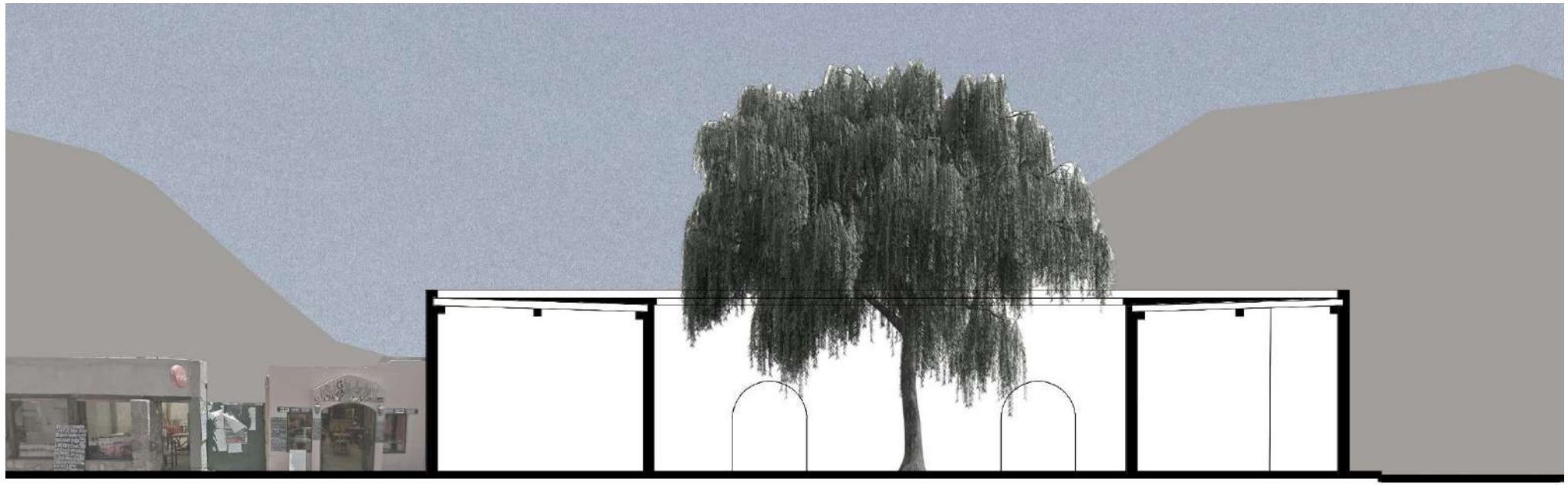




GUARDERIA

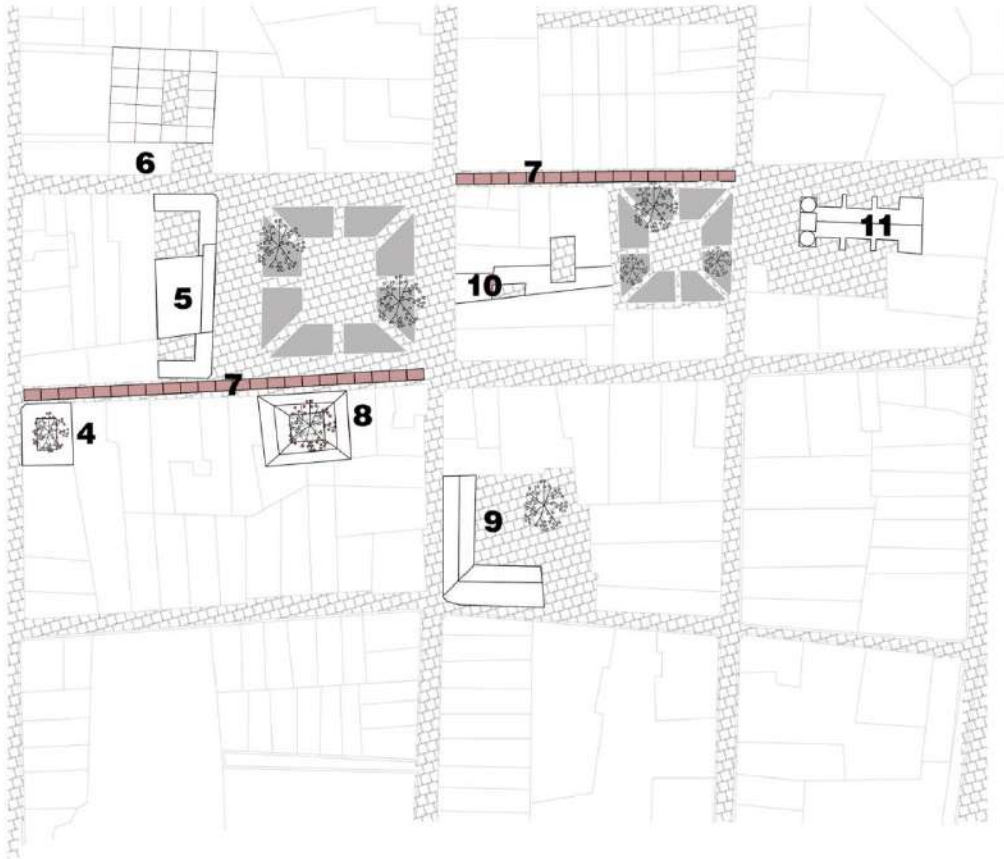


0 10 20 30



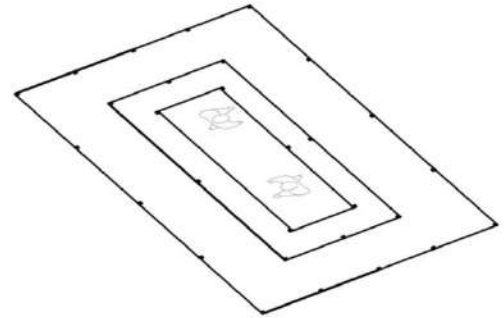
LA GUARDERIA

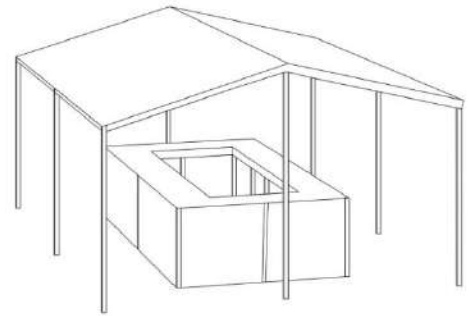
PROGRAMA Y LOCALIZACION



FERIANTES

7.

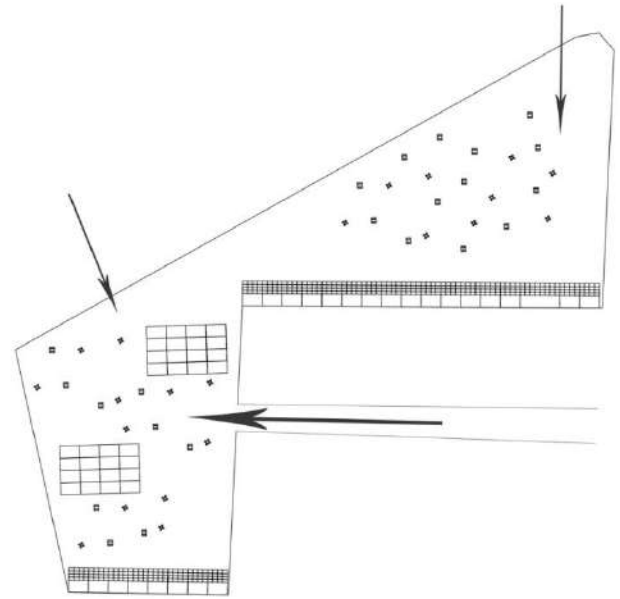


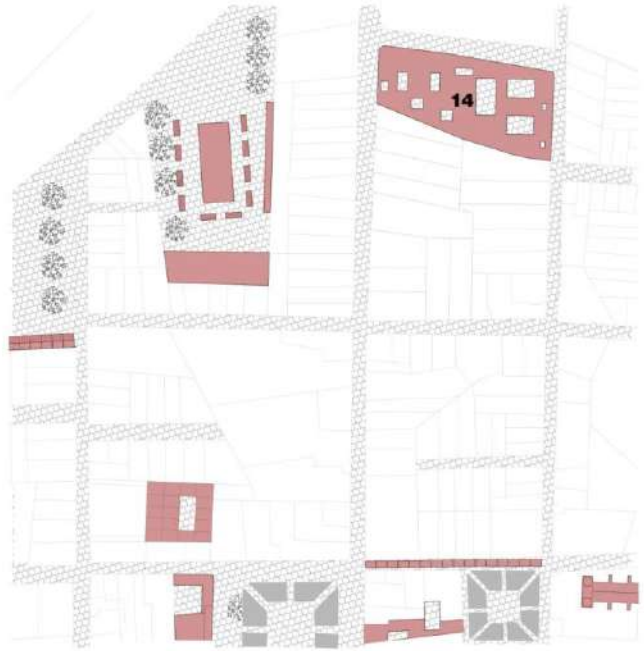


PROGRAMA Y LOCALIZACION

PASEO GASTRONOMICO

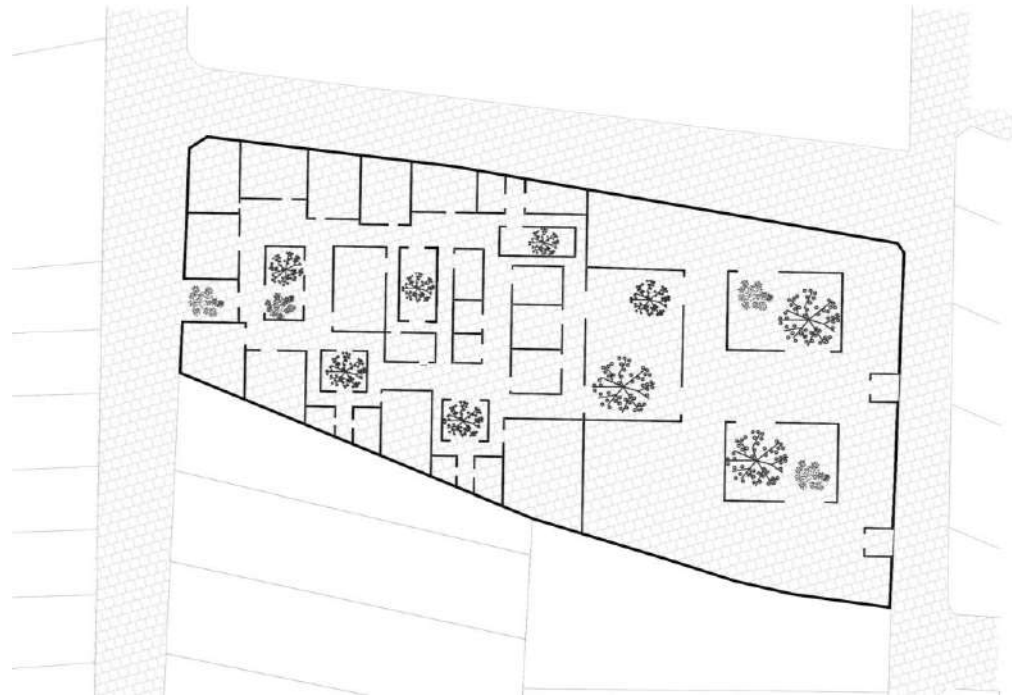
12.



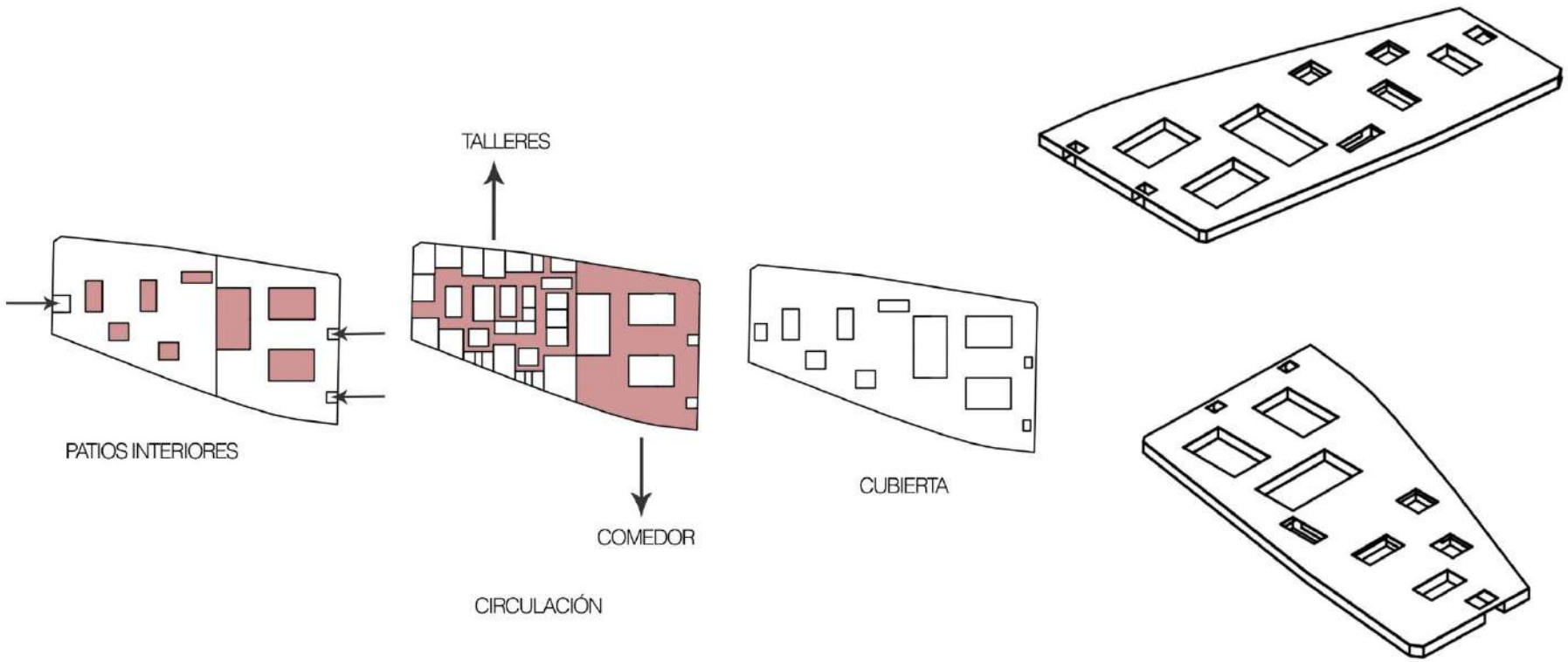


PROGRAMAS

14 TALLERES / COMEDOR COMUNITARIO

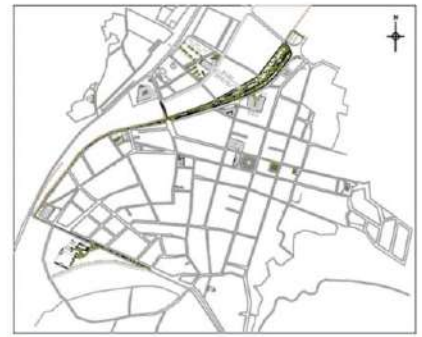


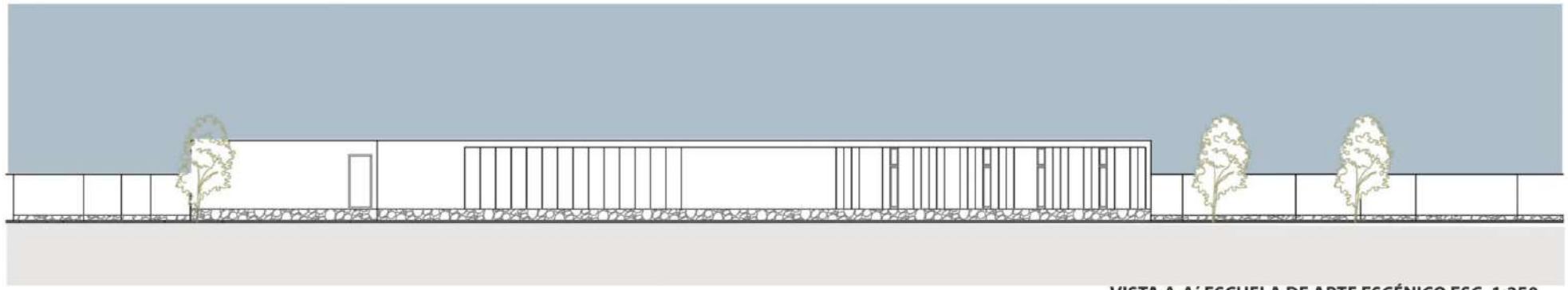
14. TALLER / COMEDOR COMUNITARIO



talleres
danza
musica
tejido
artesanias
Numero de
inscripcion
12345235

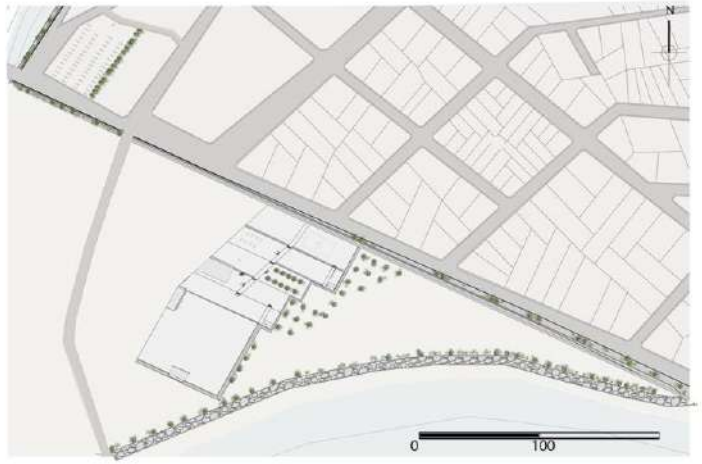
MAS IMAGINARIOS

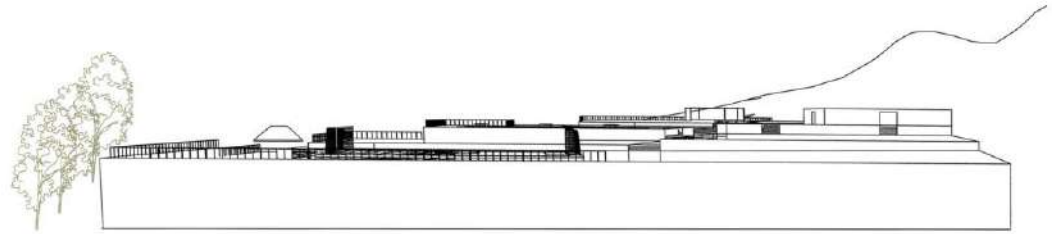


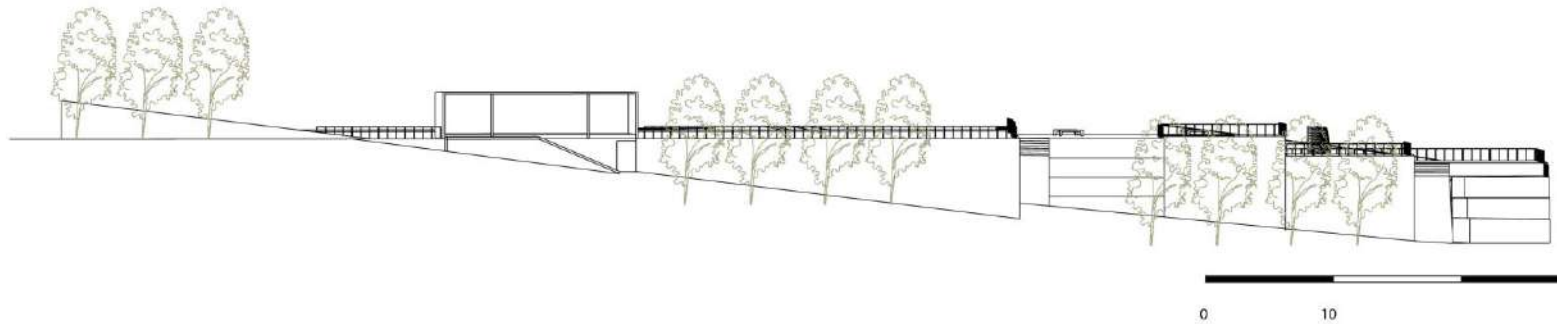


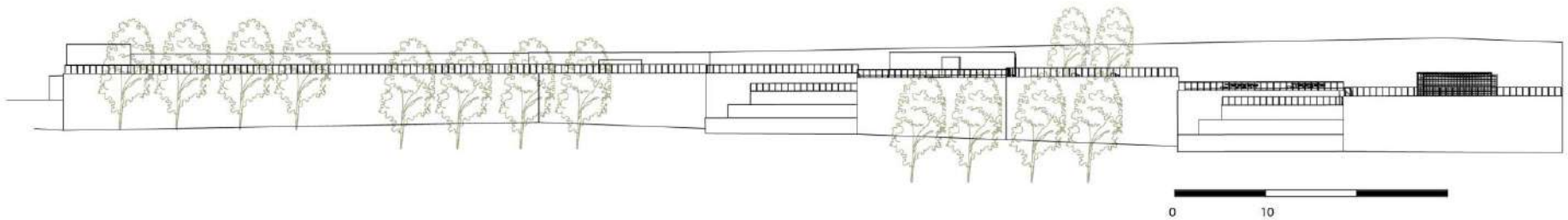
VISTA A-A´ ESCUELA DE ARTE ESCÉNICO ESC. 1:250

VISTA A-A´ ESCUELA DE ARTE ESCÉNICO ESC. 1:250

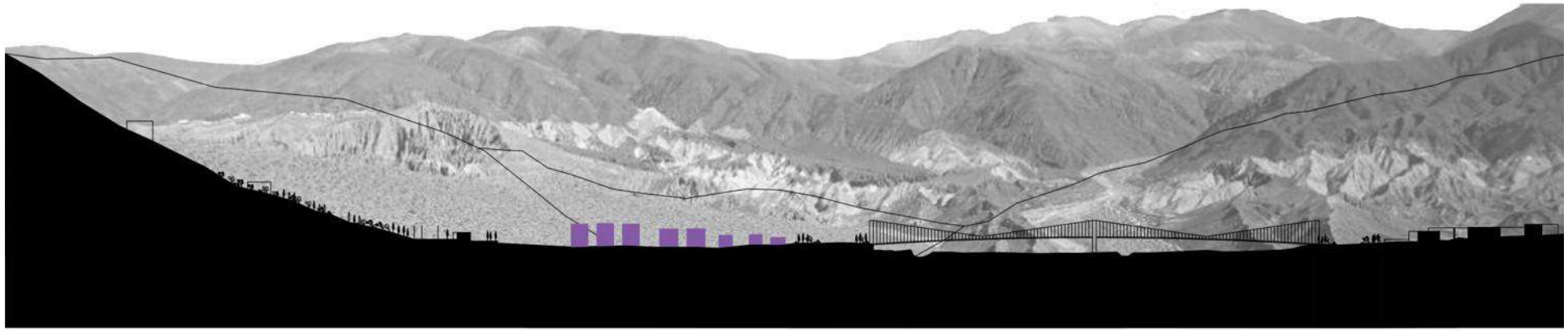

N
0
100



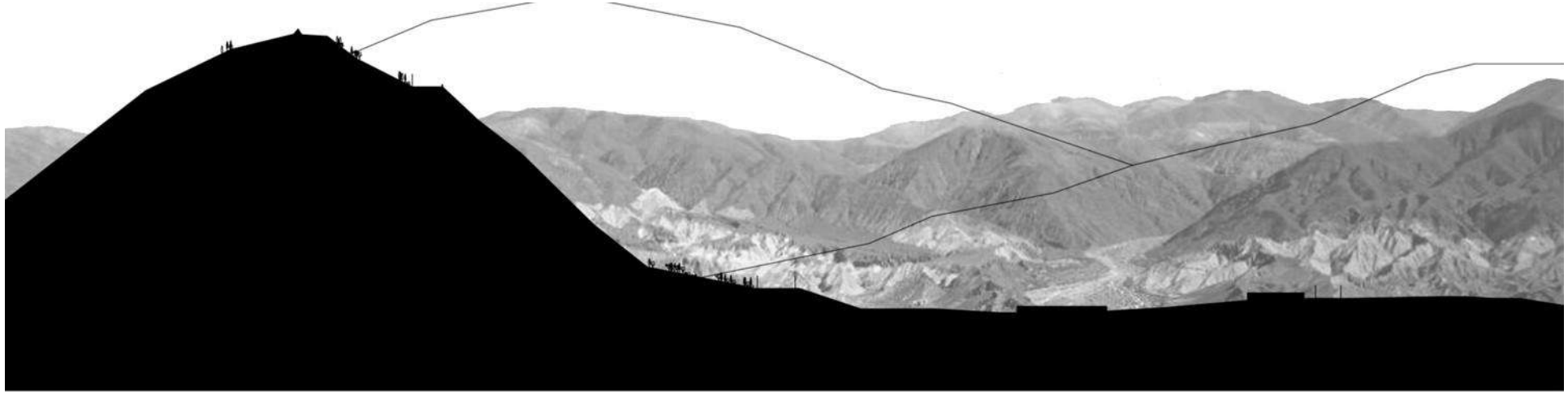

0
10


0
10

2019

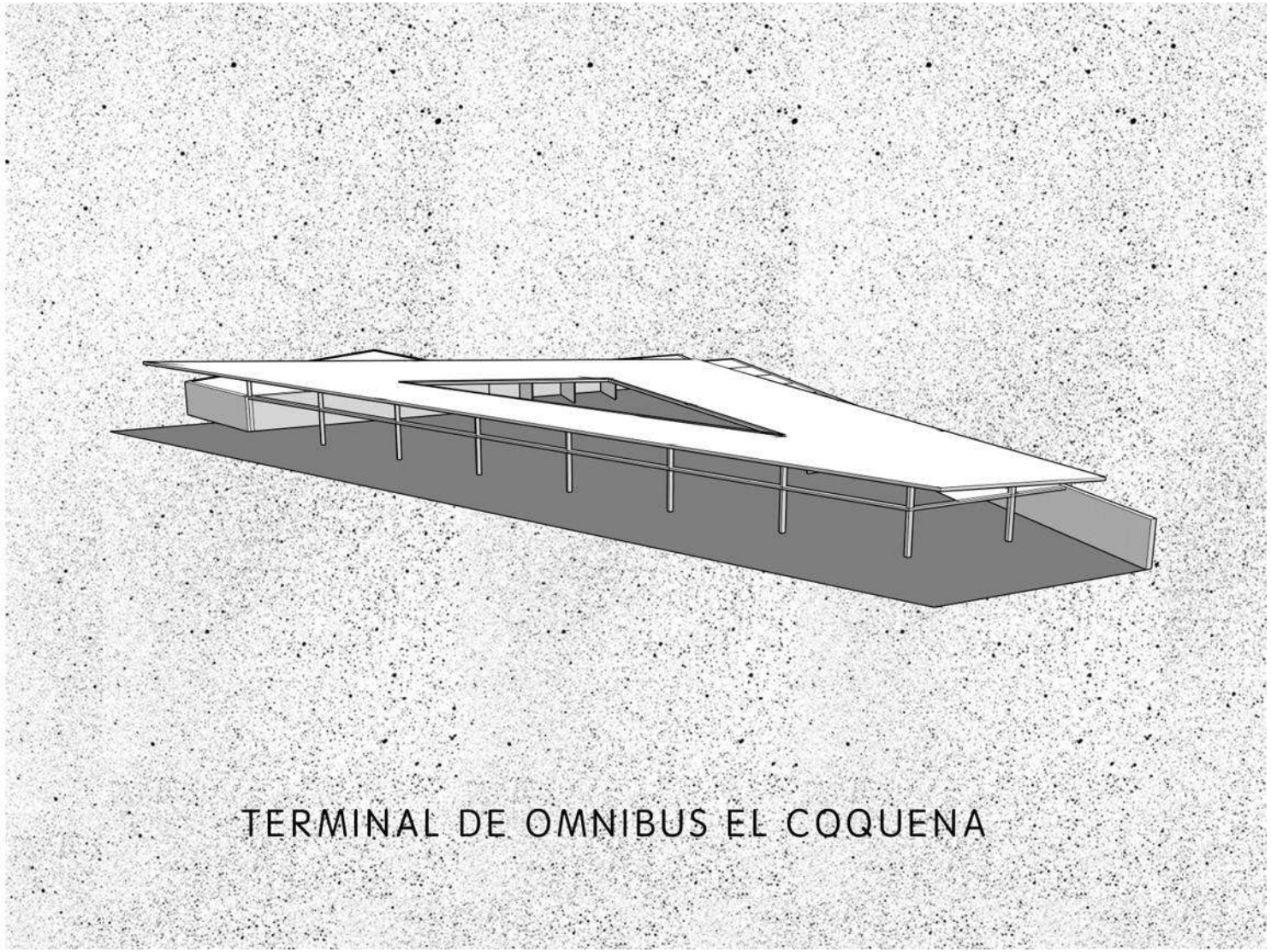


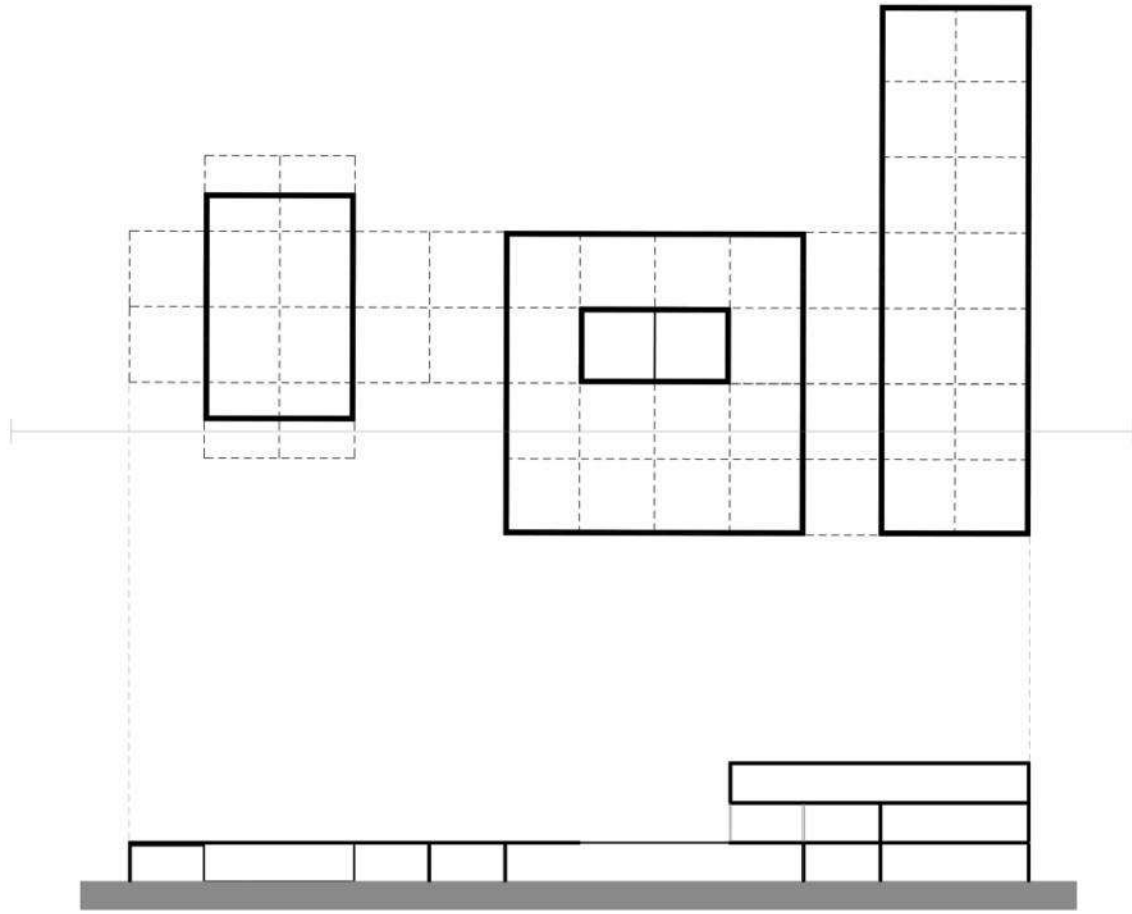
2030

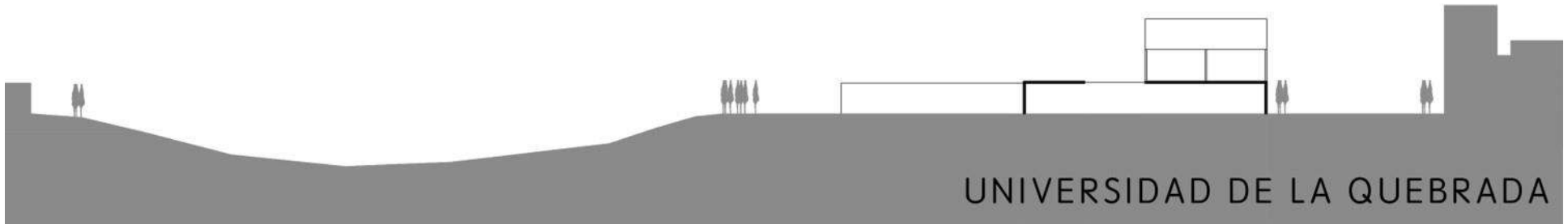


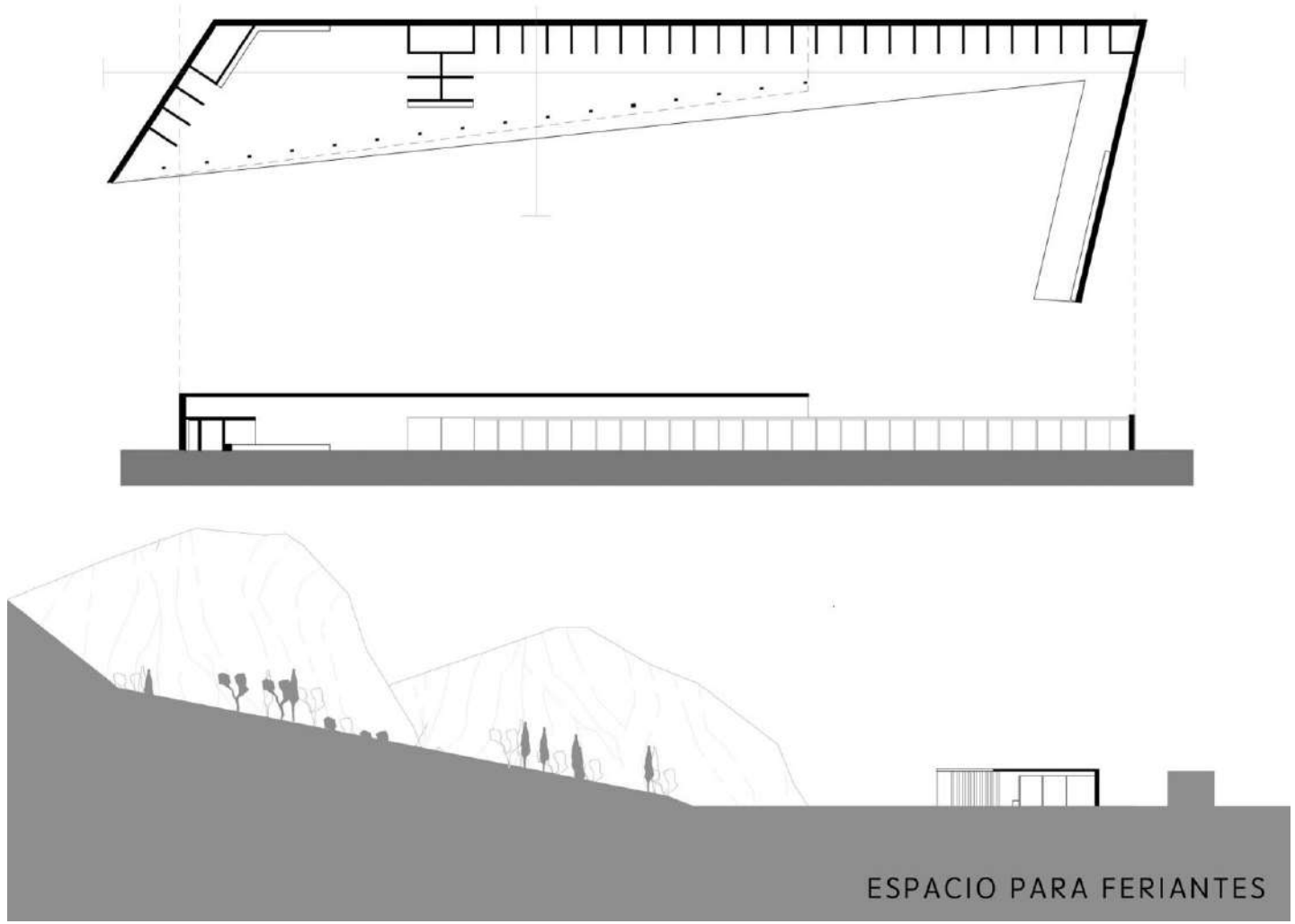
2019

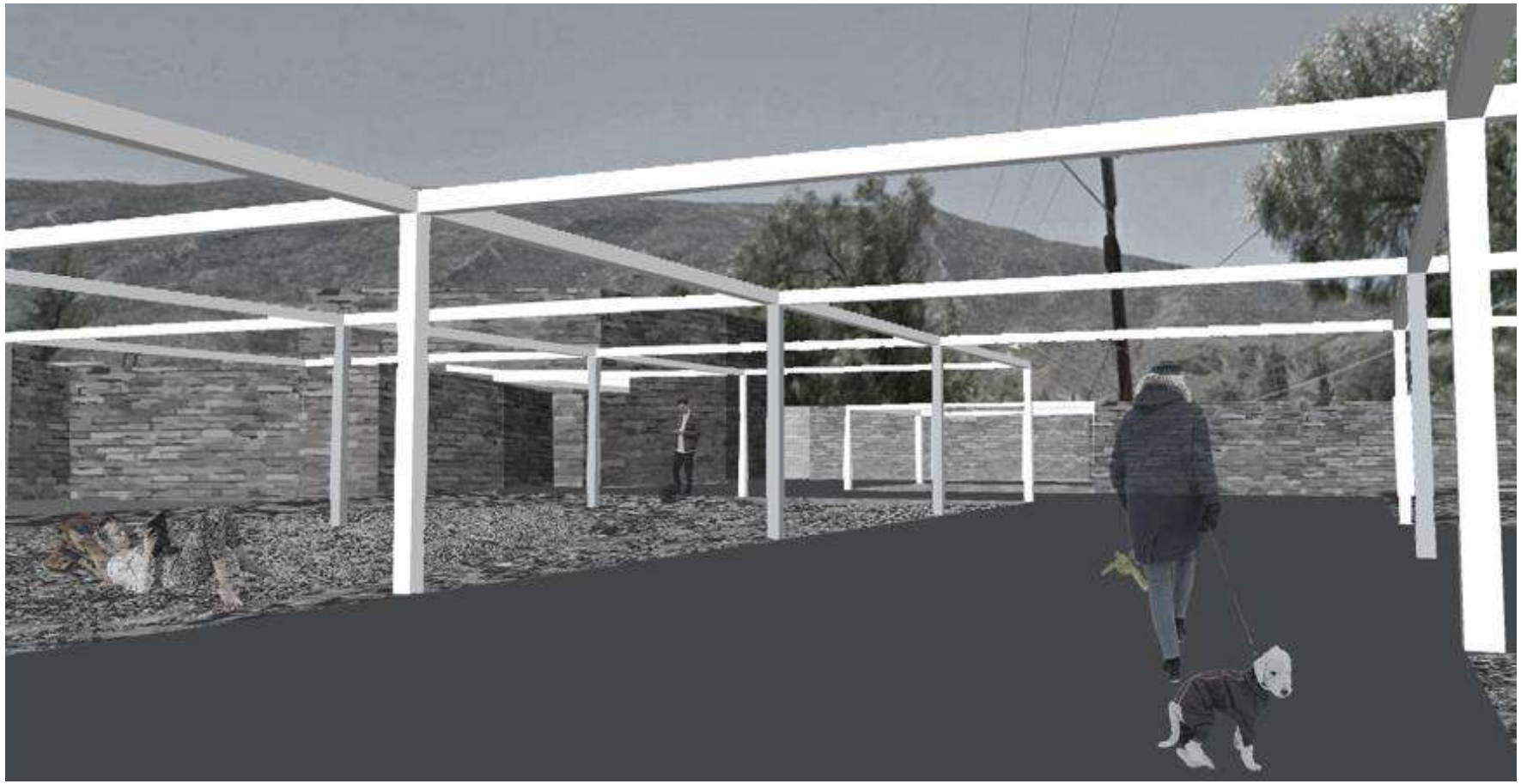
2030

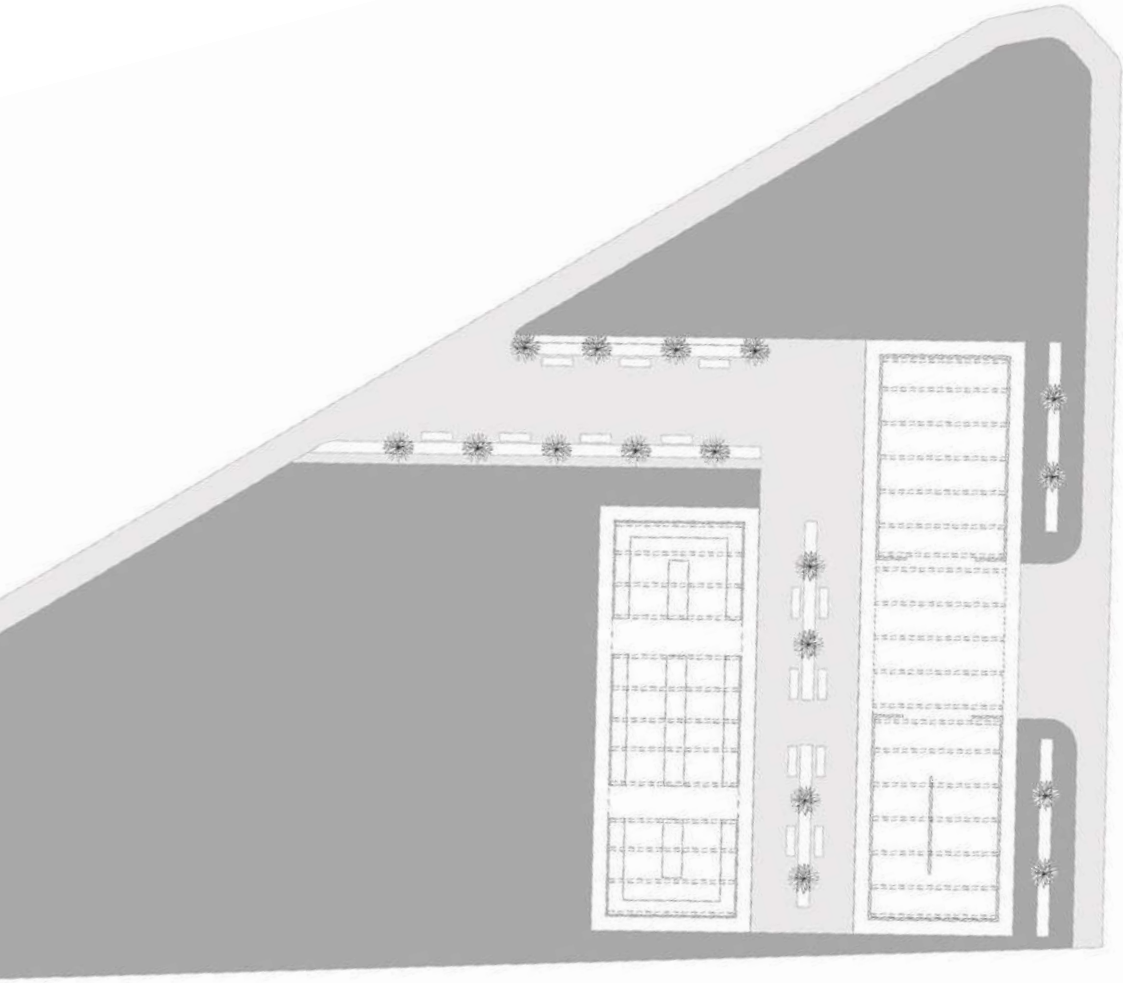

TERMINAL DE OMNIBUS EL COQUENA




UNIVERSIDAD DE LA QUEBRADA


ESPACIO PARA FERIANTES



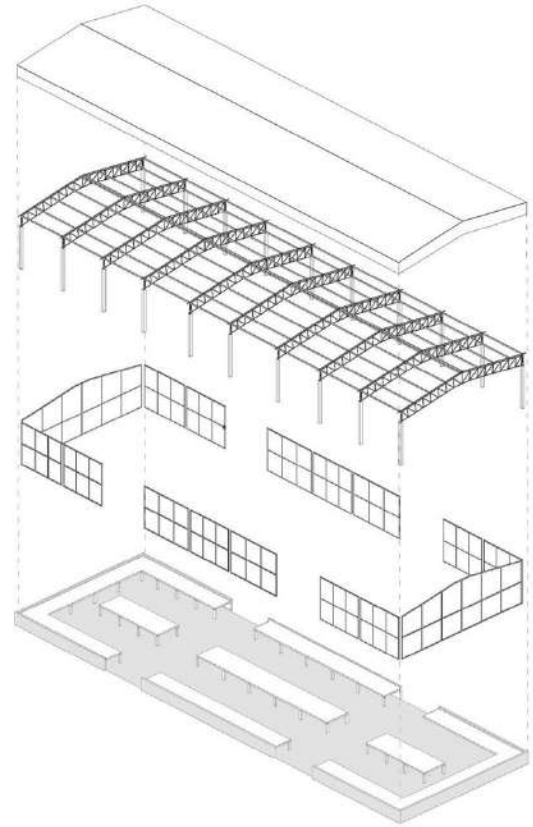


cubierta chapa traslúcida

cerchas

cerramiento vidriado

zócalo verde

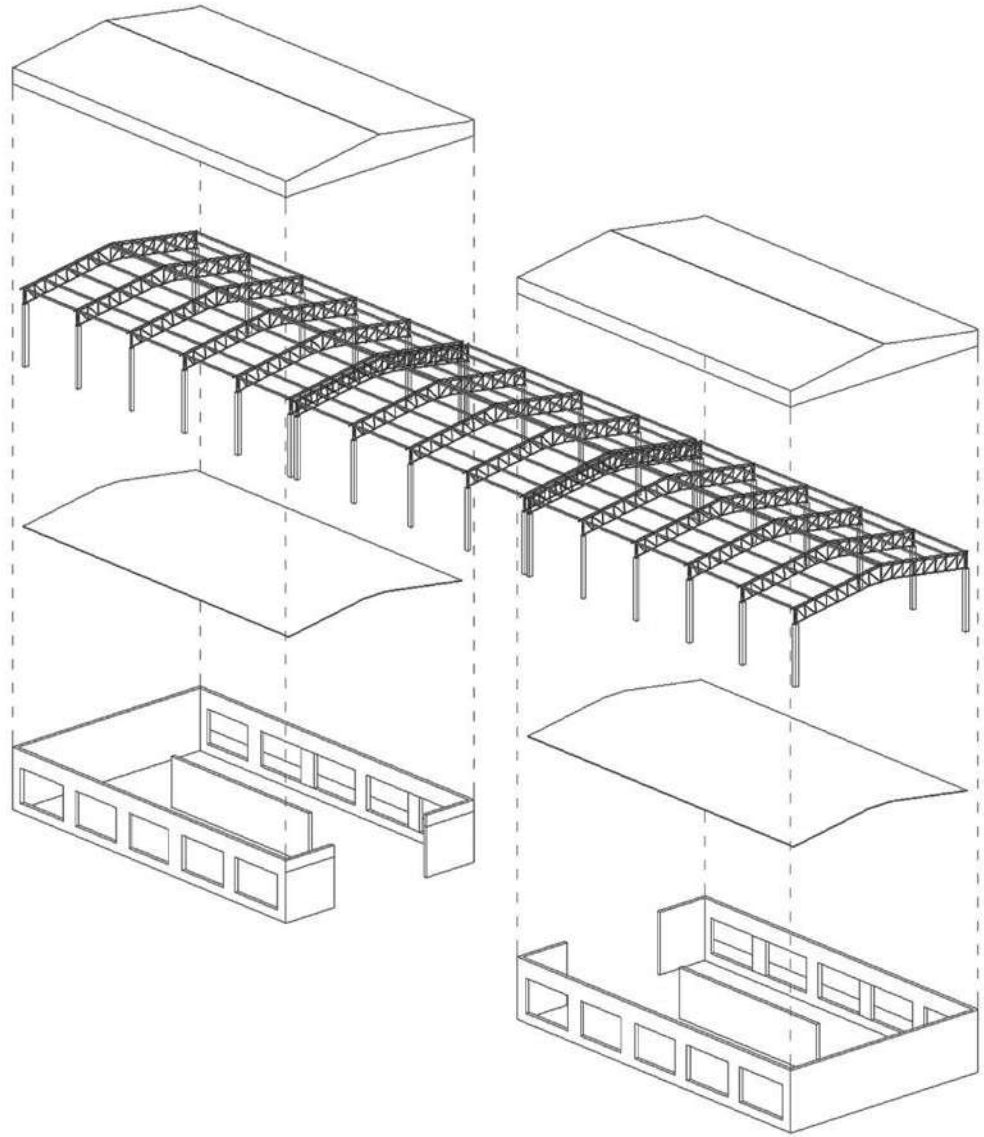


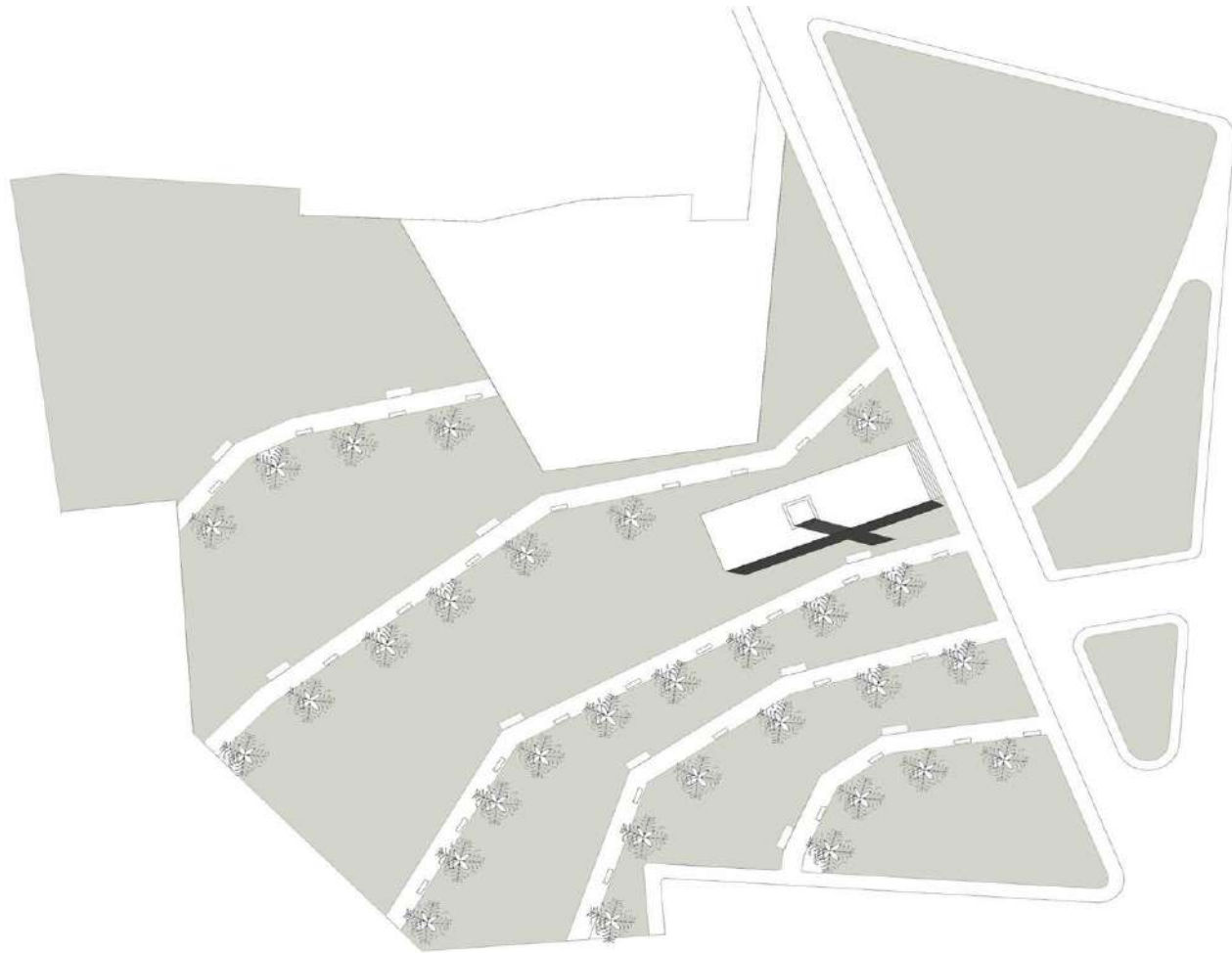
cubierta chapa zinc negra

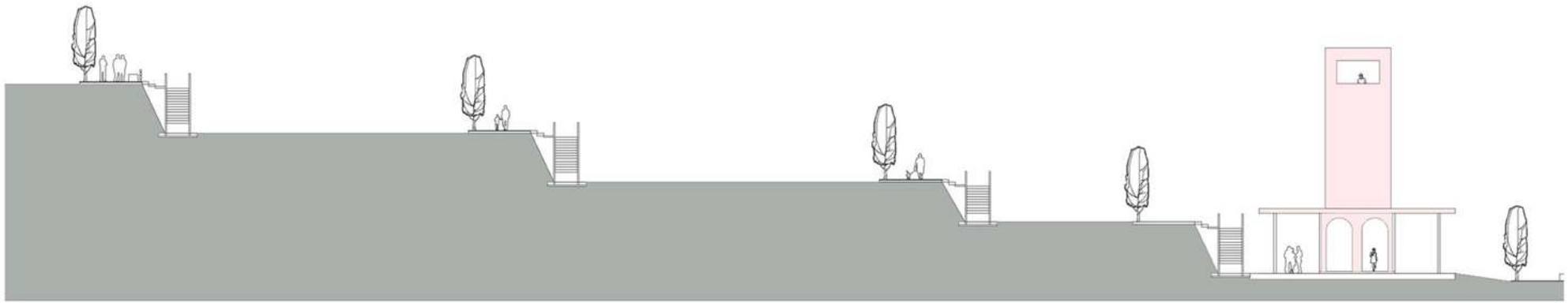
cerchas

cielo raso fenólico

talleres / audiotrio





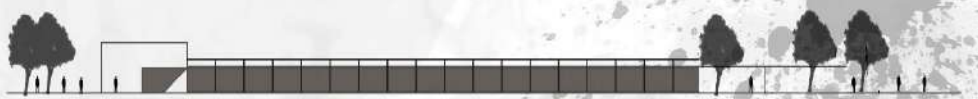


CENTRO CIVICO

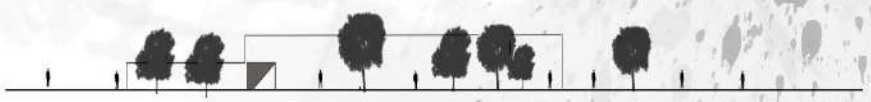
6350 M2

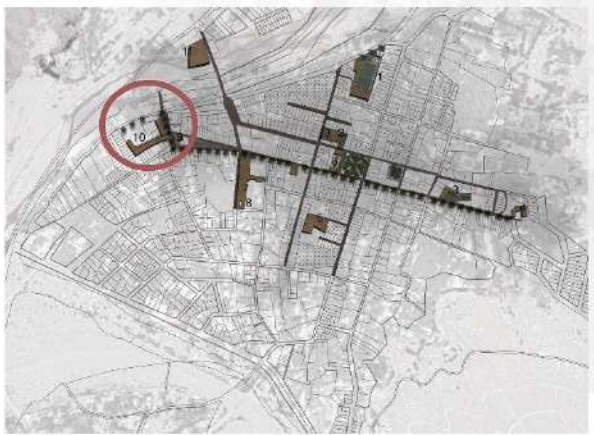
CORTE A-A

VISTA LONGITUDINAL



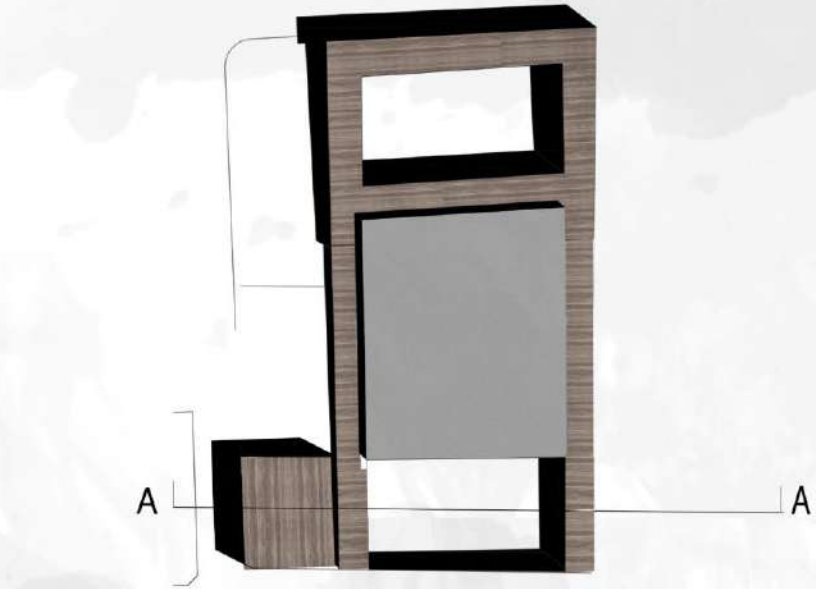
VISTA TRANSVERSAL



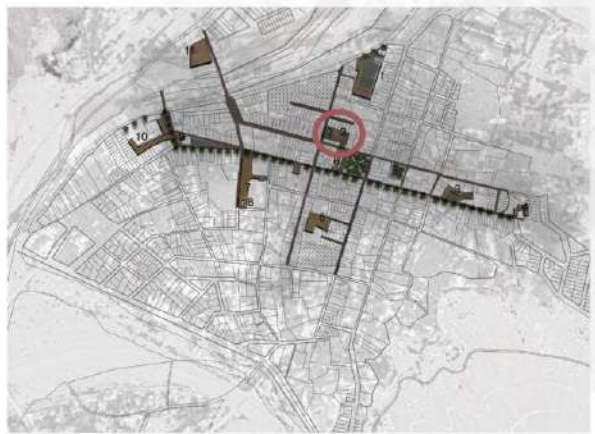


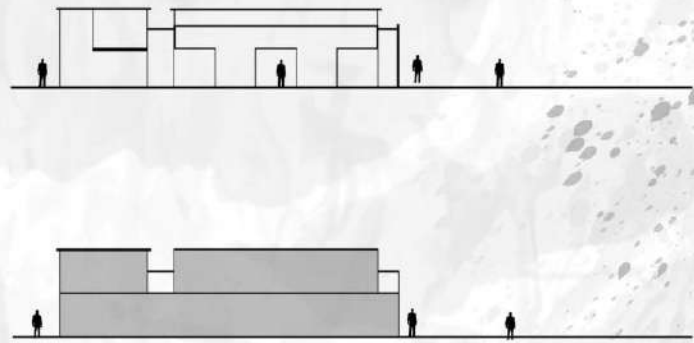
MERCADO

2225 M2 CUBIERTOS
958 M2 PATIOS

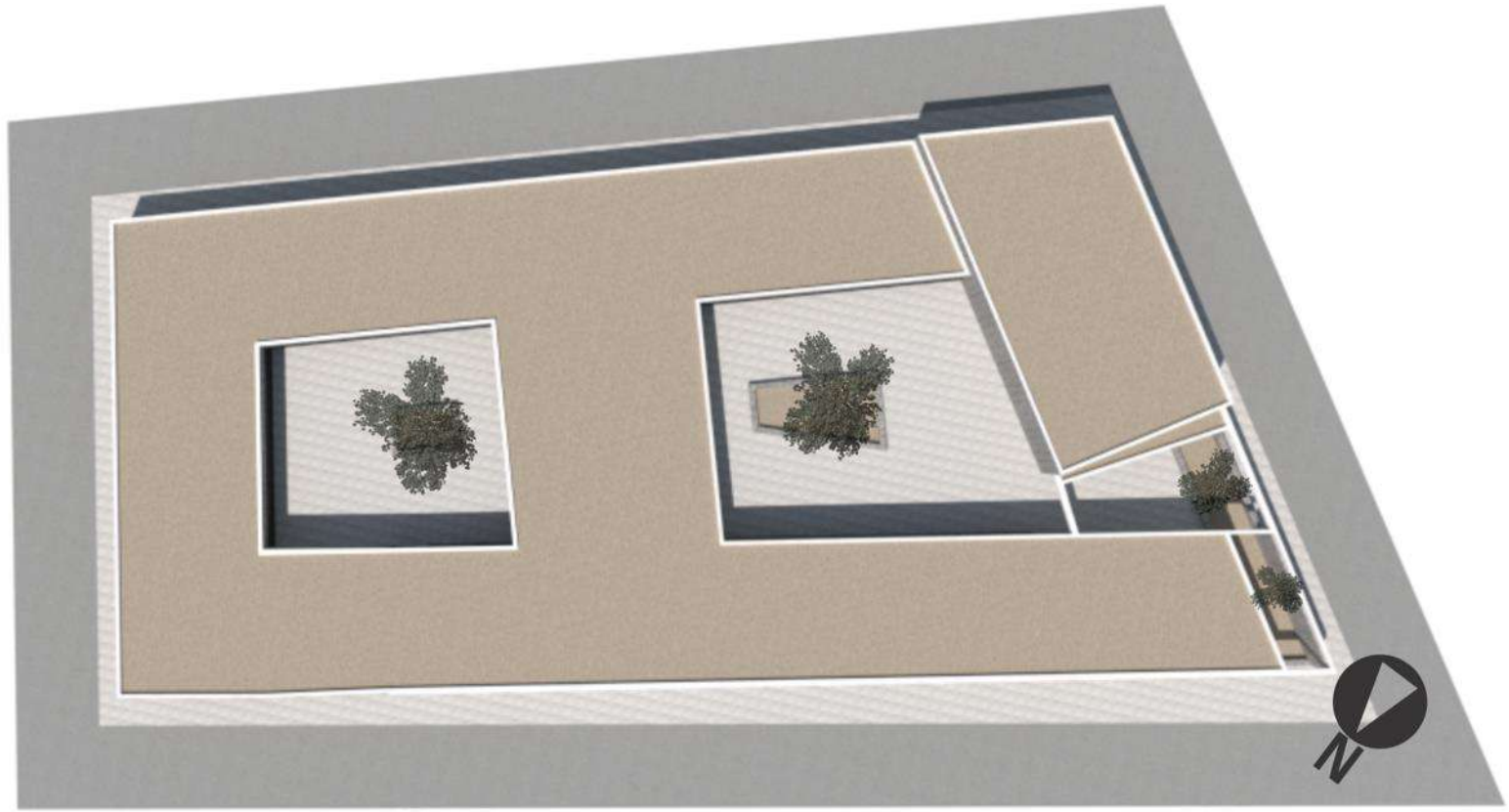


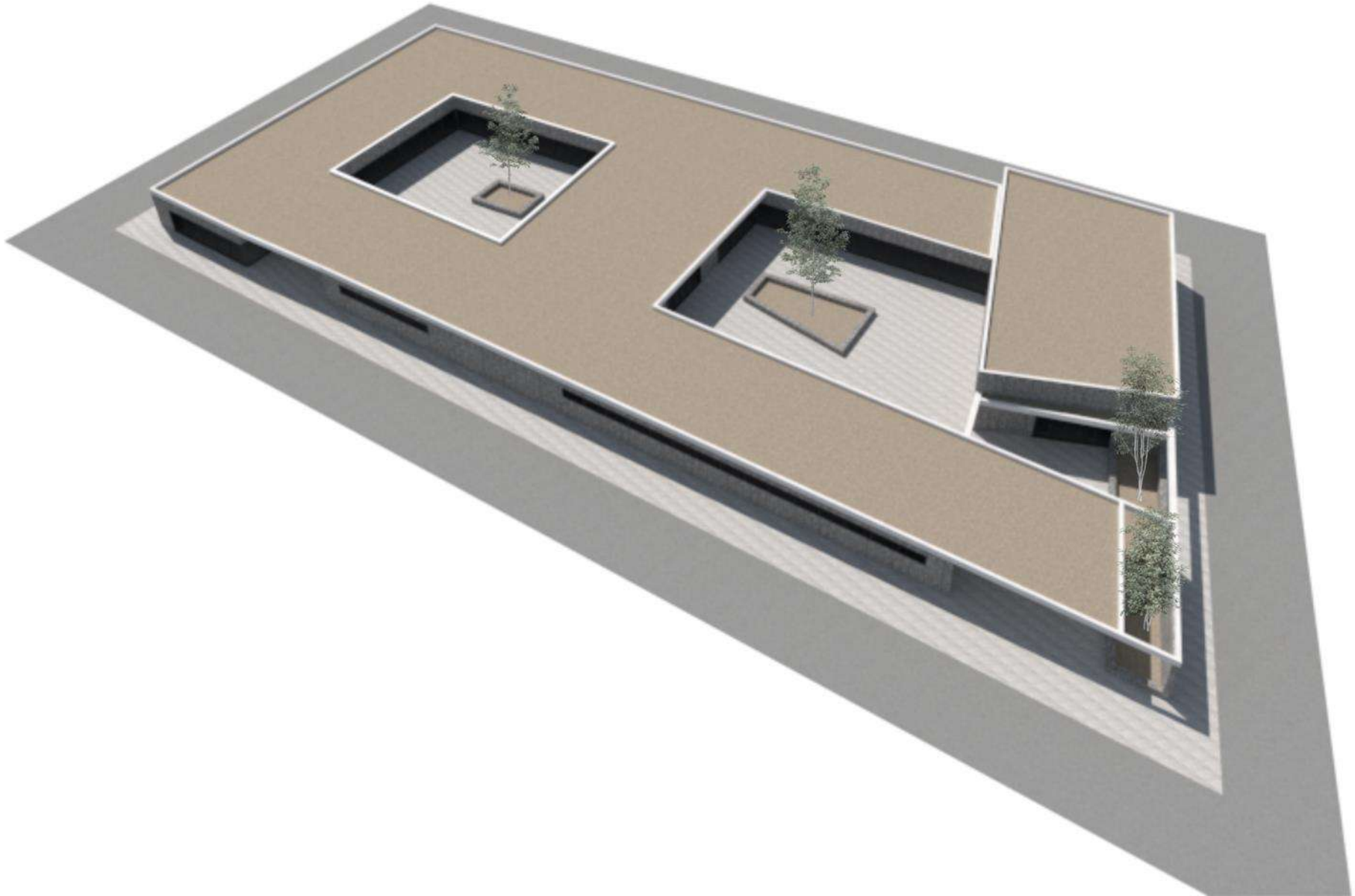
CORTE A-A

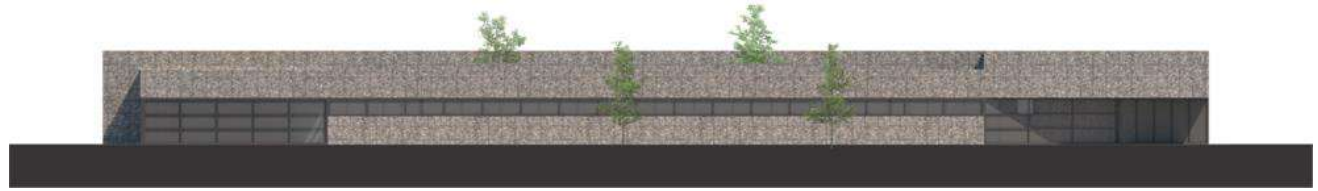


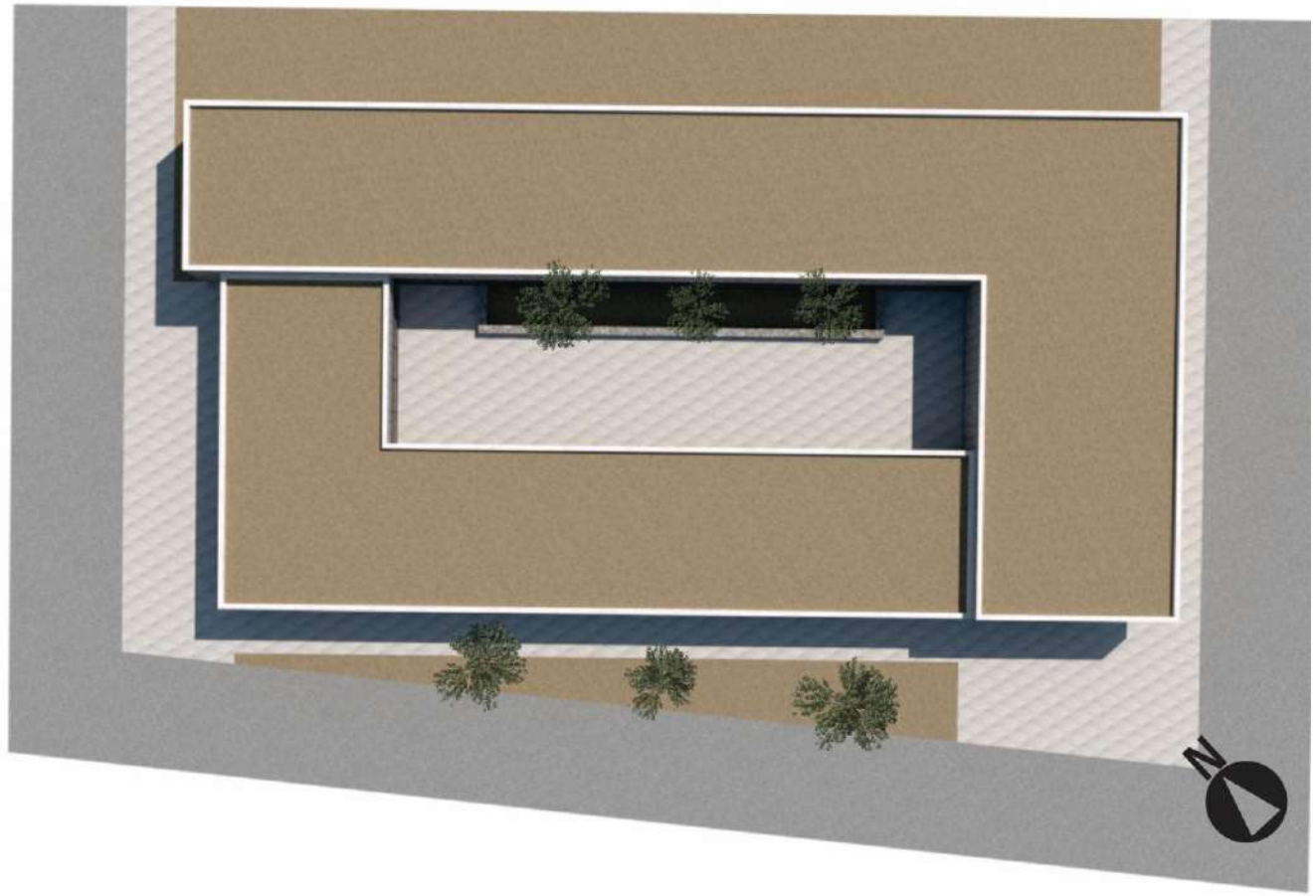


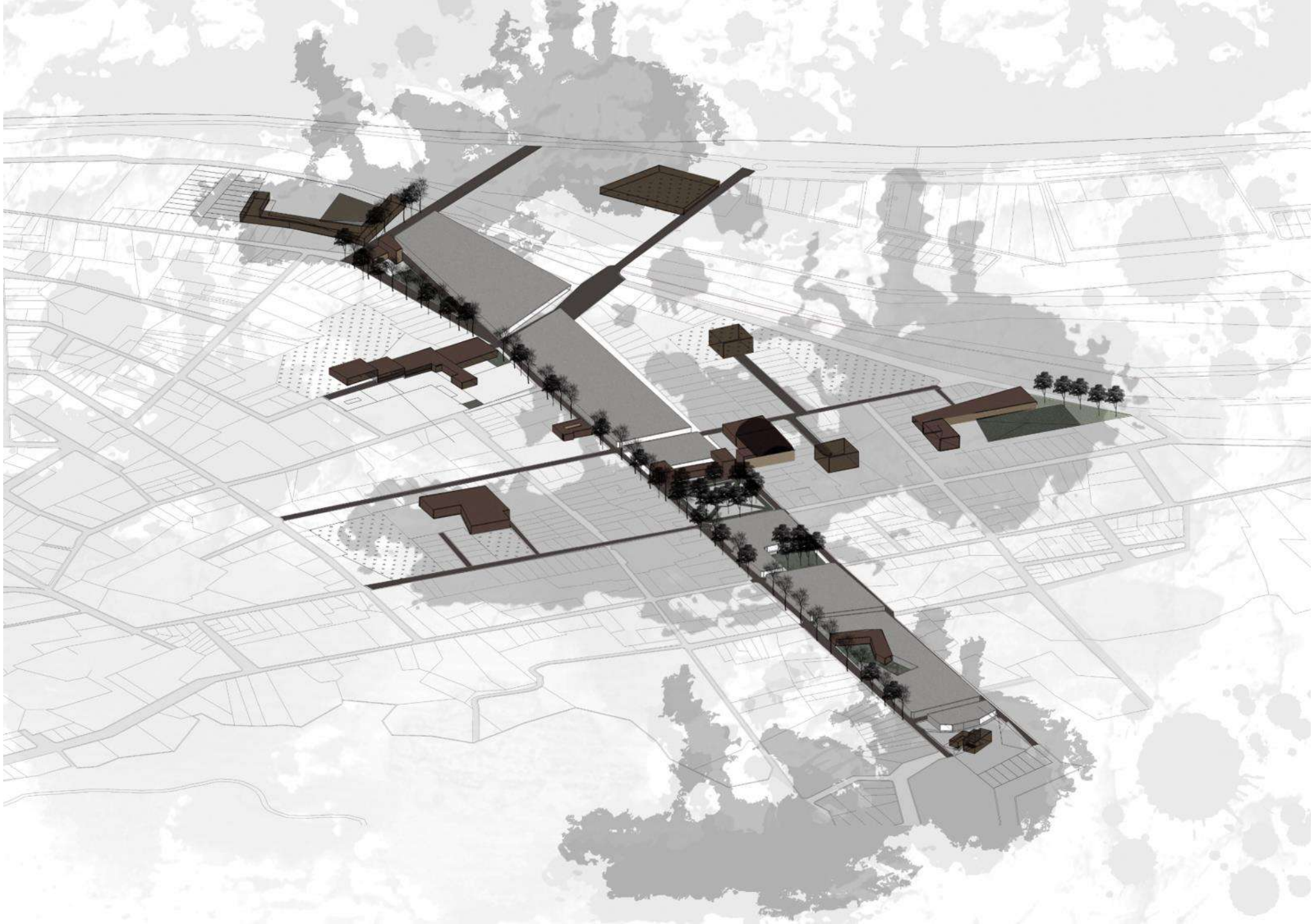
VISTA

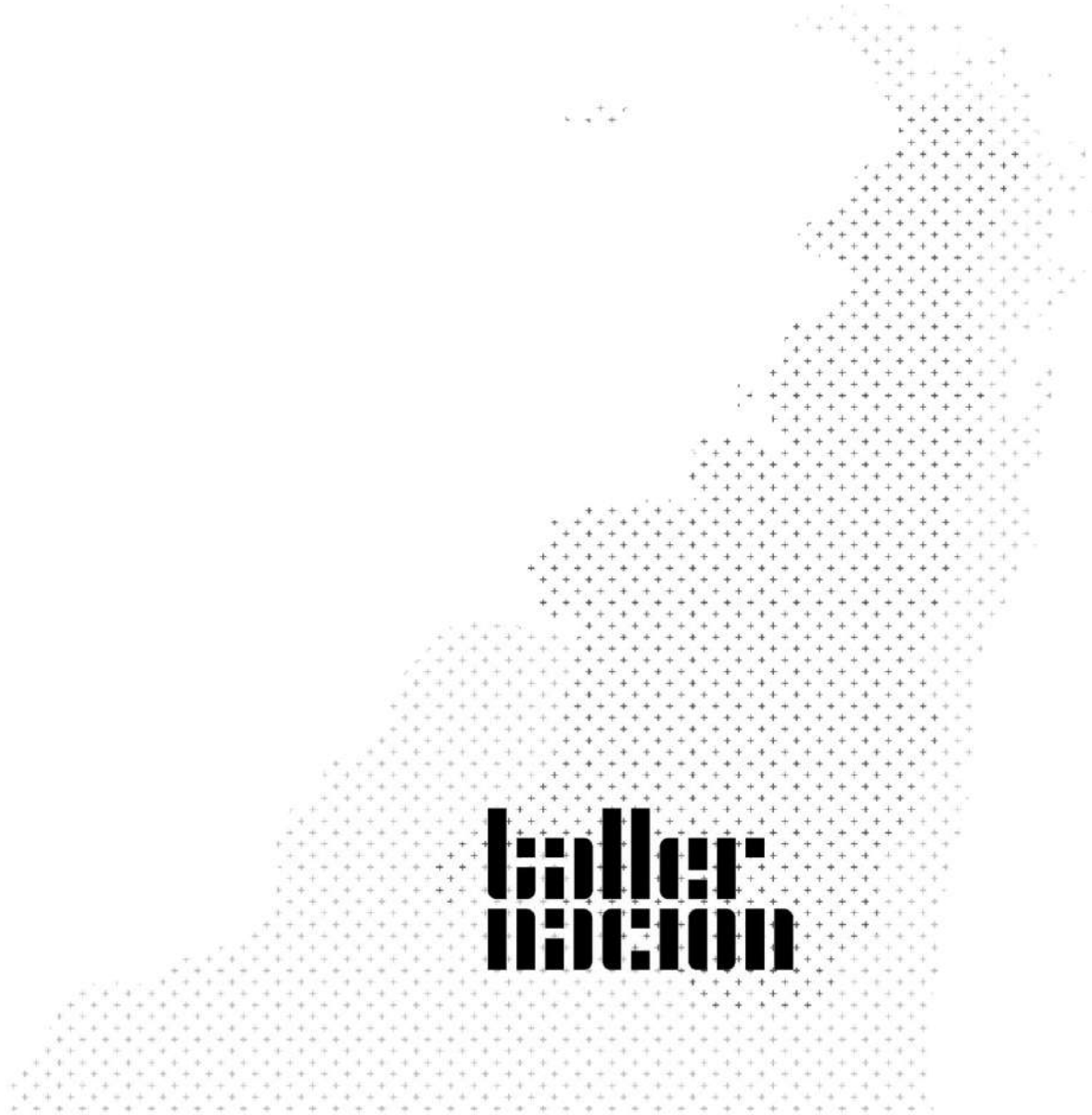

N






N




taller
nación