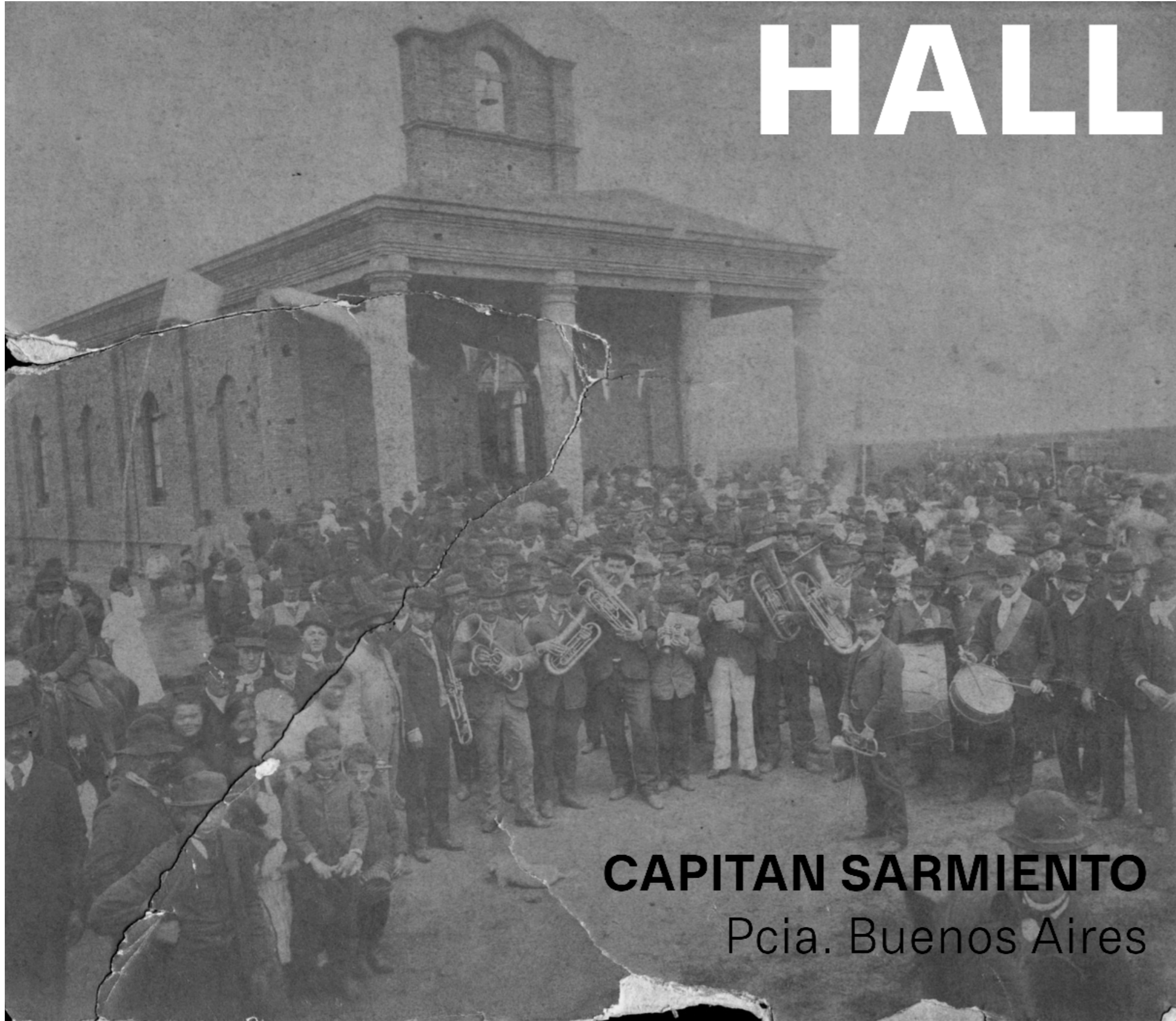


HALL



CAPITAN SARMIENTO
Pcia. Buenos Aires

AUTOR
BRAVI COSTANTINO, Martin
N° 35757/4

TITULO
“HALL de Capitan Sarmiento”

CATEDRA
Taller vertical de Arquitectura N° 6 - GUADAGNA - PAEZ

DOCENTES
Arq. CASAPRIMA, Mariela
Arq. GARCIA FERNANDEZ, Valentin
Arq. CENA Gabriel
Arq. AGUERRE, Lautaro
Arq. FLORES, Juan Martín

ASESORES
Ing. D'ARCANGELO, José
Ing. ORAZZI, Pedro
Arq. GOROSTIDI, Roberto
Arq. CORREDERAS, Cecilia
Arq. FORNARI, Anibal

FECHA DE DEFENSA: 16/12/2024

Facultad de arquitectura y urbanismo
Universidad Nacional de La Plata

Licencia creative commons



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



I N D I C E

01. PROLOGO	06-08
02. Plan urbano Capitan Sarmiento	09-15
03. Marco teorico - Revision programatica	16-22
04. Marco teorico - Revision proyectual	23-27
05. Proyecto arquitectonico	28-45
06. Resolucion estructural	48-56
07. Definicion material	57-62
08. Instalaciones	63-71
09. Bibliografia	72

P R O L O G O

HALL DE CAPITAN SARMIENTO

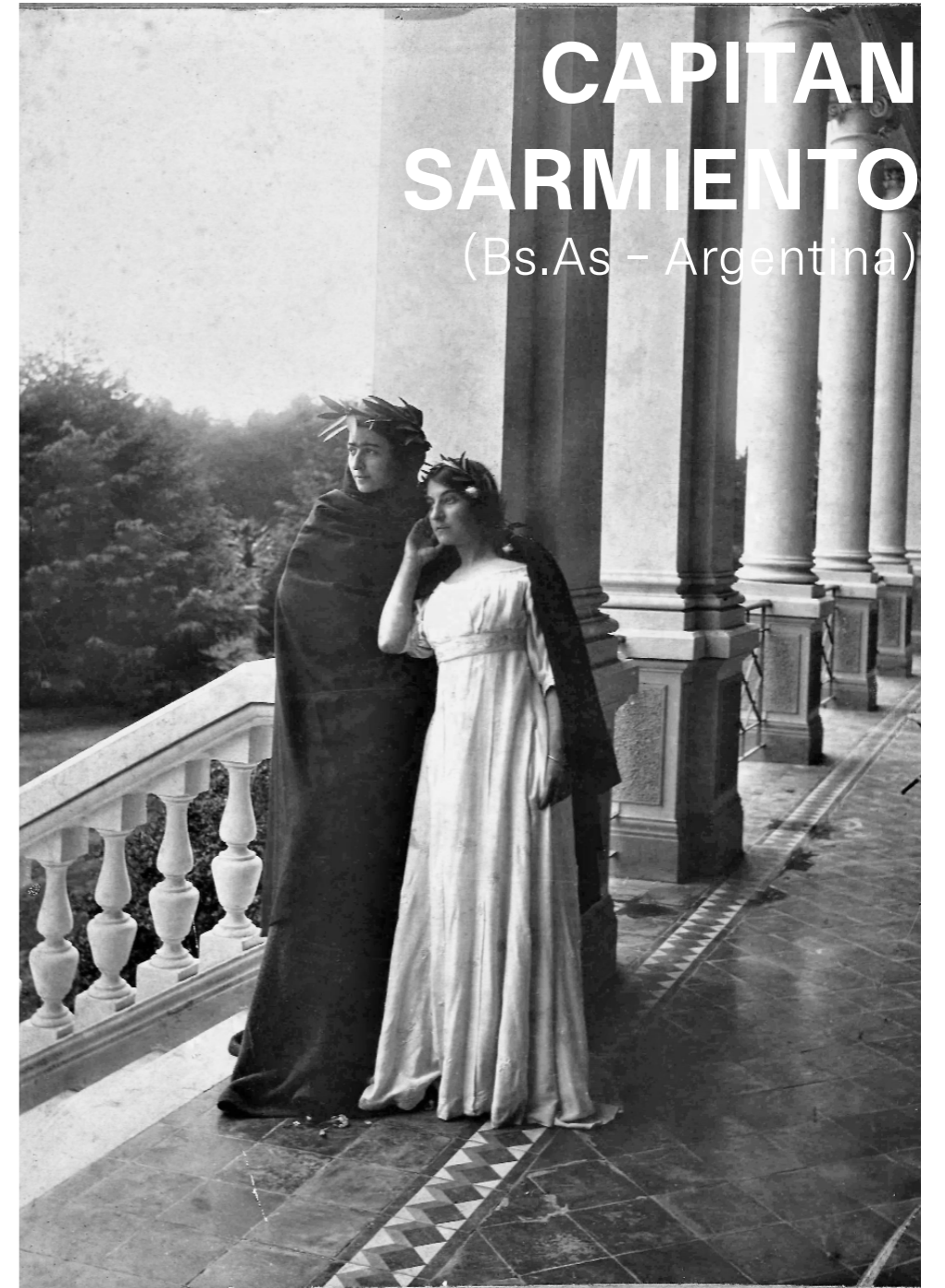
Este trabajo tiene como objetivo redescubrir y reorganizar aquellos elementos fundamentales que nos conforman, reconociendo y restituyendo lo que el avance de la modernidad alteró al irrumpir en nuestras vidas. Se trata de un proceso de reconfiguración de las realidades latinoamericanas, que aún se encuentran incapaces de escribir o sintetizar su propia historia, marcada y distorsionada por una mirada eurocéntrica impuesta durante la era de la modernidad. Este fenómeno comenzó con la colonización y se vio reforzado por los procesos de industrialización y globalización, que contribuyeron a la pérdida de identidad de los pueblos latinoamericanos, dificultando su capacidad de identificar las verdaderas razones de su existencia.

De esta manera, el propósito de este trabajo es revisar la creación histórica de la ciudad de Capitán Sarmiento, Buenos Aires, con el fin de desarrollar un plan maestro que esté en sintonía con la identidad de la ciudad y que pueda servir como modelo para otras localidades que comparten dinámicas históricas y actuales similares.

Con los mismos lineamientos y bajo la misma filosofía del despertar es que se desarrollará el hall terminal, un espacio en el que se indagará en los métodos proyectuales de la arquitectura para establecer una dinámica de ida vuelta entre artificio y paisaje, entre historia y modernidad

CAPITAN SARMIENTO

(Bs.As - Argentina)



C A P I T A N S A R M I E N T O

L a c i u d a d

En la época de la Revolución de Mayo, los pueblos originarios rodeaban la Ciudad de Buenos Aires, dejando libre solo un estrecho corredor que era el paso hacia el litoral, el interior andino y Córdoba adentro. La pampa que podríamos denominar transitable era una franja de no más de 100 kilómetros de ancho, y dentro de ese corredor estaba lo que hoy conocemos como el partido de Capitan Sarmiento.

En 1784 se constituye el partido de Arrecifes, Capitan Sarmiento en aquel entonces comprendía los llamados Pagos de Arrecifes, junto a otros pueblos como Salto y Baradero.

Por aquí pasaban los dos caminos que conducían hacia el Alto Perú: El Camino de la Costa y el Camino de Córdoba que partían desde San Antonio de Areco siendo que la parte del país que dominaba y controlaba la Primera Junta de Gobierno era muy chica, era la zona de influencia de Buenos Aires y la zona de tránsito más segura, sobre la que se asentaba la civilización. Por aquí pasaron entonces, los ejércitos de la independencia.

En 1882 se inaugura el primer tren que pasa por la zona, era la línea Ferrocarril Oeste que unía San Antonio de Areco con Pergamino siendo Capitan Sarmiento una de las paradas intermedias. Para 1889 ya existen reclamos de la población para que se erija un templo y con el correr de los años y el crecimiento poblacional, hubo varios intentos legislativos de darle autonomía a una ciudad que lo reclamaba, pero sin éxito.

Recién el 29 de junio de 1961 sería sancionada la Ley mediante la cual se creaba el Partido de Capitán Sarmiento. El mismo instrumento jurídico declaraba a Capitán Sarmiento «ciudad» y también se la nombraba cabecera del nuevo Distrito.

RECUPERANDO EL VIEJO HORIZONTE
UN URBANISMO PARA LA IDENTIDAD





CONCLUSIONES GENERALES
DIAGNOSTICO TERRITORIAL DEL PARTIDO Y SU CONTEXTO REGIONAL

Ubicación estratégica respecto al borde fluvial industrial del Rio de la Plata y áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario.

El Partido de Capitán Sarmiento se encuentra emplazado en el Norte de la Provincia de Buenos Aires, cuestión que otorga una ubicación de carácter estratégico por las condiciones de accesibilidad a la Región Metropolitana de Buenos Aires, principal centro de consumo e intercambio de país, así como también a la Regio Metropolitana de Rosario.

Resulta significativamente trascendente su ubicación relativamente cercana al Rio Paraná en las inmediaciones del corredor fluvial portuario e industrial Rosario - Buenos Aires, y al Puente Zarate brazo largo infraestructura de enlace del corredor MERCOSUR.

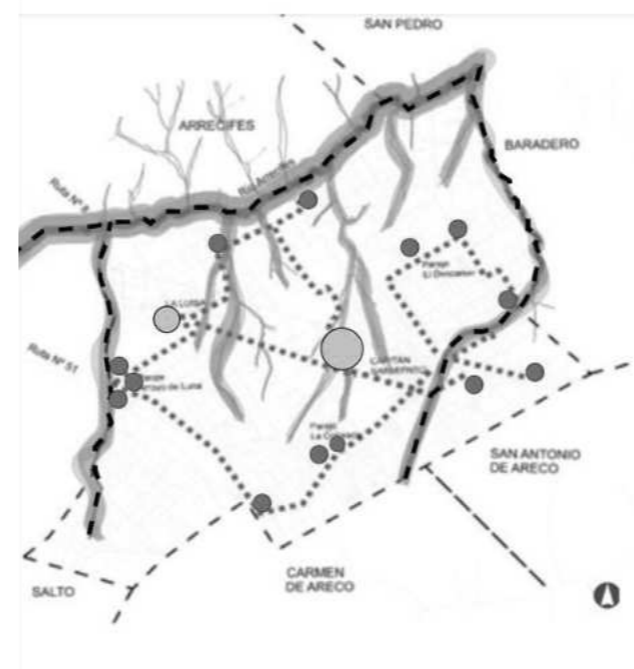
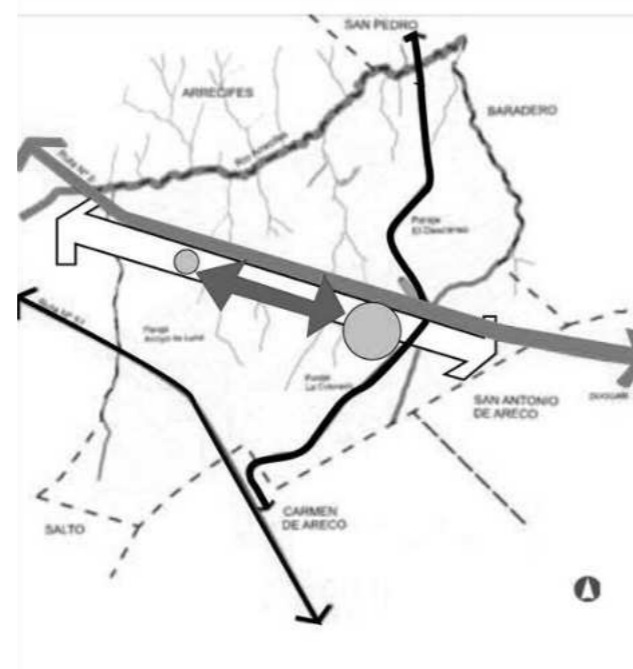
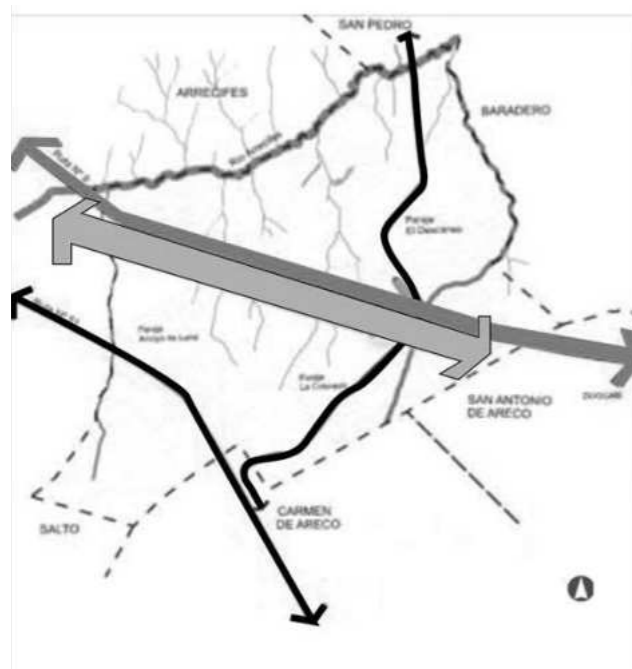
¿Como incentivar el desarrollo de la Localidad de capitán sarmiento?

El partido de Capitán Sarmiento exhibe entre sus cualidades ambientales más notables una inmejorable disponibilidad de suelos de excelente calidad y una interesante topografía que aporta condiciones paisajísticamente singulares, además es importante señalar el posicionamiento del partido en un lugar destacado dentro del contexto regional y metropolitano, los cuales en conjunto constituyen recursos significativos para posibilitar el ordenamiento del territorio y promover el desarrollo de nuevas alternativas de generación de riqueza

¿COMO POTENCIAR EL CRECIMIENTO MEDIANTE LA ACCESIBILIDAD INTERNA Y EXTERNA DEL PARTIDO?

¿COMO INCENTIVAR EL DESARROLLO ECONOMICO-PRODUCTIVO SOSTENIBLE DEL PARTIDO A TRAVES DE LA INDUSTRIA?

¿COMO RESIGNIFICAR LA IDENTIDAD DE LA LOCALIDAD DE CAPITAN SARMIENTO A TRAVES DEL DESARROLLO DEL TURISMO?

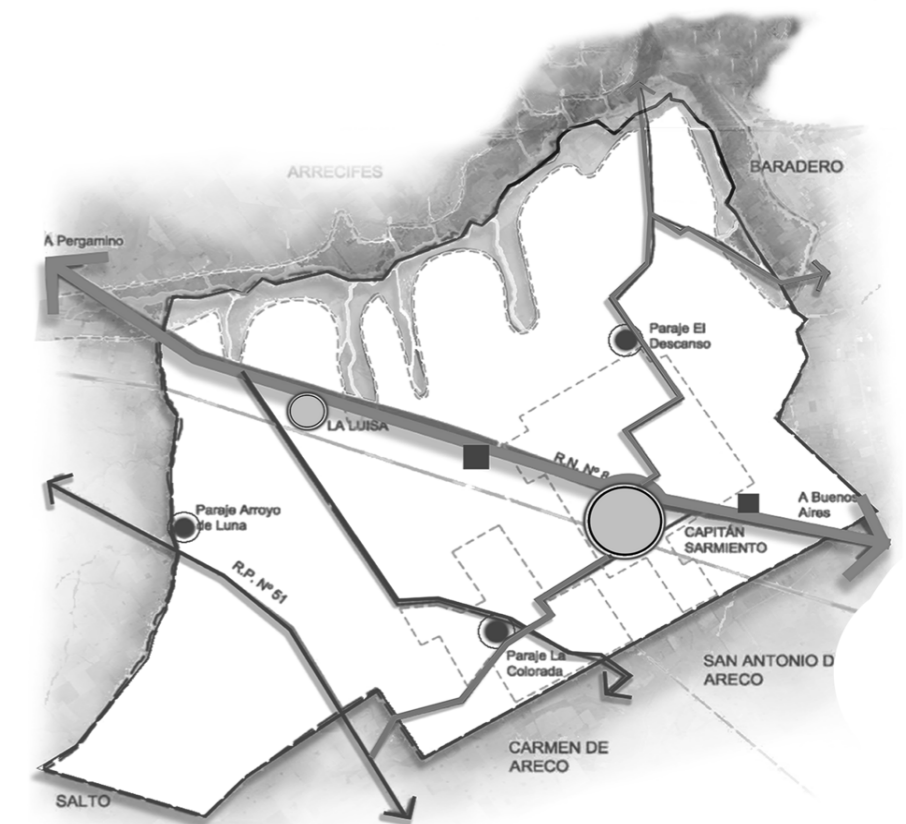


La potencial integración del partido al corredor Autopista Ruta Nacional N°8, como así también a la Ruta Provincial que une Carmen de Areco y San Pedro, pueden actuar como un disparador de crecimiento y de migración poblacional de otros distritos hacia la cabecera del partido.

El Partido de Capitán Sarmiento es pequeño en comparación a los partidos que lo limitan, además de poseer solo una localidad considerada ciudad, ya que La Luisa todavía no representa un desarrollo importante. Para beneficiar al partido y particularmente La Luisa, se piensa reubicar las industrias que actualmente se encuentran en CS, en el corredor que tensiona dichos focos entre la Autopista N°8 y el camino Ex-ferreo, actual camino Rural, con esto permitiría gran acceso desde Au. 8 y del camino rural. Reteniendo la mayor cantidad posible de flujos.

Promover actividades turísticas, recreativas, culturales y o deportivas, que asociadas a circuitos en el territorio que permitan integrar ámbitos rurales y urbanos en el marco de una propuesta que rescate la cultura rural del partido. La gran cantidad de establecimientos de gran valor histórico y cultural que dieron vida a la localidad: La Elisa, El Paraíso, Arroyo de Luna, El Descanso, El retiro San Pablo, Abolengo, Estancia de Juárez Celman, postas camino a Córdoba, el Monasterio Retiro San Pablo, La considerada "capital nacional del turf". La numerosas haras y estancias, el deporte del polo y balneario, reconocen a capitán sarmiento con un gran potencial en recursos turísticos

Con respecto a la accesibilidad interna del partido la readecuación de los caminos rurales existentes permitirá reforzar las conexiones Norte-Sur del territorio con una red vial Jerarquizada, acompañada de una trama de caminos que posibilite la integración de la totalidad del territorio



M A S T E R P L A N

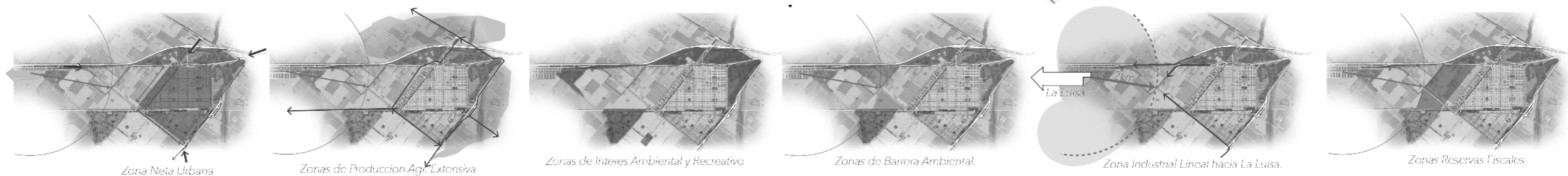
E l p a r t i d o y l a c i u d a d

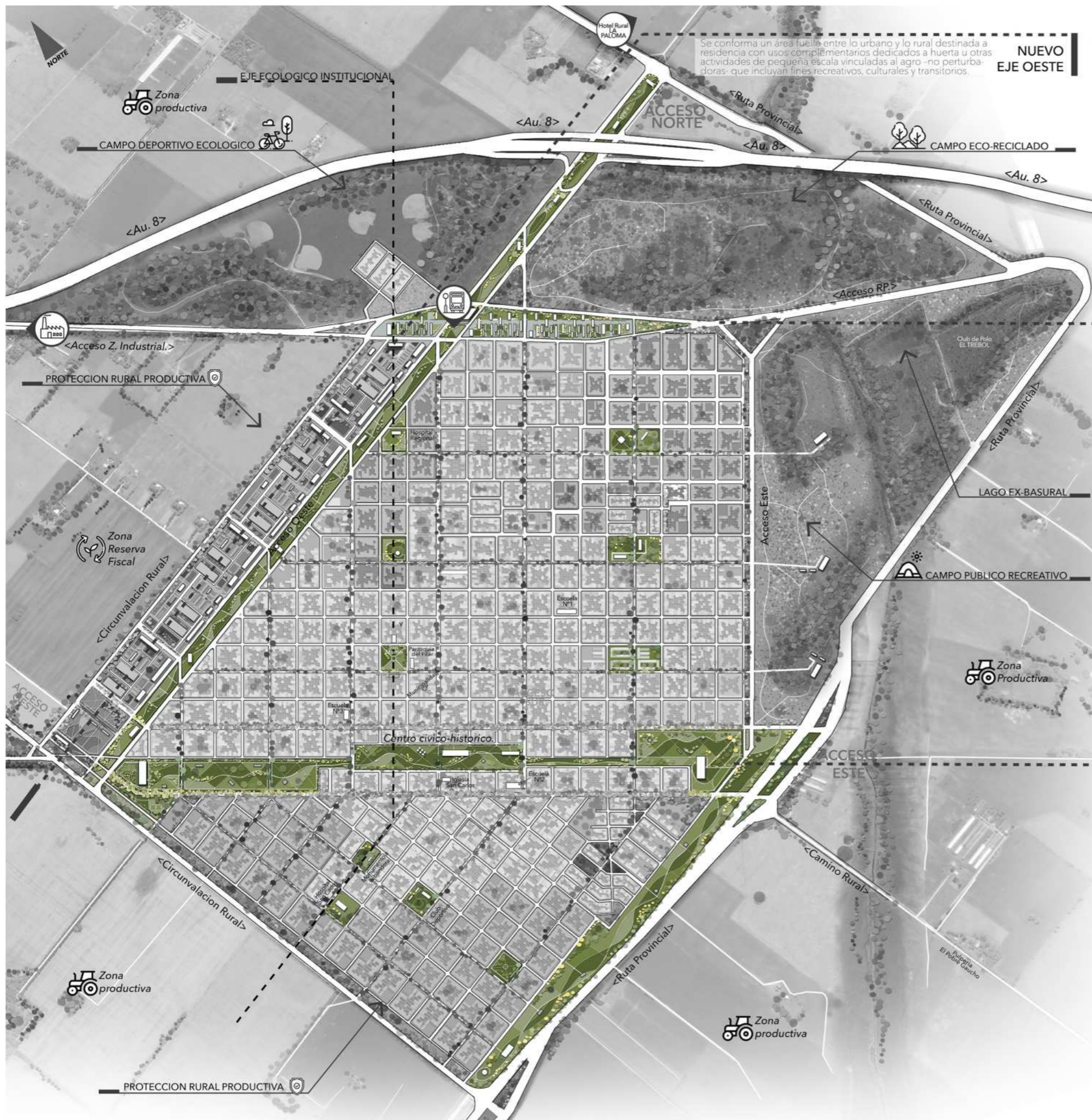
El crecimiento horizontal en las ciudades pampeanas como la de Capitán Sarmiento suele ser una tendencia recurrente. Este crecimiento descontrolado trae variados conflictos en la ciudad, pudiendo ser conflicto de usos, conflictos de infraestructura, entre otros.

Conocer el origen y la evolución del trazado nos permite especular sobre su futuro crecimiento y por lo tanto determinar una serie de pautas para que el mismo sea sustentable y eficiente para la ciudad.

Los ejes de ese crecimiento tiene que ver con:

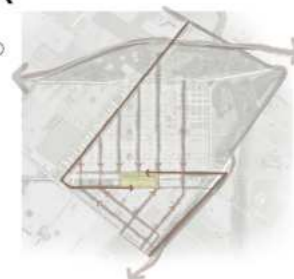
Determinar los límites de crecimiento de la ciudad netamente residencial, densificando la misma hacia lo bordes, previendo que la definición de estos límites ya no estará siendo delimitada por una simple línea / calle, sino por un espacio / parque de integración social, con la intención de resignificar el borde pampeano siendo que es una de las virtudes paisajísticas e identitarias que la ciudad posee pero que se ha ido perdiendo por el crecimiento de la ciudad. Definir las zonas de uso





OBJETIVO PLAN ORDENADOR

Se plantea una planificación integral basándose en el ordenamiento y completamiento de vacíos y remanentes urbanos actuales, densificando aun mas una ciudad marcada por un crecimiento disperso. El objetivo principal es devolverle a Capitan Sarmiento, su identidad como pueblo productor, orientando dinamicamente a los usuarios urbanos a redescubrir la importancia de su historico Eje civico fundacional.



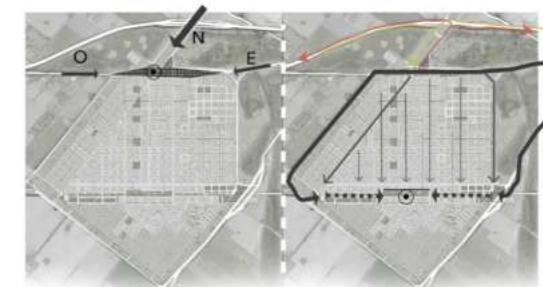
IMPACTO DE LAS VIAS REGIONALES A NIVEL LOCAL

Un sistema de calles jerarquizadas conformará distintos circuitos delimitando áreas y sectores de la planta urbana, y a la vez definiendo las vías por donde se canalizarán los flujos circulatorios. Las mismas, a través de diseños adecuados deberán dotar de calidad al espacio urbano posibilitando fluidez y seguridad en los desplazamientos vehiculares, peatonales y ciclistas.



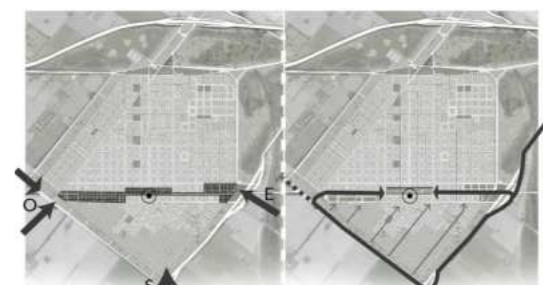
El frente urbano se presenta como un nuevo eje contenedor del espacio urbano, mediando su contenido con el Eje Fundacional.

NUEVO EJE NORTE



N: Acceso compartido por bajada de autopista e interseccion con Ruta provincial.
O: Acceso secundario desde zona industrial.
E: Acceso secundario con empalme hacia Ruta Provincial.

Accesos NORTE. Tension Norte. Eje civico.



S: Direccion sur, con posibilidad de ingresar al centro de la ciudad.
O: Acceso secundario desde zona Rural e Industrial.
E: Acceso directo hacia el Centro.

Accesos SUR. Tension Sur. Eje civico.

El Nuevo eje fundacional busca Reinterpretar el espacio que vio nacer a la ciudad. Tensionando la actividad urbana hacia un eje civico-historico.

NUEVO EJE FUNDACIONAL



BIENESTAR SOCIAL

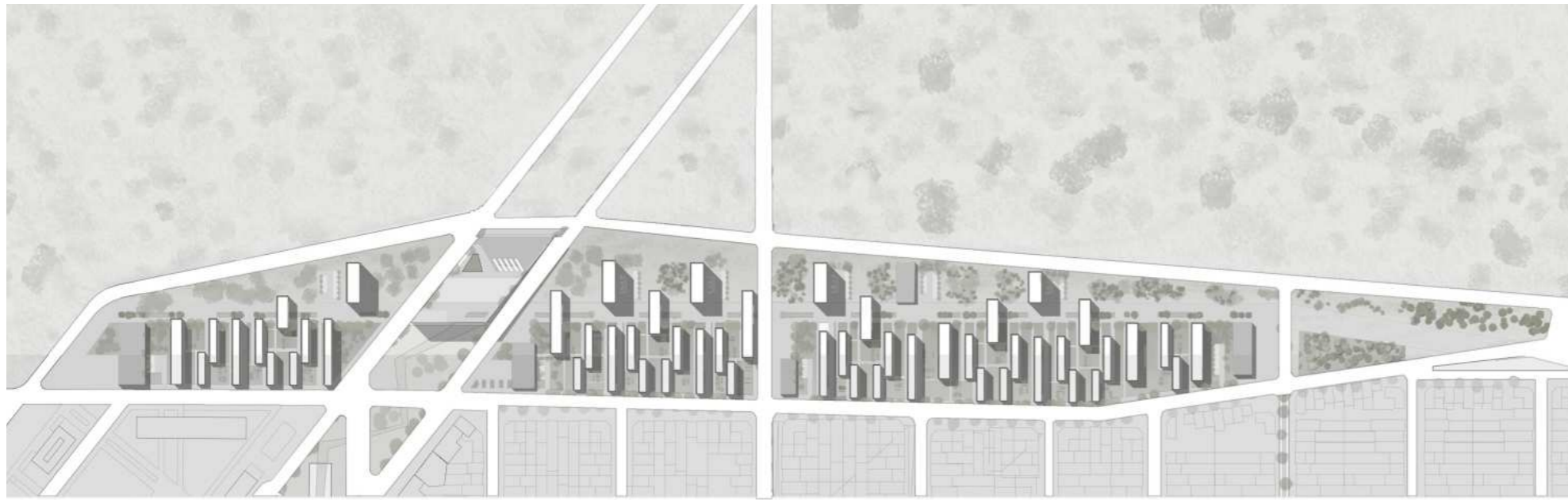
DENSIFICACION Y USOS MIXTOS

BIENESTAR AMBIENTAL

Articulación de los tejidos existentes a través del espacio público, las transiciones entre un tejido y otro dejan de ser una línea y se convierten en espacios, algunos existentes pero sin una propuesta estratégica e integral. El espacio contenedor de diferentes caracteres de actividades públicas (Edificios, parques lineales, puesta en valor patrimonial) conecta la ciudad y prevé futuros conflictos de crecimiento segregado.

Se prevé un crecimiento que fomente la mixtura de usos, ubicando sobre las vías de mayor carácter equipamientos que acompañan los espacios públicos ya determinados para tales crecimientos, teniendo en cuenta una futura ciudad densificada, en la que la configuración de la trama permite rápidas circulaciones y conexiones con tales equipamientos mientras que en el entre de estas vías se fomenta una vida barrial y comunitaria.

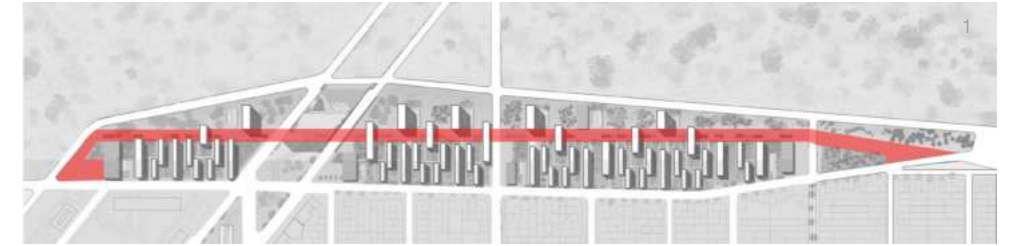
En los bordes, cercanos al arroyo y a las rutas se busca dar cierre a ciertas tendencias de crecimiento, evitando futuros posibles conflictos de carácter ambiental, buscando, a través de diversas propuestas (amplios espacios públicos, parques lineales con equipamiento, modelo de densificación de vivienda con equipamiento) completar los vacíos urbanos existentes, los cuales proporcionan un desarrollo sostenible de la ciudad, aprovechando las infraestructuras existentes y haciéndolas rendir lo necesario.



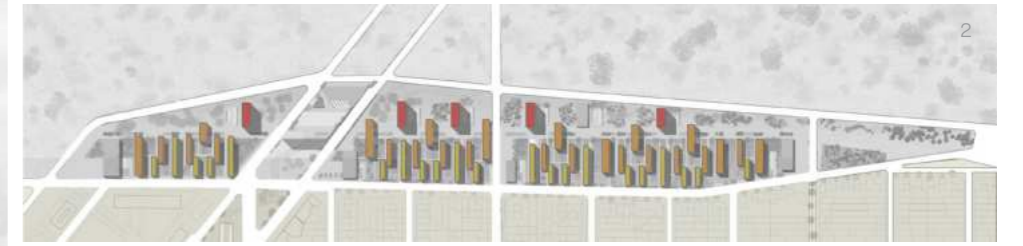
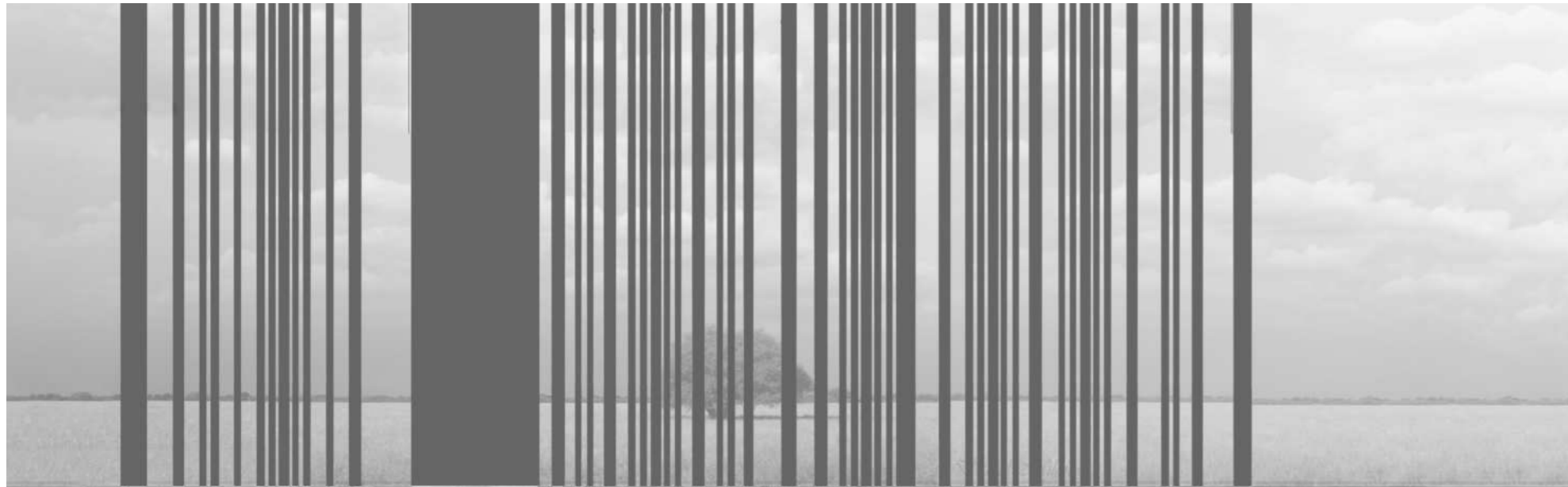
F R E N T E N O R T E

PUERTA DE CAPITAN SARMIENTO - BARRIO DENSIFICADO FRENTE NORTE

La propuesta para el Frente Norte se presenta como un "límite político" en cuanto al tendencial crecimiento horizontal de la ciudad, pretende densificar los bordes en busca de recuperar ese paisaje autoctono productivo que tanto tiene que ver con los orígenes y el desarrollo de la ciudad. Además la propuesta es en parte la puerta de la ciudad al presentarse sobre el límite de ingreso y conexión con la Au.Nº8, estableciendo así una búsqueda atemporal e identitaria de su presencia y una interacción desde la ciudad con el paisaje pampeano aledaño al restringir la morfología de sus edificios en prismas que se ubican en una única dirección.



La propuesta entrega su permeabilidad al barrio y la ciudad, buscando potenciar las dinámicas barriales existentes mediante el otorgamiento de un espacio público de calidad (1)



En la transición entre el frente de ciudad hacia el frente pampeano el conjunto incrementa progresivamente su altura respetando el perfil existente de la ciudad de 2 a 3 niveles, y llegando a los 6 niveles de altura en el borde más abierto. A su vez, organiza el ingreso de vehículos hacia los estacionamientos de los mismos de forma puntual, priorizando la infraestructura peatonal propuesta (2;3)



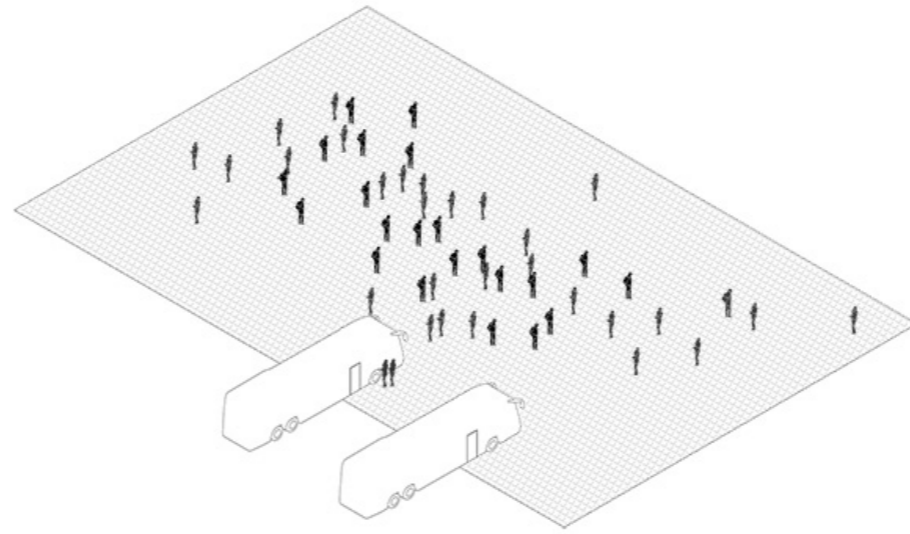
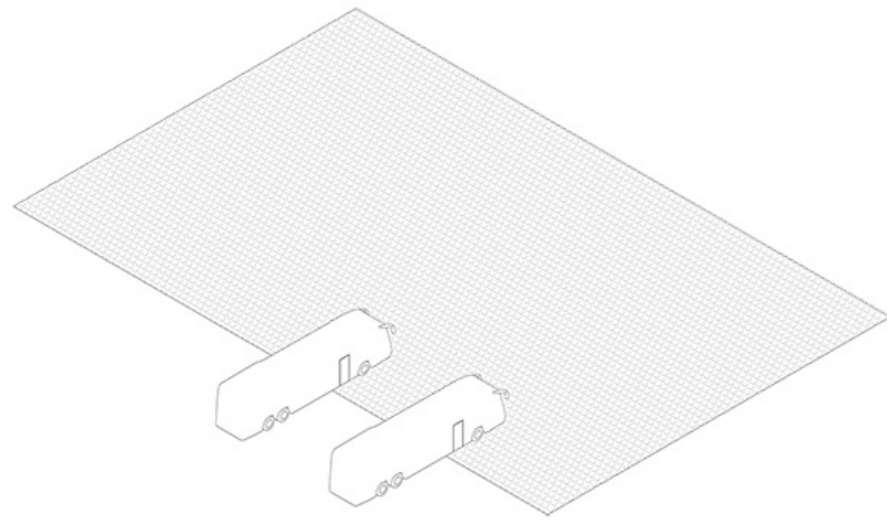
PRACTICASITUADADERECUPERACION
URBANISMOEIDENTIDAD



EL NO LUGAR

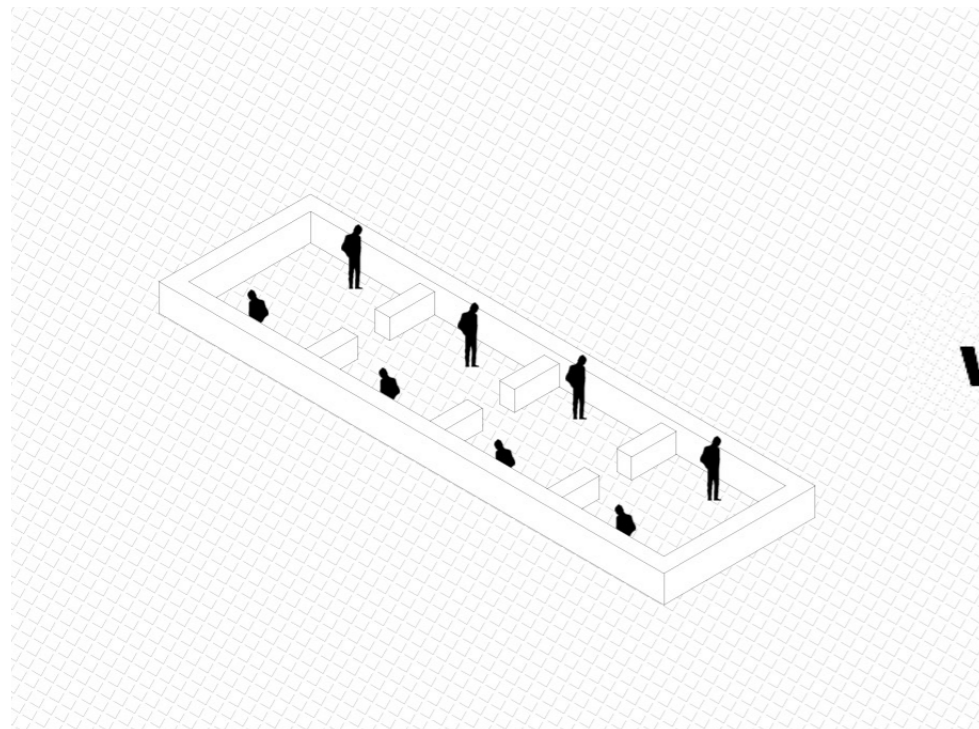
EL LUGAR / NO LUGAR



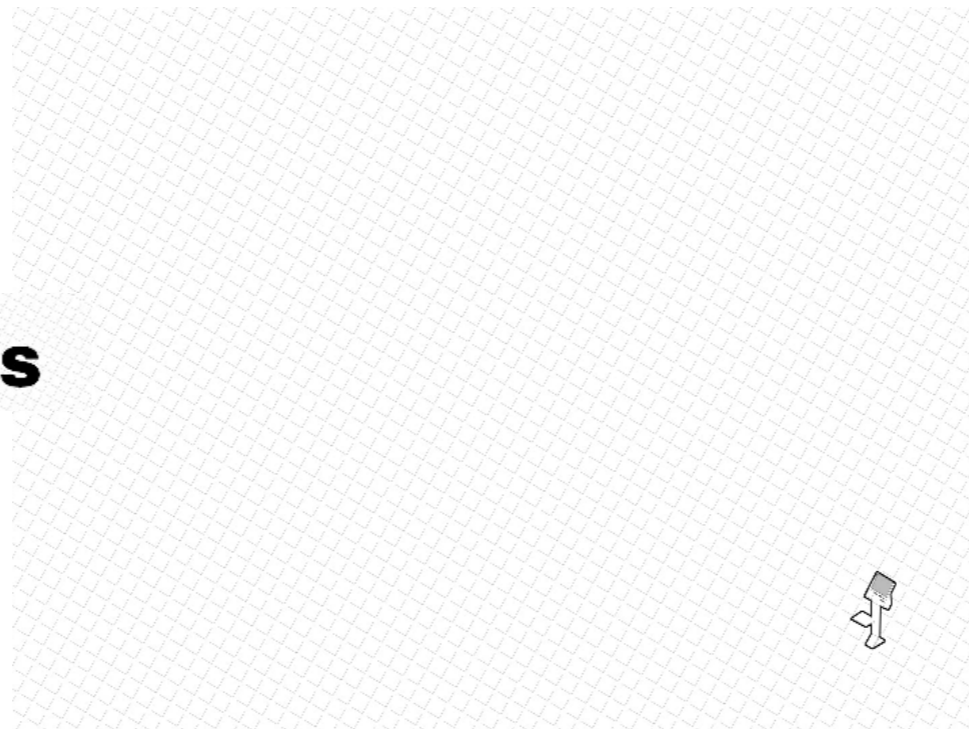


UNA REVISION A LAS TERMINALES DEL INTERIOR DIAFRAGMA

La funcionalidad espacial de las terminales radica fundamentalmente en la absorcion de un flujo cambiante de pasajeros y en la redistribucion de los mismos a sus destinos, ya sean los pasajeros que llegan a la ciudad y se vierten a ella en diferentes sus diferentes transportes, como de pasajeros que llegan en un transporte y emprenden su viaje desde la terminal hacia otro destino o ciudad. La grandes ciudades mantienen un flujo constante de pasajeros que circulan en la terminal debido a la gran cantidad de empresas de transporte que convocan tales nodos, sin embargo, en el caso de los pueblos o la pequeña ciudad, estos flujos suelen ser reducidos y puntualizados en horarios especificos, dejando así por una gran cantidad de tiempo, un espacio deshabitado a pesar de que todos sus servicios sigan funcionando. Esta ineficiencia en la utilizacion del espacio es vista como una oportunidad, una sospecha y una pregunta abierta en la que indagar ¿como podria la terminal ser un espacio para habitar?

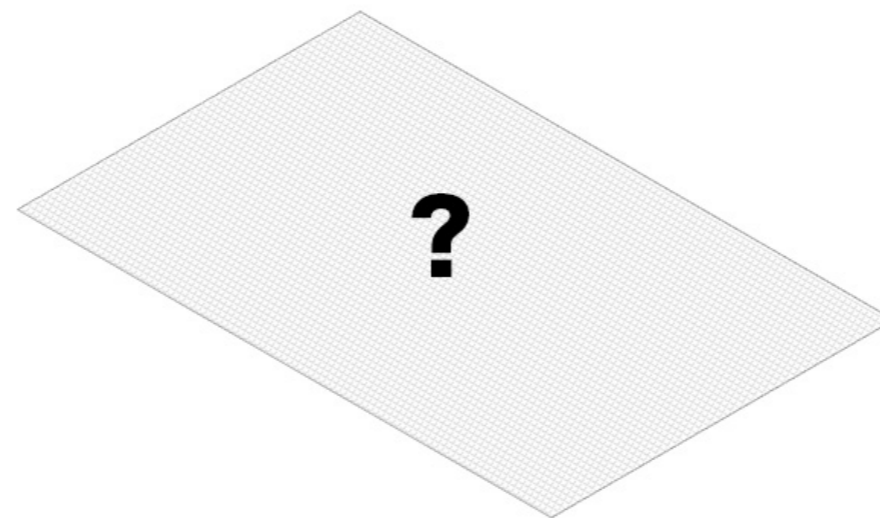
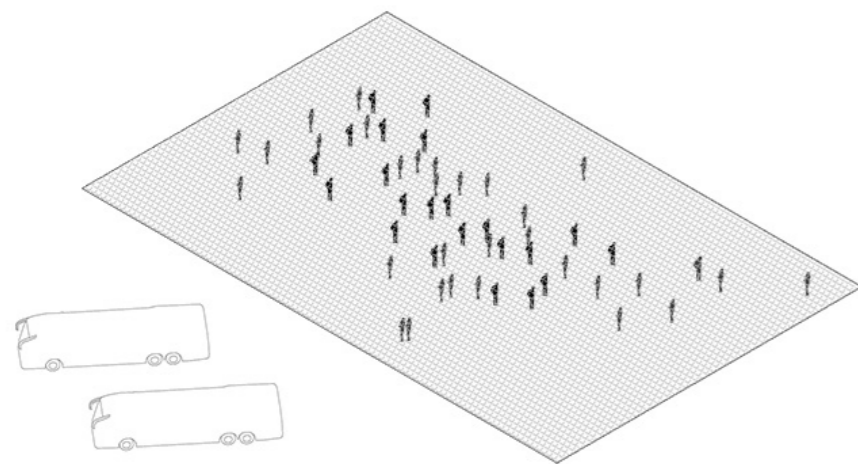


VS



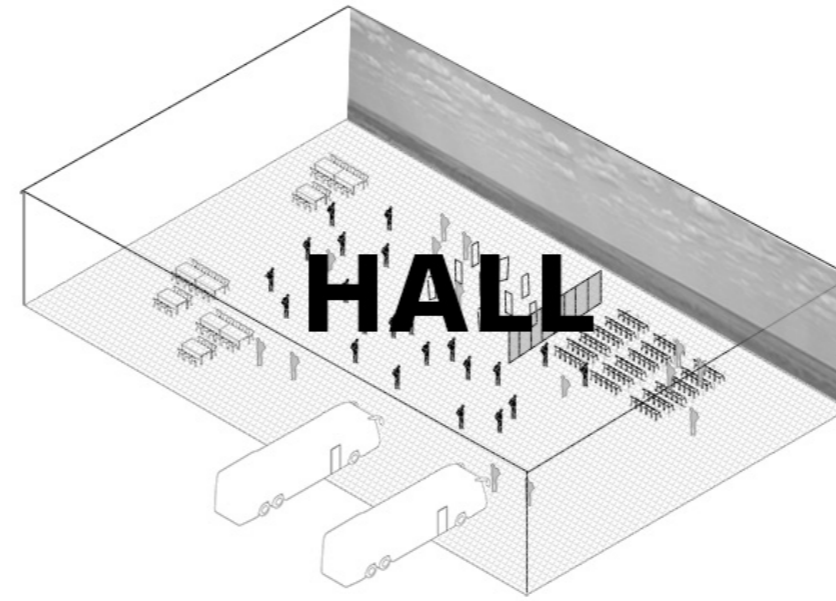
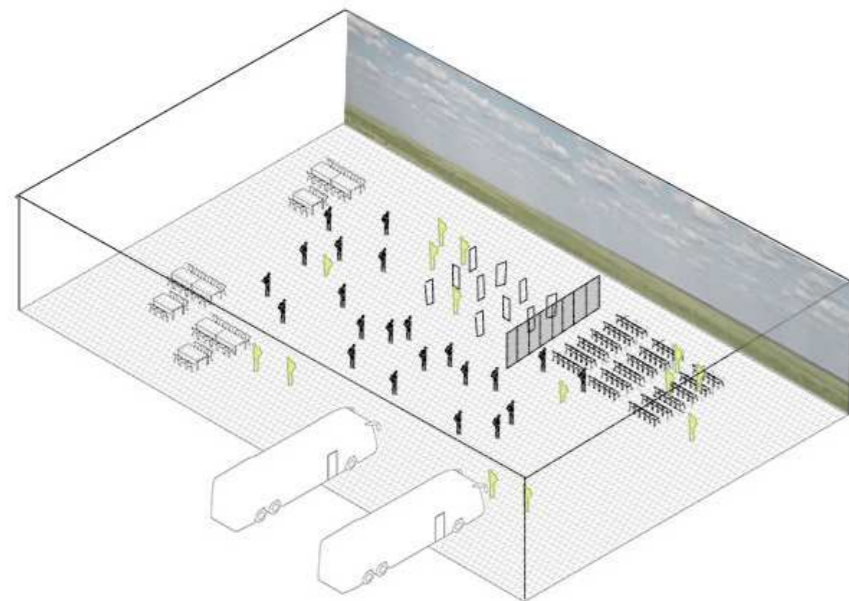
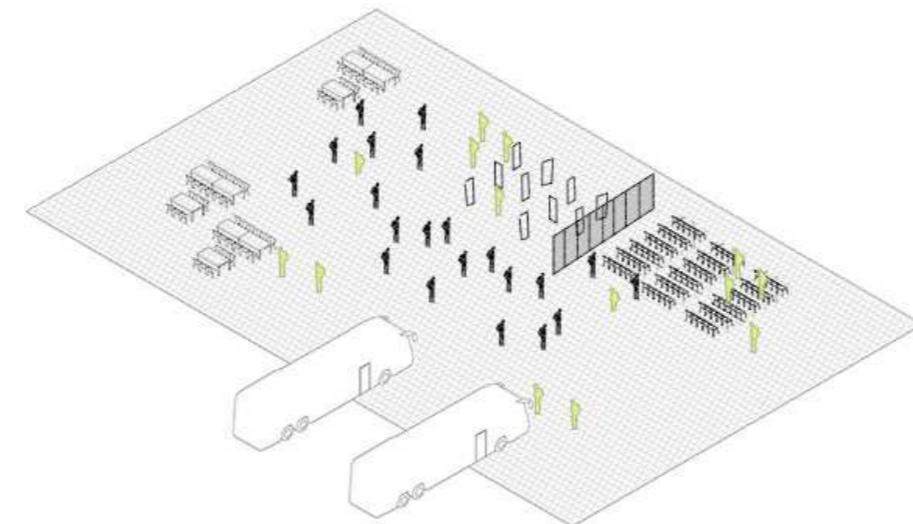
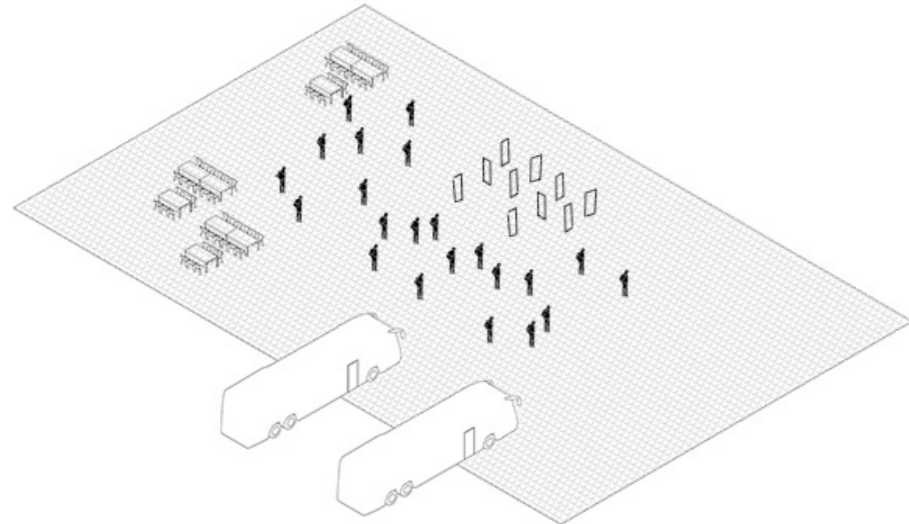
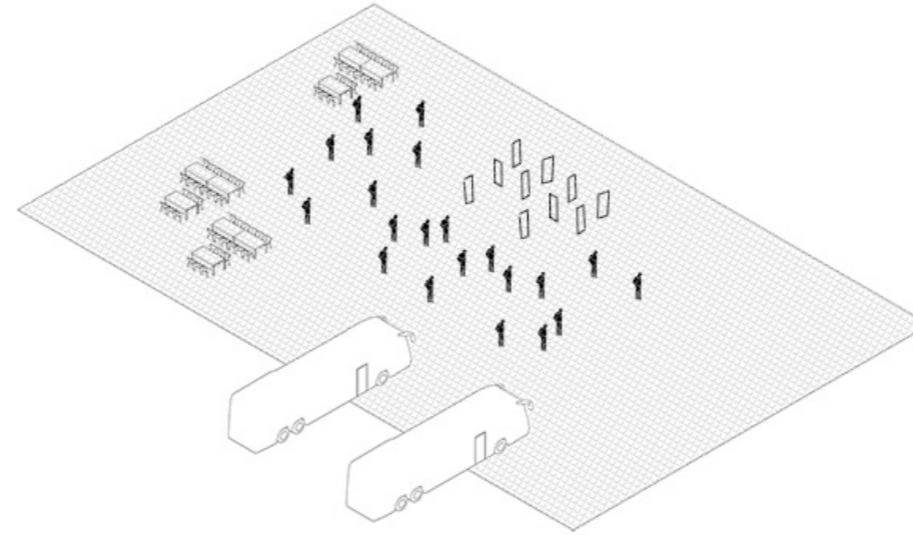
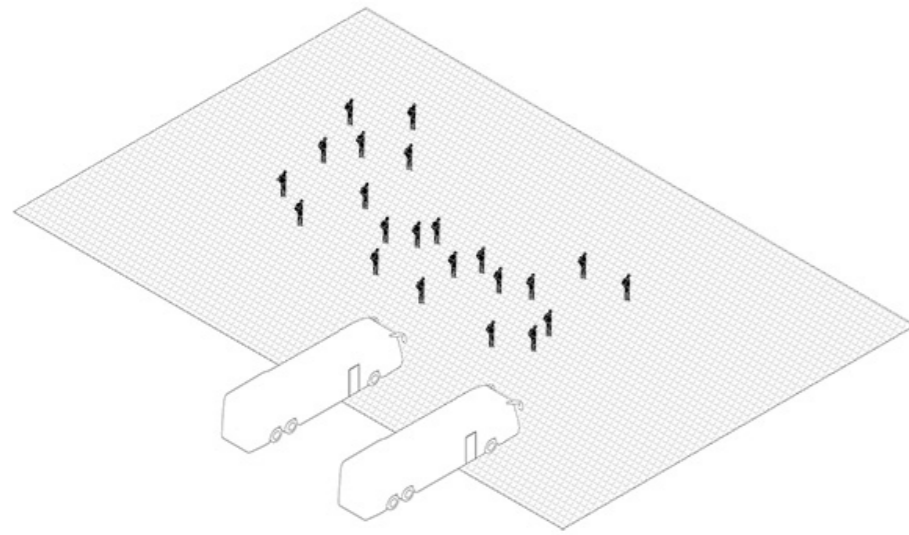
TRANSICION TECNOLOGICA

A dia de hoy, un 50% del espacio fisico ocupado al interior de la terminal tiene que ver con el espacio destinado a ventas de boleterias para pasajeros, sin embargo, se puede advertir la proximidad de un cambio, teniendo en cuenta que aun estamos viviendo una etapa de transicion tecnologica que posee una tendencia a reducir los espacios de trabajo atendido por humanos a la digitalizacion y sistematizacion del mismo, reduciendo así el porcentaje de ocupacion del espacio fisico necesario en un 90% cuestion que invita entonces a pensar sobre la flexibilizacion de los espacios de la terminal y a repensar posibles usos futuros en aquel espacio ganado para la misma.



APROPIACION - DINAMICAS EXISTENTES

El espacio de la terminal es aprovechado por los usuarios de los pueblos y las pequeñas ciudad en aquellos momentos en los que se encuentra deshabitado. Como dijimos anteriormente, el flujo de recorridos que llegan a la terminal en pueblos de poca densidad habitacional es tan bajo que el espacio deshabitado se presenta como una oportunidad para los habitantes de la ciudad. Es asi como al observar se pueden ver jovenes que despliegan sus skates, personas que habitan en el bar como uno mas de la ciudad, entre otras actividades. Teniendo en cuenta la ubicacion estrategica de nuestra terminal, se decide que este sea un lugar convocante, un lugar al que llegar, donde se brinda informacion y un lugar que se pueda habitar.



PUERTA DE CAPITAN SARMIENTO - BARRIO DENSIFICADO FRENTE NORTE

Comencé a reflexionar sobre el propósito y las posibilidades de este lugar, imaginándolo como un espacio capaz de absorber las dinámicas vivas y cambiantes de la ciudad. Pensé en cómo podría convertirse en un verdadero servicio para los habitantes locales, integrándose a sus actividades cotidianas y, al mismo tiempo, ofreciendo un entorno versátil para que allí ocurran una infinidad de encuentros, eventos y actividades, que tengan que ver con el cruce entre ciudades.

La historia particular de esta ciudad, sus archivos y sus proyectos futuros bajo esta perspectiva, así como también el punto de inicio de un recorrido tanto físico como intelectual por la pampa vinculado al agroturismo. Y que, a su vez, así como diariamente este edificio acoge al visitante y lo empapa de identidad, también, eventualmente, este edificio podría hacer las veces de plaza, un punto de encuentro reunión y festejo, o de reencuentro entre el campo y la ciudad. Podría convertirse en un puente cultural y funcional. Un punto de partida simbólico y físico para explorar la vastedad de la pampa. La información del paisaje que nos une/nos representa.

Este edificio es ahora un HALL, una especie de nube programática que osa de poder adaptar sus espacios funcionales según las frecuencias y los flujos cambiantes de las temporadas de la ciudad, limitándose a establecer únicamente sus relaciones entre infraestructura – paisaje – ciudad. como infraestructura a establecer su relación con el paisaje circundante, incluyendo dentro de este también a la ciudad.

Entonces, en este contexto:

- ¿Cómo debería ser la terminal de Capitán Sarmiento hoy?
- ¿Podemos convertir la terminal en un "Lugar"?
- ¿Qué rol simbólico/significativo cumple la misma para la ciudad?

P R O G R A M A

1. HALL	01. Hall de acceso.....	250m2	425m2
	02. Recepcion.....	15m2	
	03. Estares Públicos	100m2	
	04. Maquinas expendedoras.....	60m2	
2. TRANSPORTE	01. Instruccion y boleteria.....	150m2	1035m2
	02. Encomiendas	165m2	
	02. Espera para usuarios.....	240m2	
	03. Lockers.....	35m2	
	04. Primeros auxilios.....	50m2	
	05. Espacio para descanso de choferes.....	75m2	
	06. Oficinas administracion general.....	120m2	
	07. Oficinas para directivos del transporte.....	200m2	
	08. Darsenas de estacionamiento para autobuses.....	6un	
	09. Playa de estacionamiento automotor para usuarios.....	20un	
10. Darsena de espera para Taxis y Remises.....	3un		
3. PAISAJE Y TURISMO	11. Espacio de consulta e informacion turistica	60m2	430m2
	12. Consulta de archivo historico	60m2	
	13. Lockers para archivo historico	60m2	
	14. Biblioteca del paisaje	30m2	
	15. Mesas de trabajo y consulta	100m2	
	16. Oficinas de turismo y paisaje	120m2	
4. PUBLICO GENERAL Y ESPARCIMIENTO	11. Area para muestras y exposicion.....	250m2	800m2
	12. Espacio de trabajo flexible / aulas taller/ SUM.....	350m2	
	13. Café restobar.....	200m2	
5. SERVICIOS GENERALES	01. Recinto de baños con cambiador.....	60m2 x 4	1130m2
	02. Nucleos de circulacion vertical.....	60m2 x4	
	03. Sala de maquinas.....	150m2	
	04. Circulaciones y muros.....	500m2	

TOTAL CUB. 3820m2₂₀

U N L U G A R
LA CONVERSACION DEL PAISAJE CONSTRUIDO



ESTRATEGIAS PROYECTUALES

MECANISMOS

DE

LA

ARQUITECTURA

Alberto Campo Baeza

VARIA
ARCHI
TECTO
NICA



diseño

En esta instancia, es interesante nombrar aquel estudio sobre ciertos “Mecanismos de la arquitectura” publicados por Alberto Campo Baeza en su libro “Varia Architectonica” donde la relación entre las formas y las escalas espaciales al interior de un edificio en relación a sus espacios contiguos, sean estos exteriores o interiores, resultan en un sinfín de sensaciones respecto a ambos espacios, aprovechando estos recursos para acercar/alejar el paisaje, objetivarlo/subjetivarlo. Reconocerlo y desconocerlo me animo a decir. Una manera de aprovechar el espacio para generar una imagen diferente de lo que acostumbramos a ver, enfatizando su potencia paisajística, posándose sobre ella o siendo incluso ella misma.

-Mecanismo de compresión/dilatación del espacio

El espacio comprimido en arquitectura es aquel en el que el cuerpo humano tiene esa sensación fuerte de compresión, tras una adecuada combinación de dimensión reducida en vertical y amplia en horizontal. Lo que llamamos compresión espacial. Si pasa lo contrario, se habla entonces de una dilatación espacial. Si combinamos ambos espacios, uno comprimido con uno dilatado, uno de simple altura con uno de doble altura, de manera que para entrar en el más alto se tenga que pasar a través del más bajo, el efecto es de gran eficacia espacial. Es el conocido mecanismo de la compresión-dilatación del espacio que tantas veces ha usado la arquitectura.

-Mecanismo de Enmarque/Subraye del paisaje

Pues frente a esos paisajes de horizonte lejano, la arquitectura puede utilizar dos mecanismos distintos: enmarcar ese paisaje, objetivándolo, o subrayar el mismo paisaje, subjetivándolo. Cuando a través de una ventana, el espectador dentro, ve el paisaje de horizonte lejano, el paisaje enmarcado se asemeja a un cuadro. Enmarcado por la sombra, objetiva ese paisaje que parece que se aleja del espectador.

Cuando a través de un plano horizontal en alto, el espectador sobre él, contempla el paisaje de horizonte lejano, el paisaje subrayado se asemeja al mar. Este paisaje, subrayado por el plano horizontal, por la línea de su borde, queda subjetivado. Pareciera que el espectador se adentrara en ese paisaje o que el paisaje viniera hacia él.

-Mecanismo Doble altura contigua o El espacio diagonal

Si tomamos un espacio de doble altura y lo ponemos frente a otro de doble altura, no sucede casi nada. Se obtiene un espacio mayor en planta y con la misma doble altura. Pero si al juntarlos desplazamos verticalmente uno de ellos hasta que ambos tengan en común una altura simple, obtendremos un espacio diagonal. Y si abrimos un hueco en el punto más alto de manera que la luz cruce diagonalmente ese espacio, habremos hecho visible la diagonalidad de este nuevo espacio.

De esta forma, el prisma trabaja sus bandas aplicando tales mecanismos a fin de generar un recorrido en relación al paisaje que devuelva diversas imágenes sobre el mismo en la relación con el aparato artefacto ahora HALL. En primera instancia, se prioriza conformar un espacio libre de estructura sobre la planta cero que le permita adoptar diferentes configuraciones de la misma según requerimientos de uso, pudiendo conformar grandes espacios de ferias, conferencias que se vinculen con el parque cuando la terminal no recibe ningún micro. Para ello es necesario desdoblarse el funcionamiento de la terminal, generando el espacio de arriba y embarque en el piso de subsuelo, siendo la única parte del programa con requerimientos específicos a resolver, conformando el espacio estereotómico del proyecto.



ENMARCAR



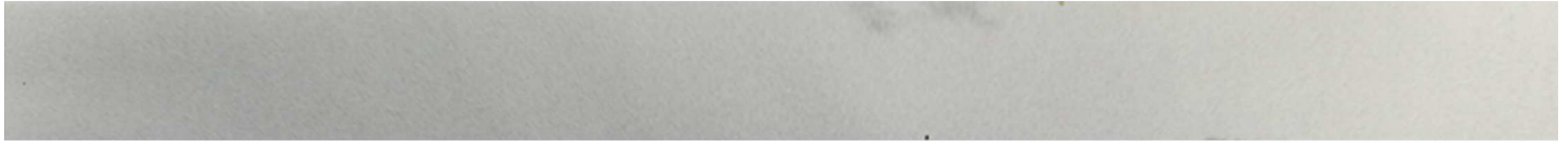
COMPRIMIR



DILATAR



SUBRAYAR





PROYECTO ARQUITECTONICO

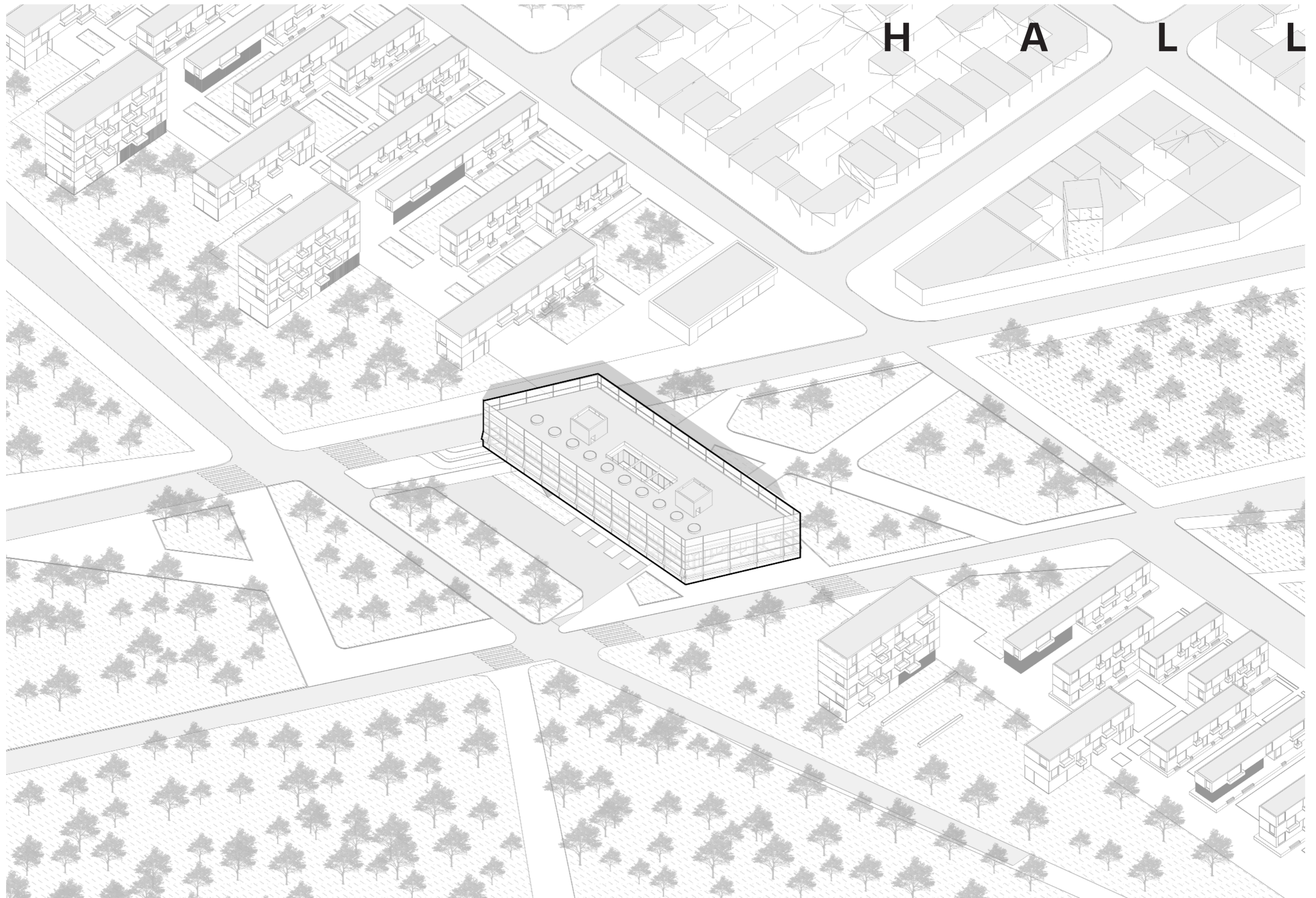
GENERALIDADES

DEL

PROYECTO

Entre las generalidades del proyecto se encuentra el desafío de diseñar una pieza arquitectónica que no solo responda a los requerimientos funcionales del presente, sino que también sea capaz de adaptarse a las necesidades imprevisibles del futuro. La flexibilidad es clave, permitiendo que el edificio albergue diversos usos y programas, incluyendo aquellos vinculados a la infraestructura, como es el caso de una terminal de ómnibus.

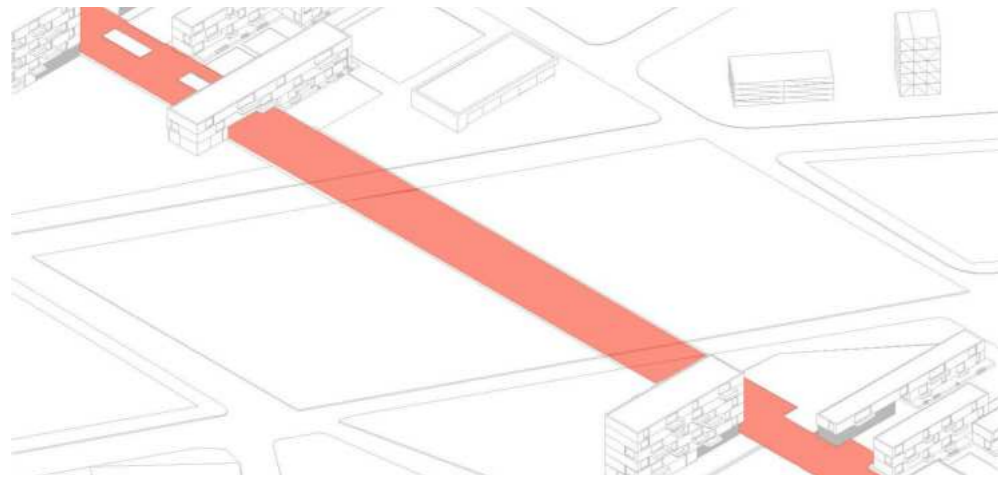
Desde una perspectiva urbana, el proyecto juega con la interacción entre lo que está formalmente materializado y lo que se diluye en el espacio, evitando una delimitación rígida entre interior y exterior. Este enfoque establece continuidades visuales y funcionales, especialmente en los pisos de planta baja y terraza, creando una fluidez entre los distintos niveles del edificio y su entorno. En el subsuelo, se materializa el recinto destinado al transporte, mientras que en los niveles superiores se define la "cámara del hall", un espacio intermedio que se configura como un punto de transición entre la pampa y la ciudad. Esta relación simbólica y funcional entre los diferentes espacios permite que el proyecto se inserte de manera armónica en su contexto, fomentando una integración que trasciende las fronteras físicas del edificio.



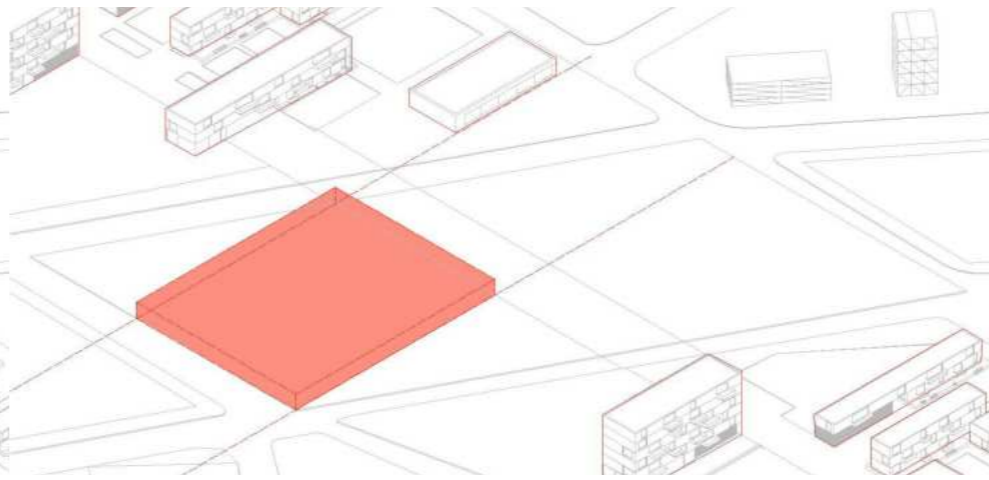
H A L L

S I N T E S I S P R O Y E C T U A L

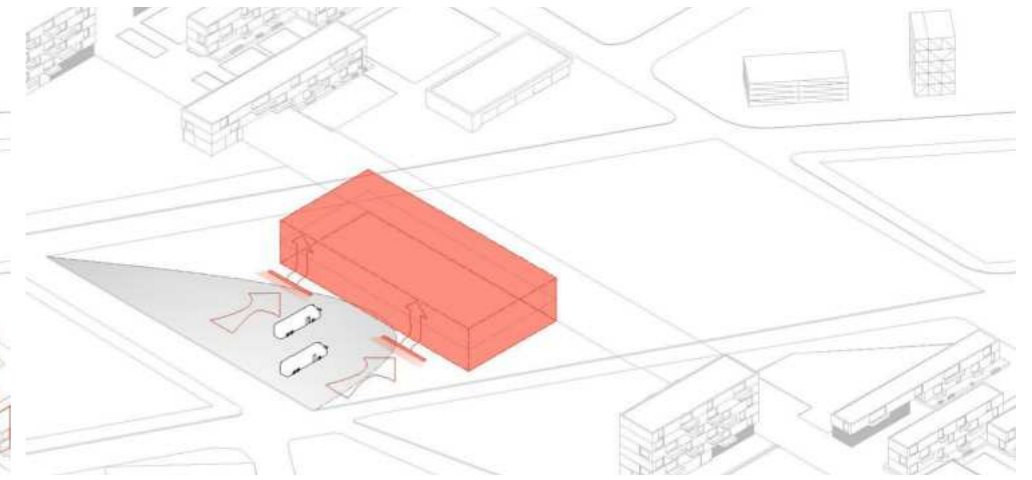
SITIO Y PROYECTO



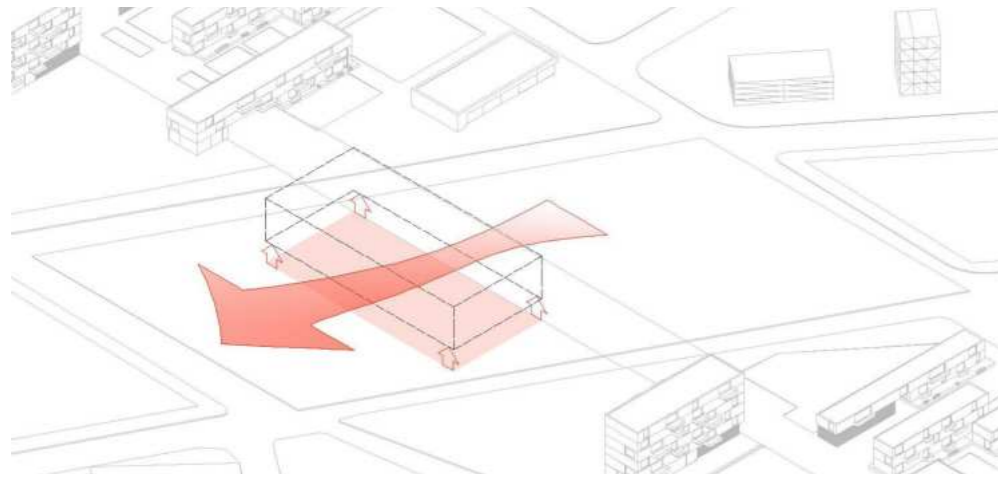
1. RECONOCIMIENTO DE EJE PEATONAL DE CONJUNTO



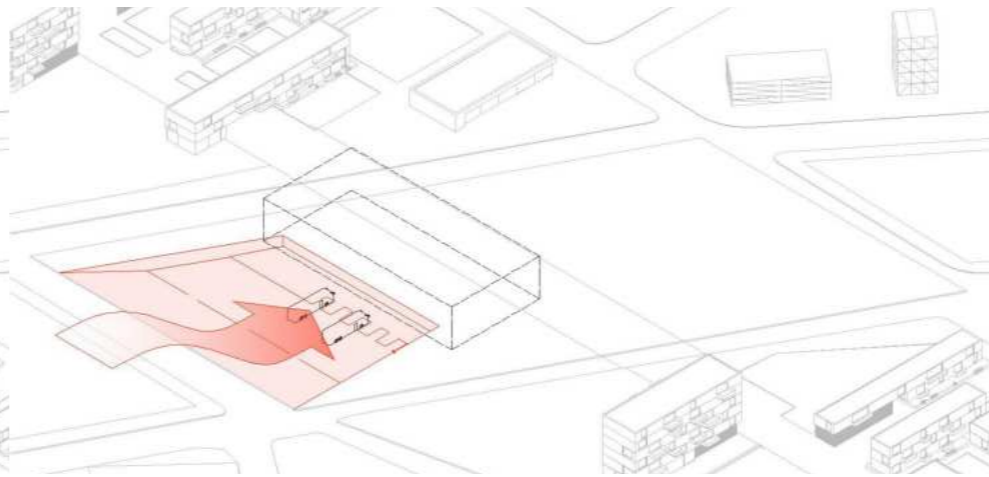
2. POSICIONAMIENTO FRENTE AL EJE Y DEFINICION GEOMETRICA DE CONJUNTO



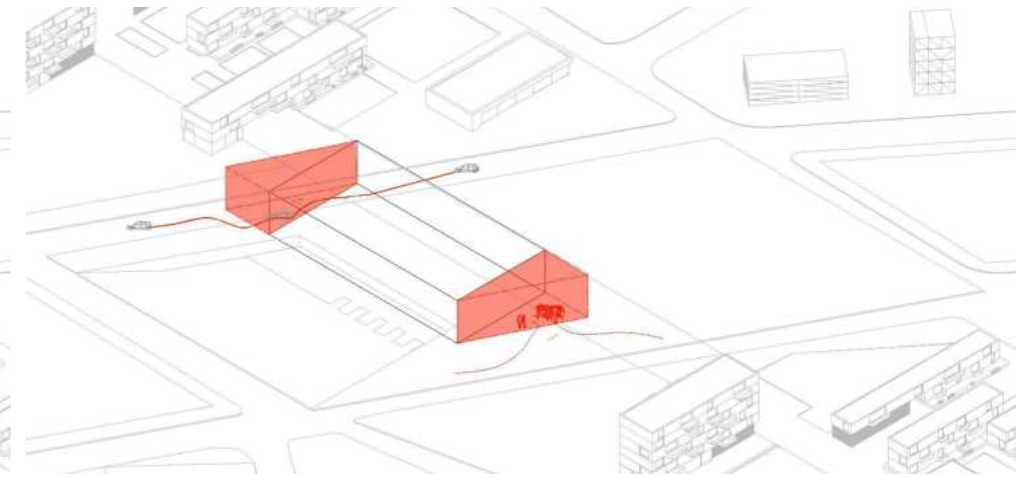
3. REQUERIMIENTOS ESPACIALES: PLAYA DE MANIOBRAS Y COMPACIDAD DEL VOLUMEN



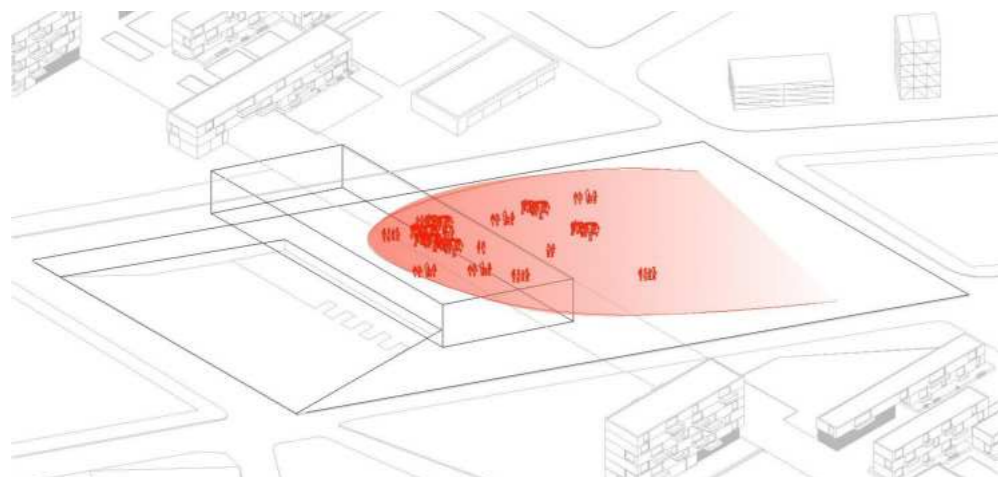
4. SUSPENSION VOLUMETRICA Y CONEXION VISUAL PARQUE-PAMPA



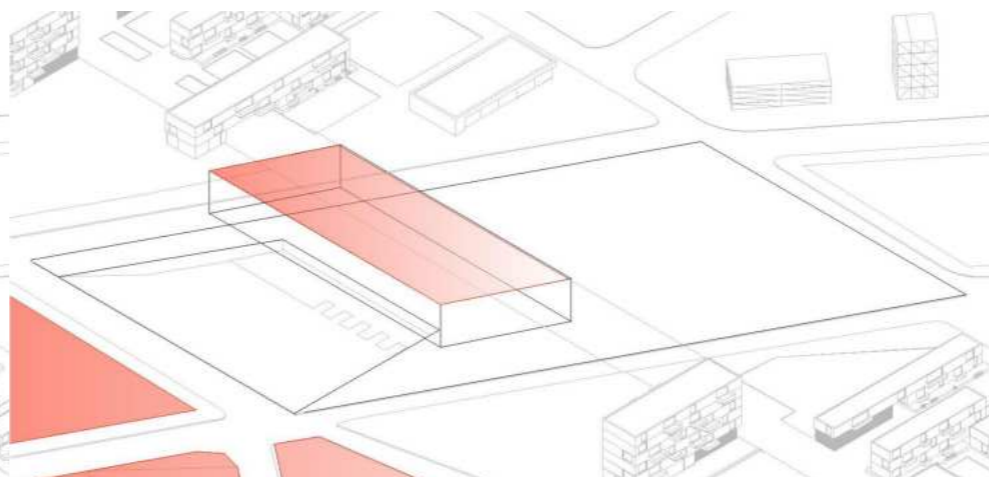
5. SOTERRAMIENTO DE TRANSPORTES



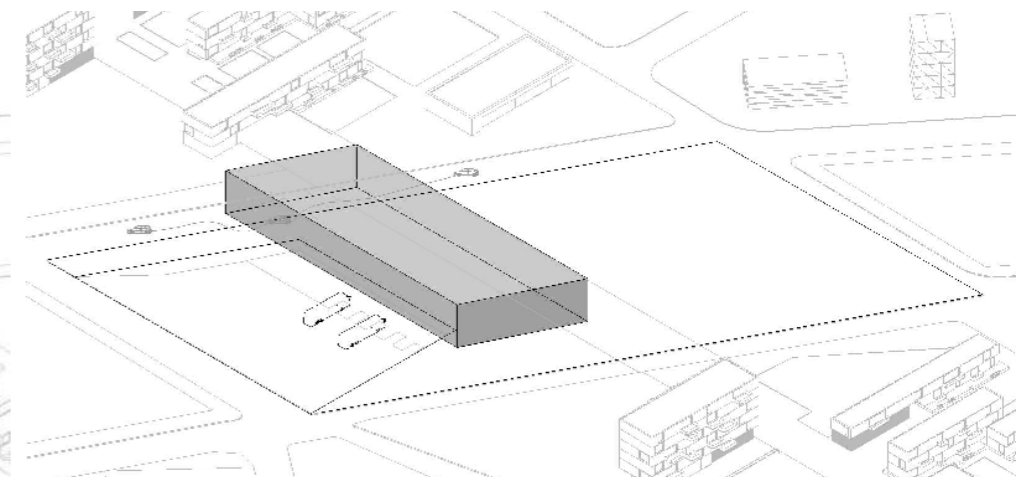
6. COMPOSICION SEMICUBIERTA DIAGONAL; TRANSICIONES Y ACCESOS PEATONALES/MOTORES



7. CONEXIÓN PARQUE-HALL; VINCULACION INDEPENDIENTE Y FLEXIBILIDAD FUNCIONAL

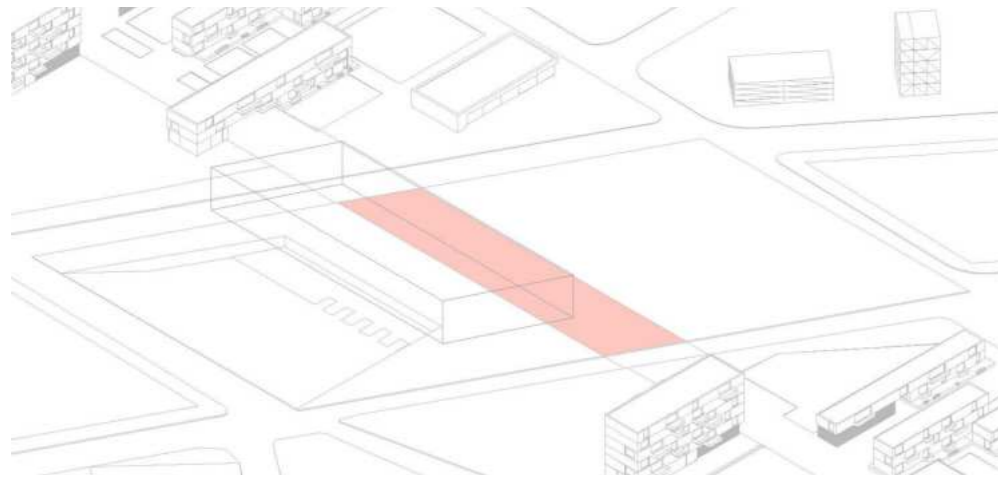


8. TERRAZA JARDIN; CONTINUIDAD ESPACIAL DEL PAISAJE CONSTITUYENTE

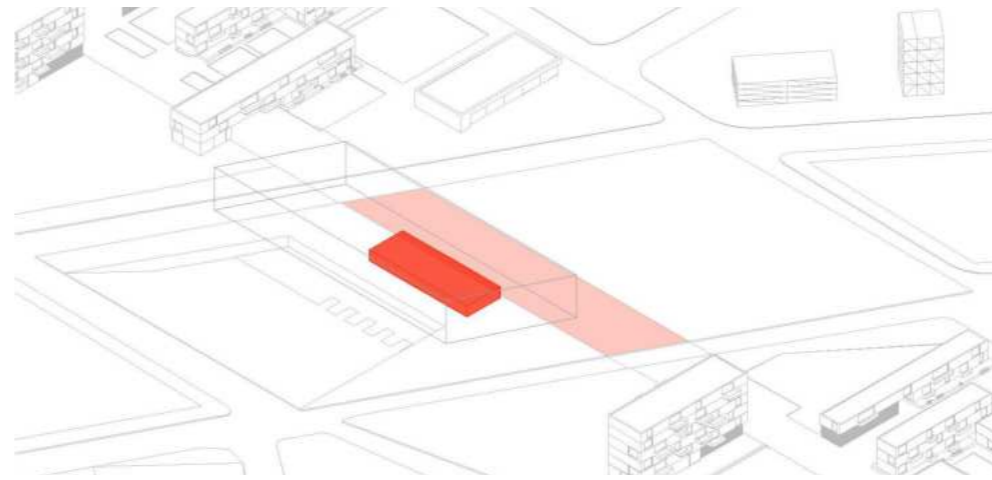


9. SINTESIS VOLUMETRICA; OBJETO LINEA.

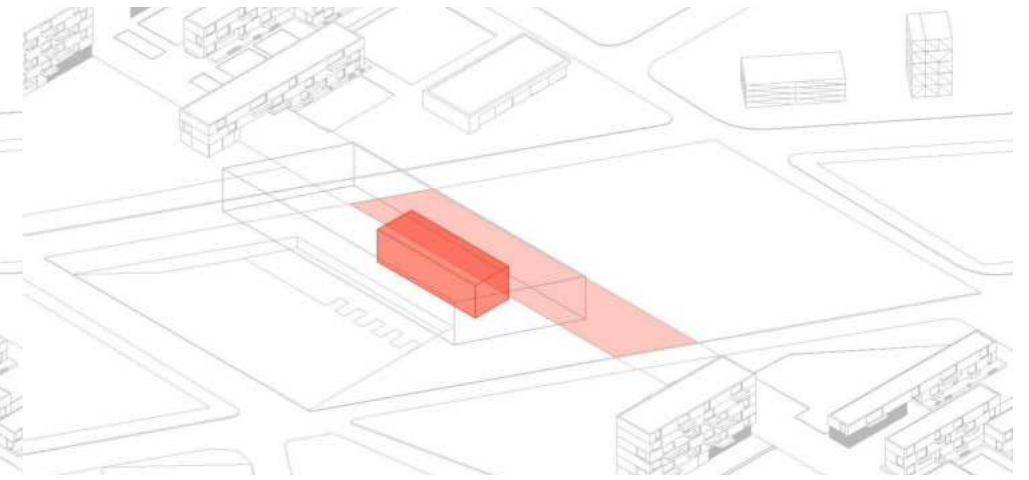
LA SOLIDEZ DEL AIRE
DISEÑAR EL VACIO



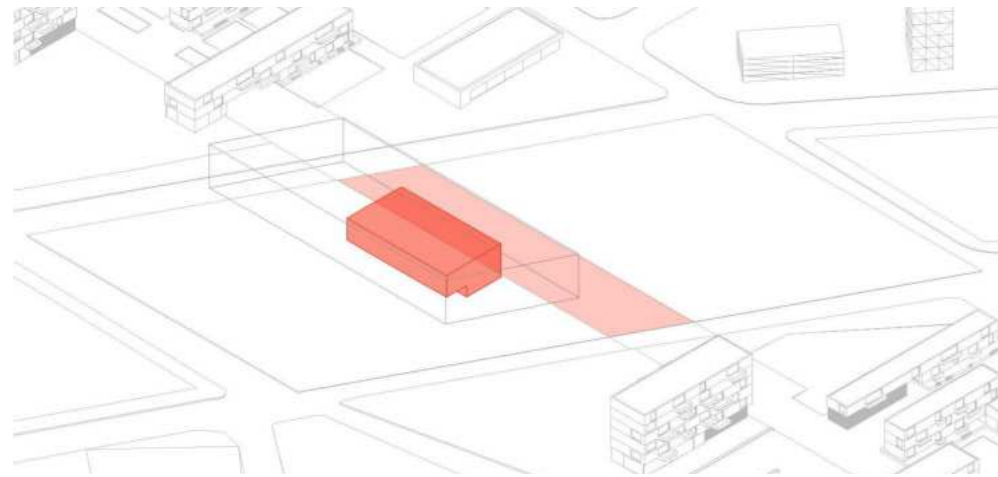
1. RECONOCIMIENTO EJE PEATONAL PARQUE Y CONJUNTO



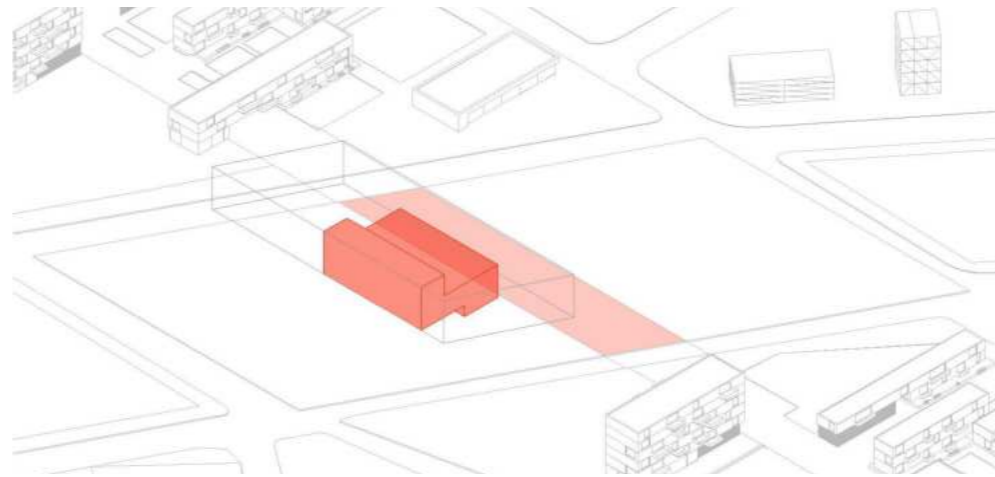
2. APERTURA CENTRAL



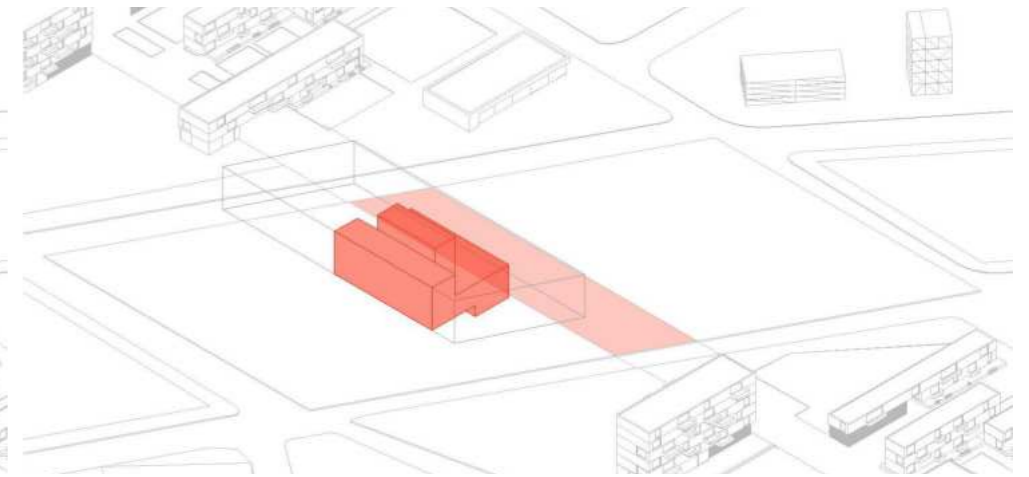
3. DUPLICACION ESPACIAL



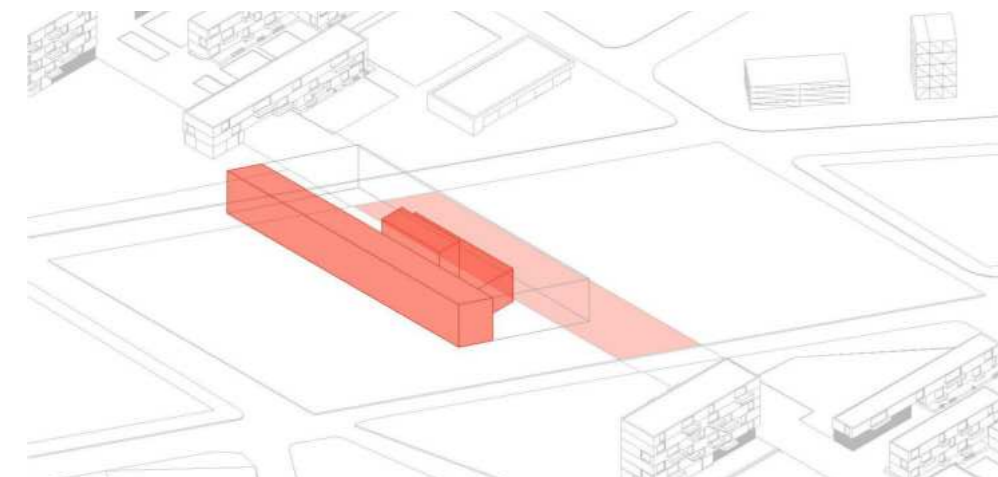
4. VINCULACION Y APROXIMACION AL PAISAJE



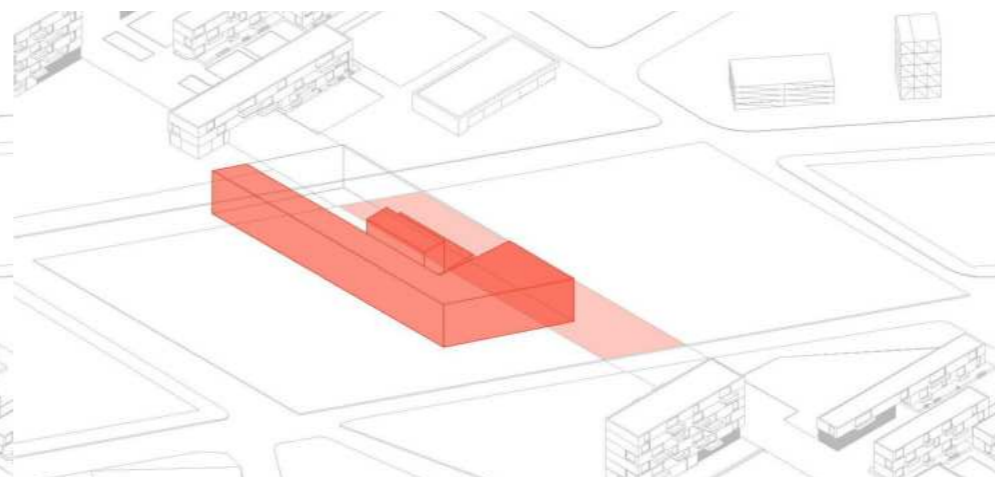
5. ESPACIOS CONTIGUOS; VINCULACION DIAGONAL



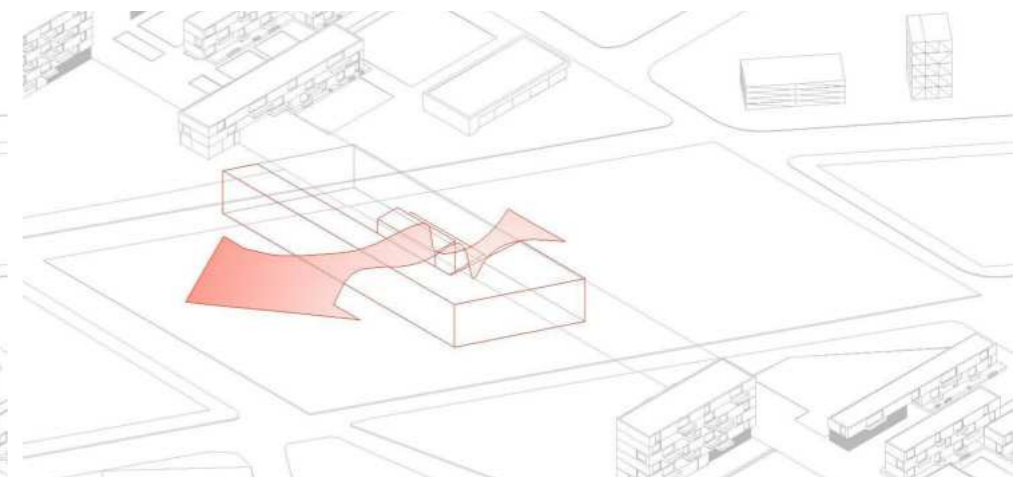
6. DOBLE VINCULACION DIAGONAL; REMATE ABIERTO; VINCULO CON ESPACIO EXTERIOR TERRAZA



7. FRENTE Y APROPIACION DE LA ESCALA DEL PAISAJE



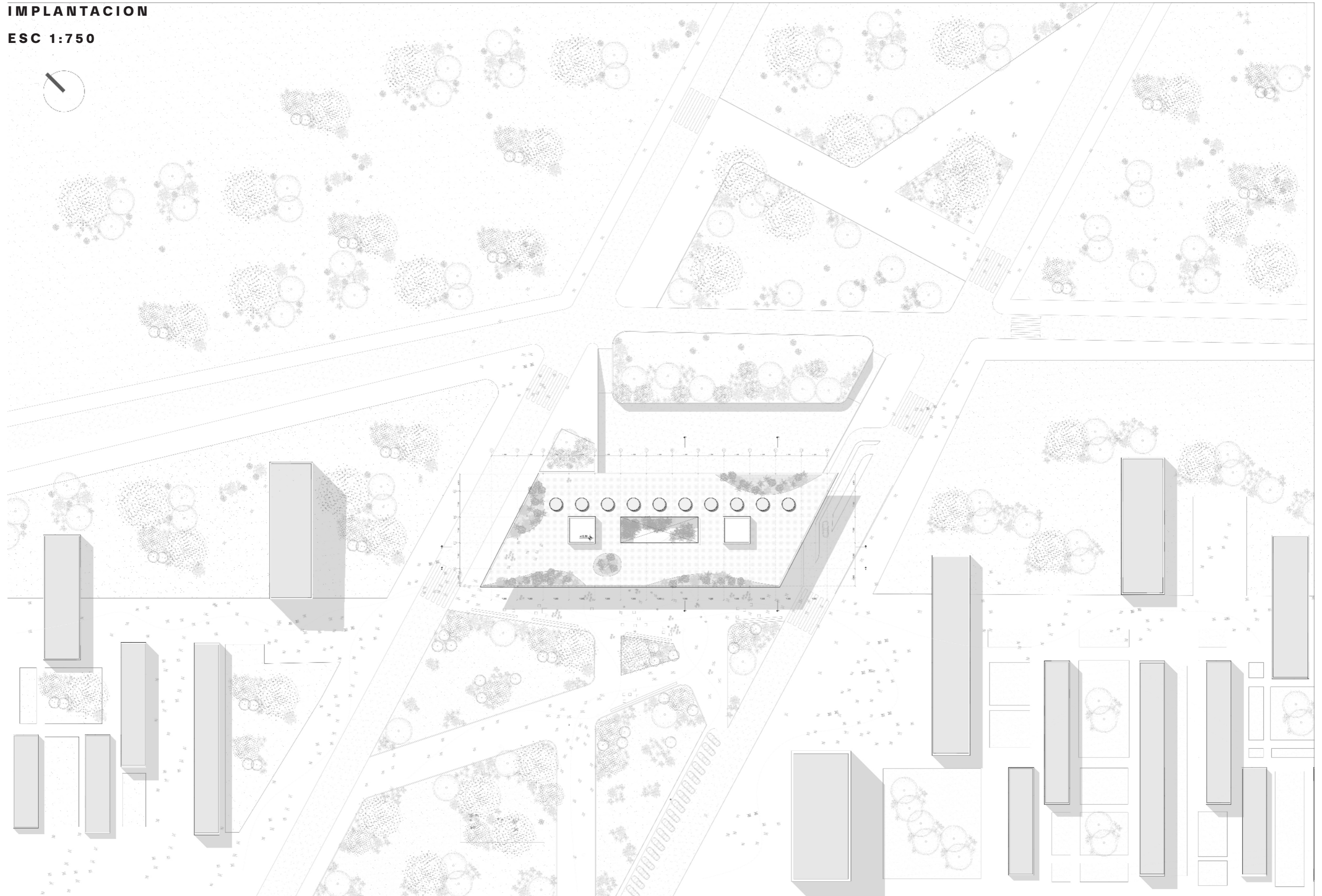
8. EXTENSION DEL VACIO EN TORNO A ORIENTACION



9. SINTESIS DE VINCULACION, ALCE Y ACERCAMIENTO DEL USUARIO AL PAISAJE

IMPLANTACION

ESC 1:750

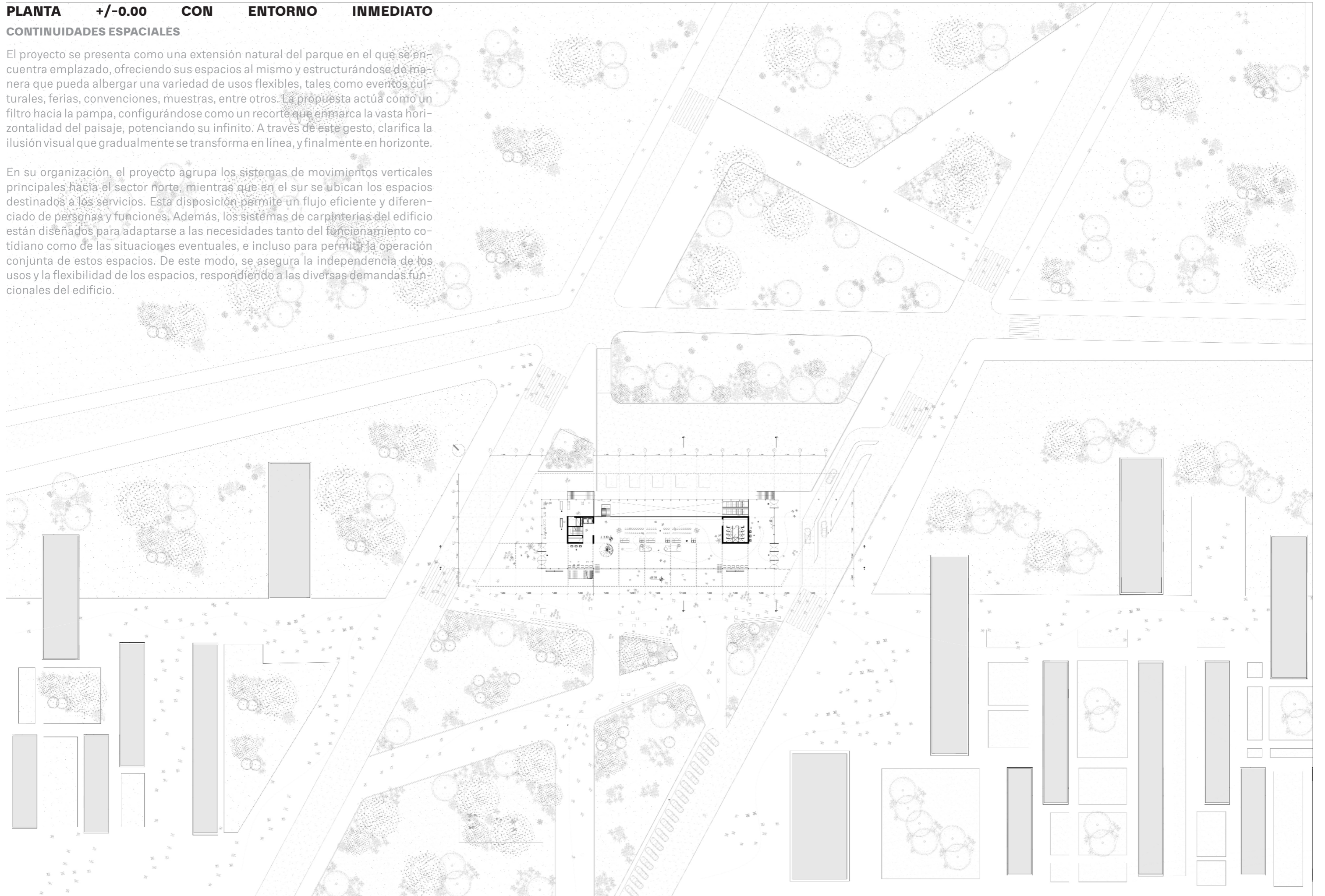


PLANTA +/-0.00 CON ENTORNO INMEDIATO

CONTINUIDADES ESPACIALES

El proyecto se presenta como una extensión natural del parque en el que se encuentra emplazado, ofreciendo sus espacios al mismo y estructurándose de manera que pueda albergar una variedad de usos flexibles, tales como eventos culturales, ferias, convenciones, muestras, entre otros. La propuesta actúa como un filtro hacia la pampa, configurándose como un recorte que enmarca la vasta horizontalidad del paisaje, potenciando su infinito. A través de este gesto, clarifica la ilusión visual que gradualmente se transforma en línea, y finalmente en horizonte.

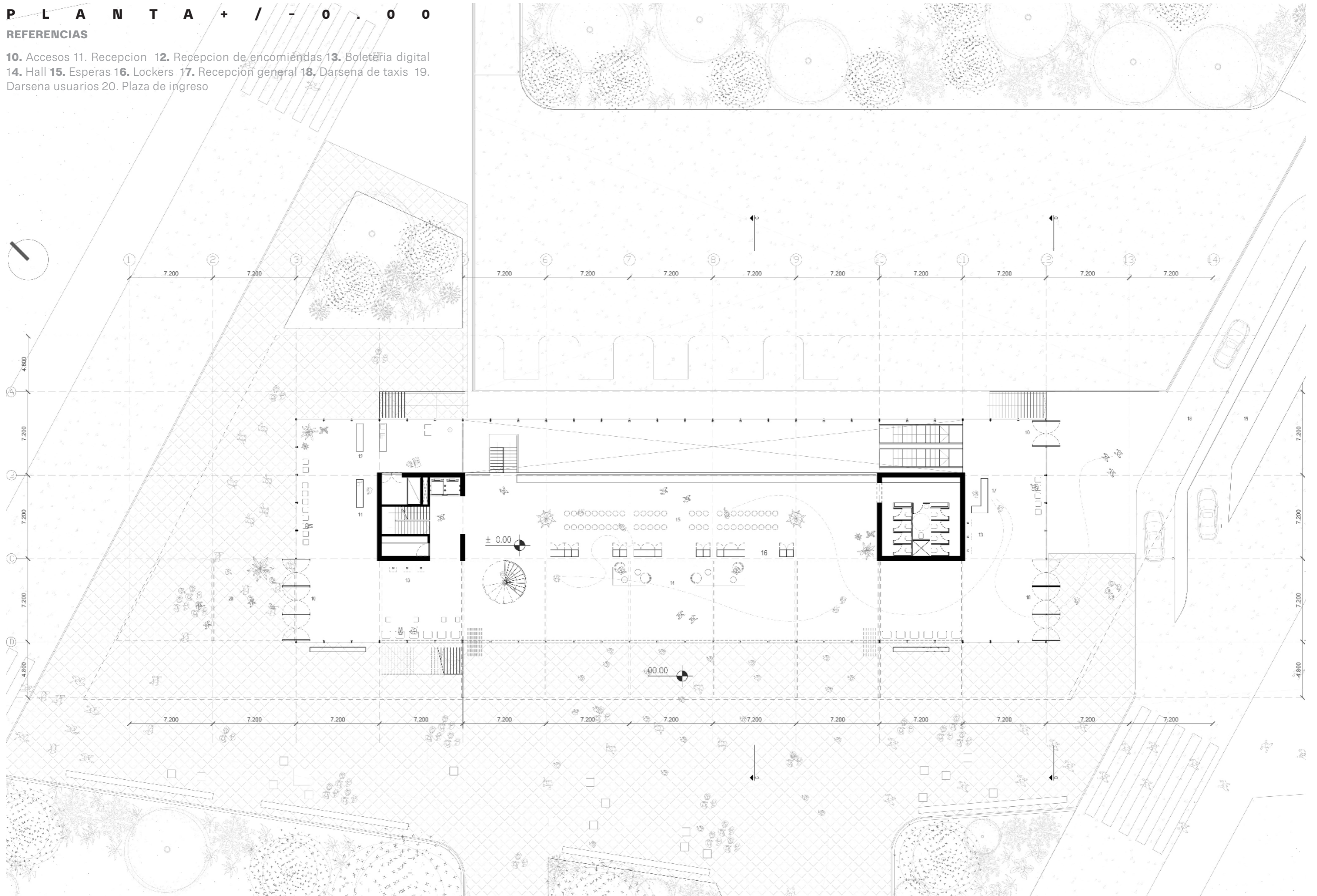
En su organización, el proyecto agrupa los sistemas de movimientos verticales principales hacia el sector norte, mientras que en el sur se ubican los espacios destinados a los servicios. Esta disposición permite un flujo eficiente y diferenciado de personas y funciones. Además, los sistemas de carpinterías del edificio están diseñados para adaptarse a las necesidades tanto del funcionamiento cotidiano como de las situaciones eventuales, e incluso para permitir la operación conjunta de estos espacios. De este modo, se asegura la independencia de los usos y la flexibilidad de los espacios, respondiendo a las diversas demandas funcionales del edificio.



PLANTA + / - 0.00

REFERENCIAS

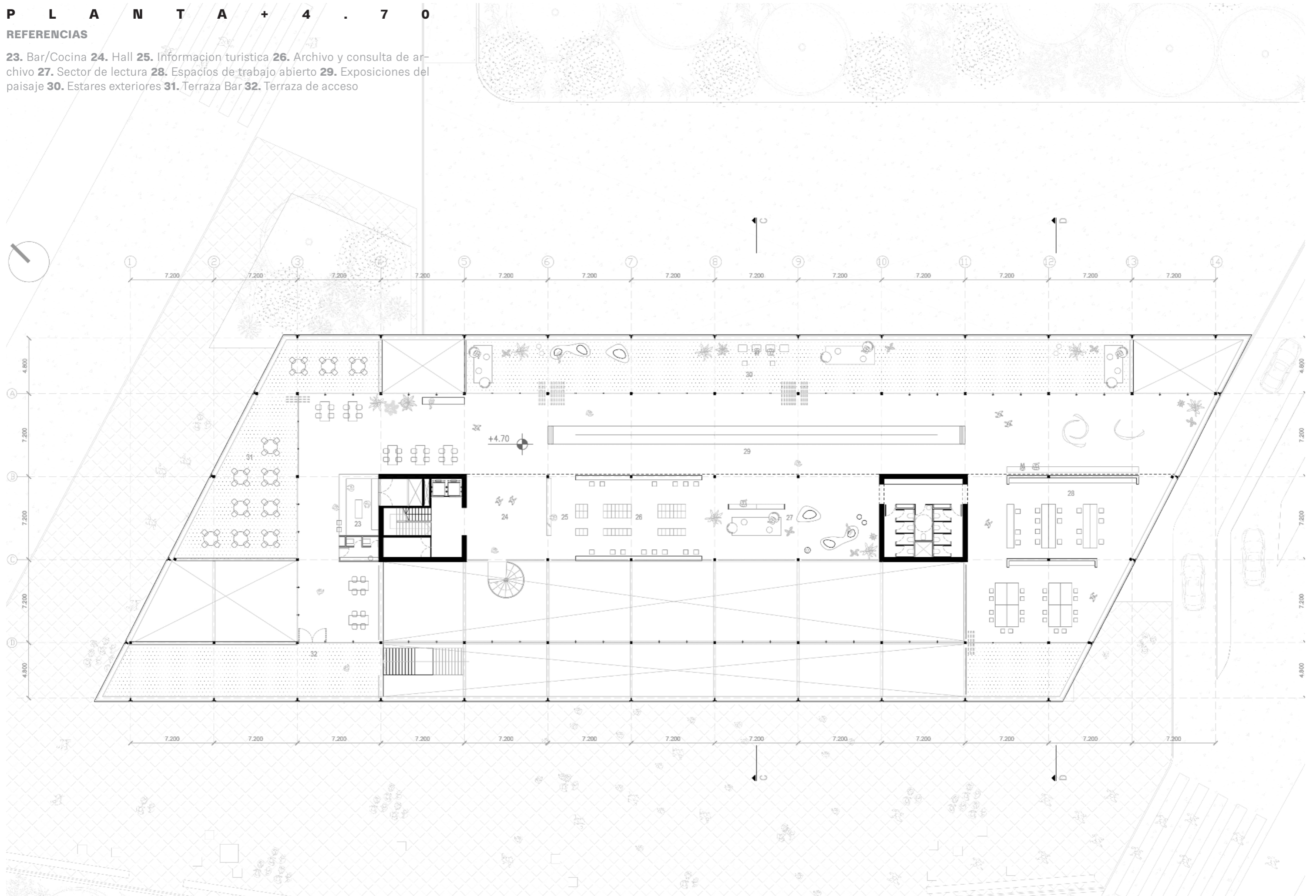
- 10. Accesos
- 11. Recepcion
- 12. Recepcion de encomiendas
- 13. Boleteria digital
- 14. Hall
- 15. Esperas
- 16. Lockers
- 17. Recepcion general
- 18. Darsena de taxis
- 19. Darsena usuarios
- 20. Plaza de ingreso



PLAN T A + 4 . 7 0

REFERENCIAS

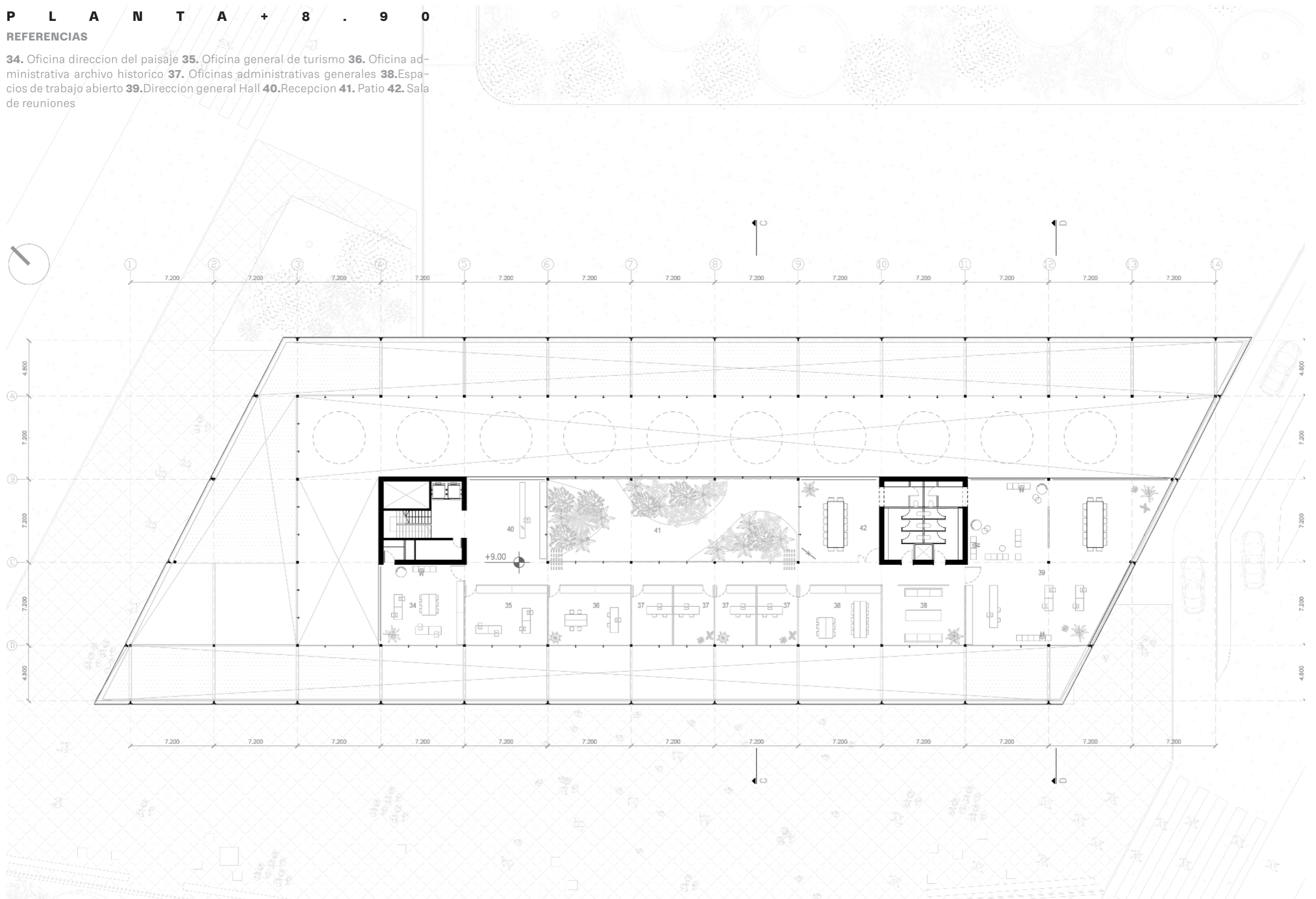
23. Bar/Cocina 24. Hall 25. Información turística 26. Archivo y consulta de archivo 27. Sector de lectura 28. Espacios de trabajo abierto 29. Exposiciones del paisaje 30. Estares exteriores 31. Terraza Bar 32. Terraza de acceso



PLAN T A + 8 . 9 0

REFERENCIAS

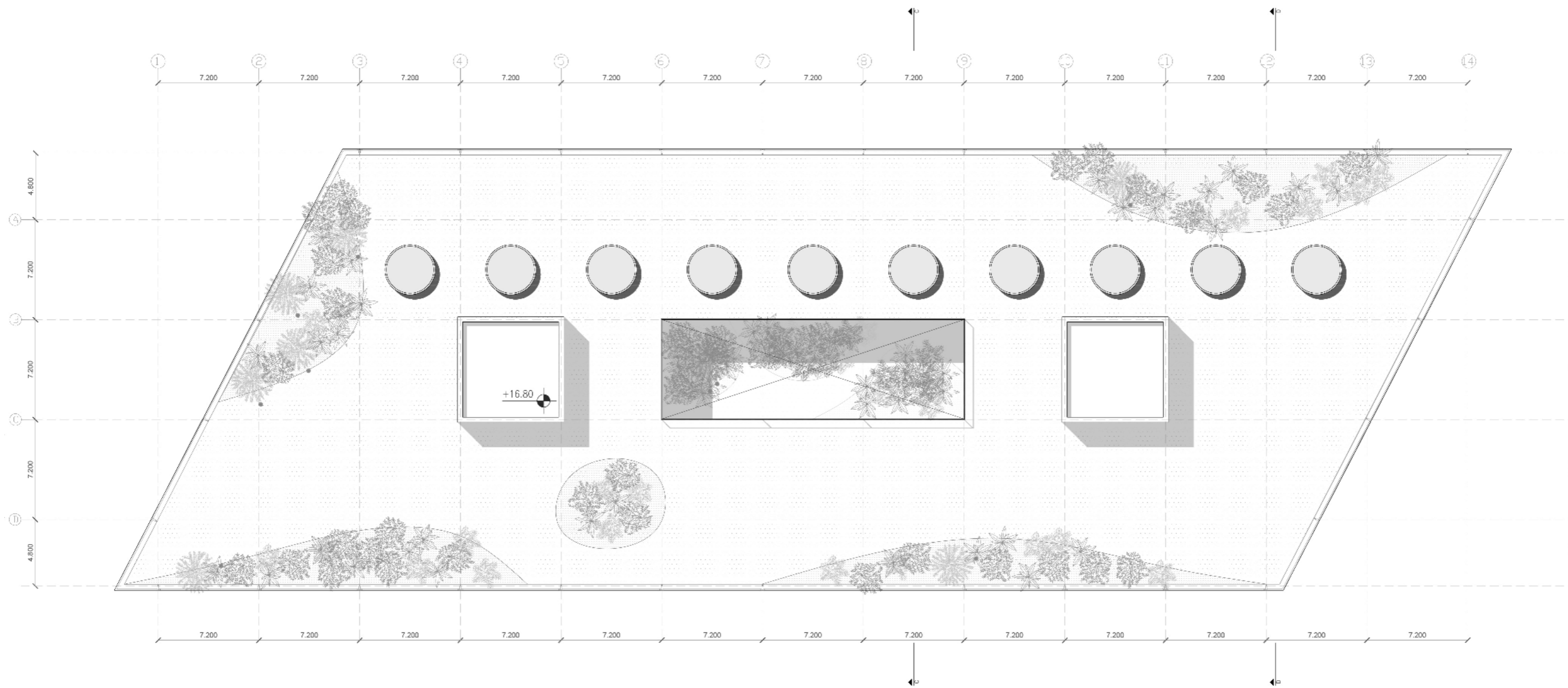
34. Oficina direccion del paisaje 35. Oficina general de turismo 36. Oficina administrativa archivo historico 37. Oficinas administrativas generales 38. Espacios de trabajo abierto 39. Direccion general Hall 40. Recepcion 41. Patio 42. Sala de reuniones



PLANTA AZOTEA + 13.60

REFERENCIAS

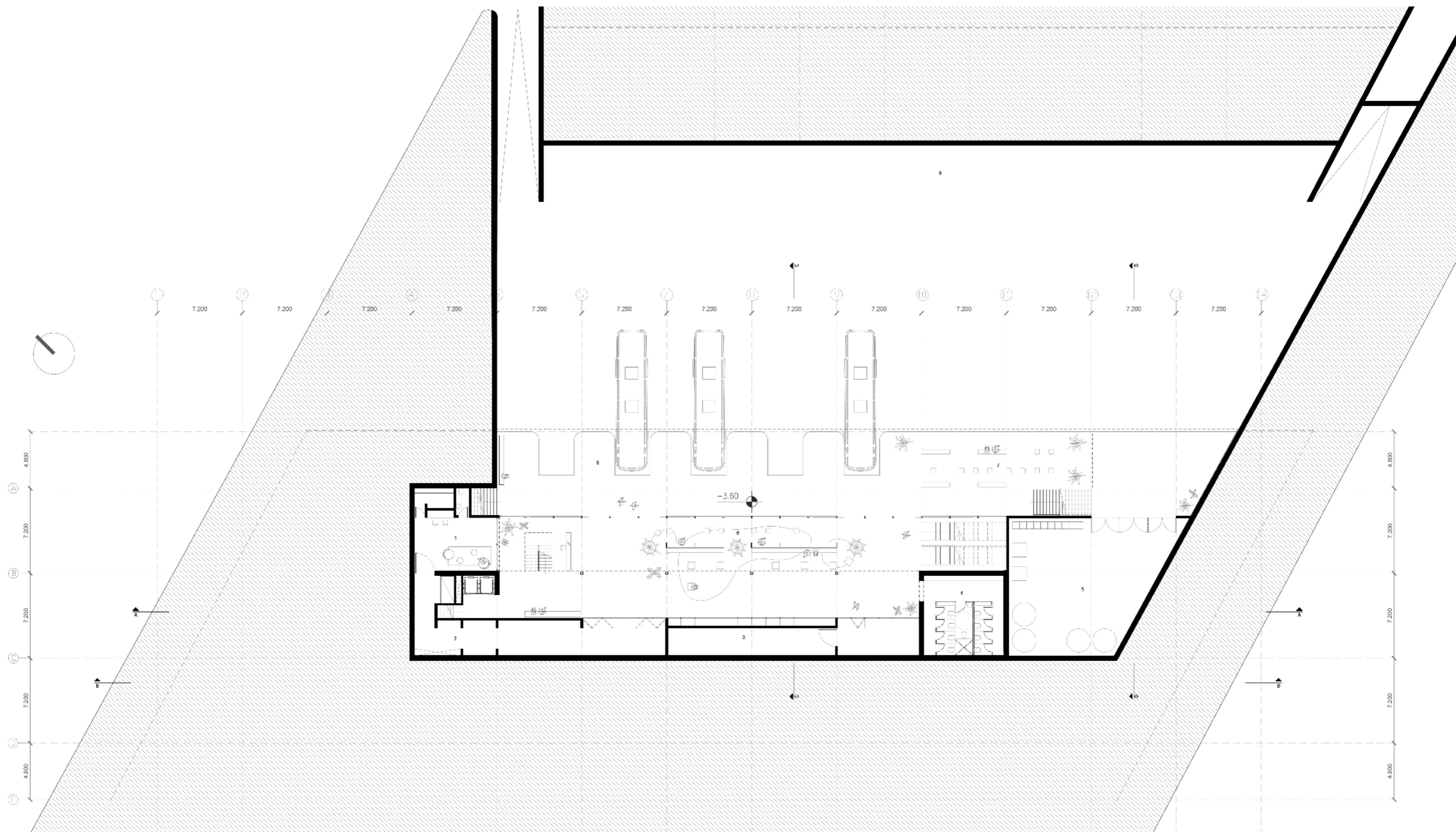
43. Terraza accesible



PLANTASUBSUELO - 3.60

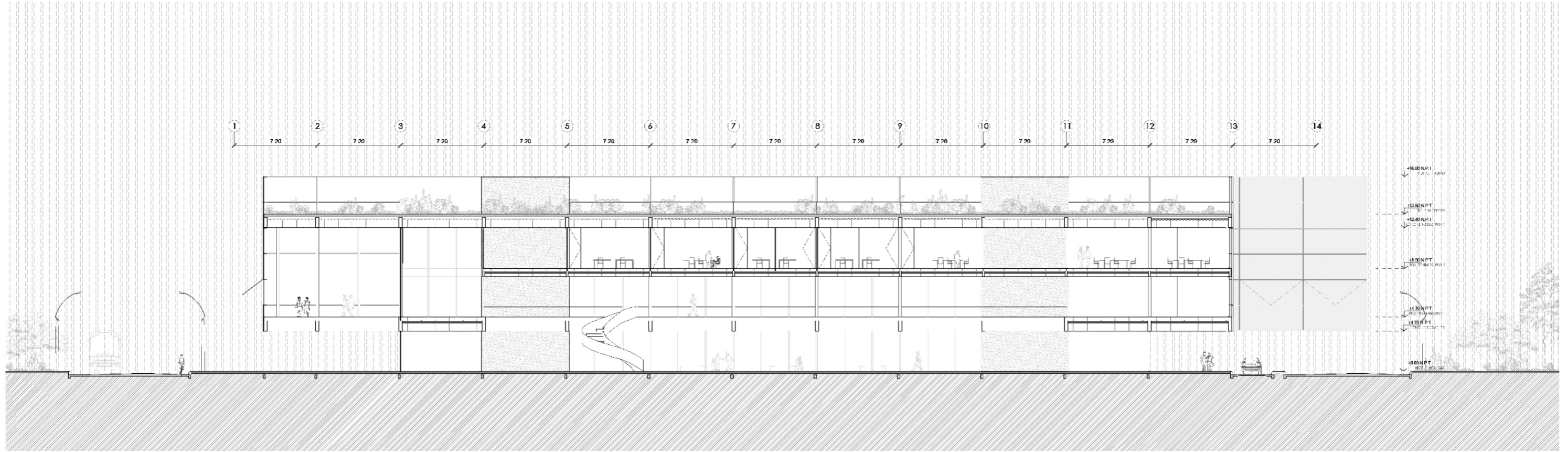
REFERENCIAS

1. Sala de estar para choferes con 2.Encomiendas con montacargas 3. Depositos Generales 4.Baños y servicios 5. Sala de maquinas 6. Esperas 7. Esperas exteriores 8. Plataformas 9. Playa de maniobras

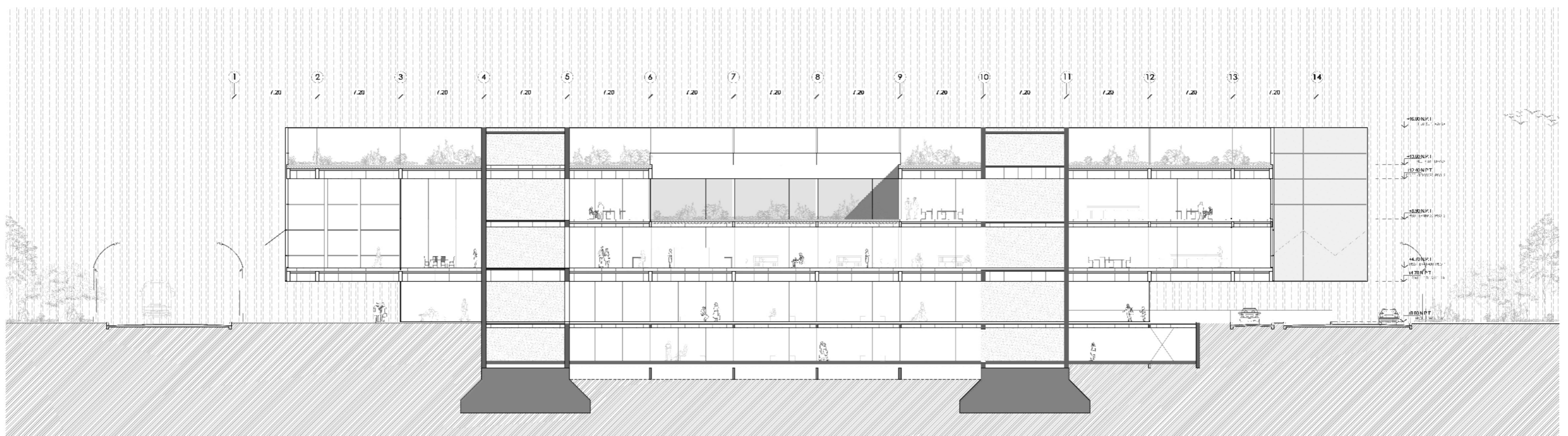


CORTES LONGITUDINALES

CORTE A-A

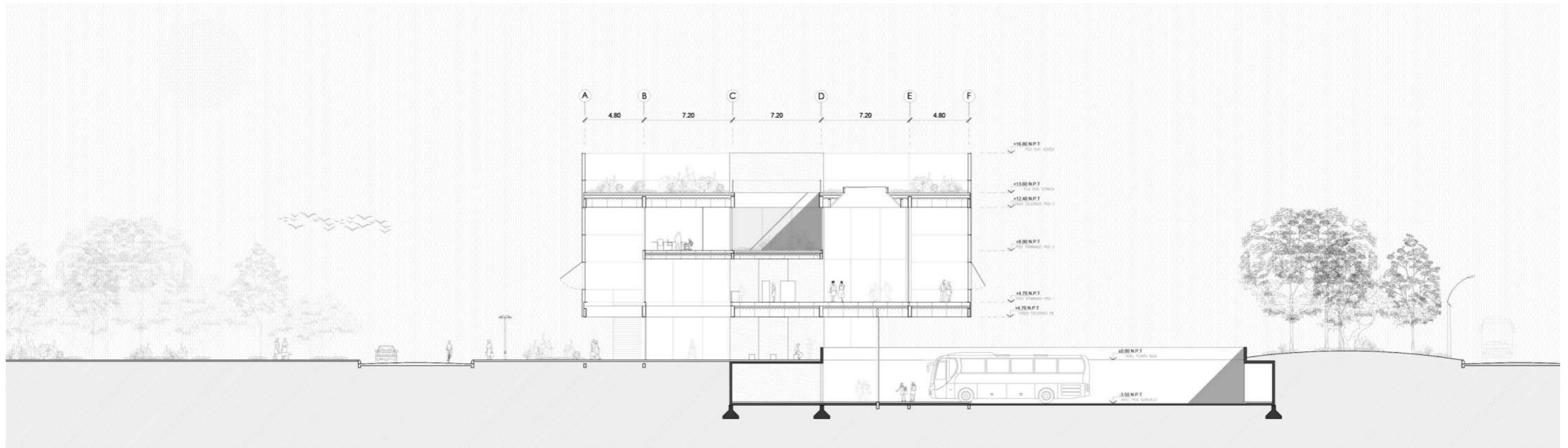


CORTE B-B

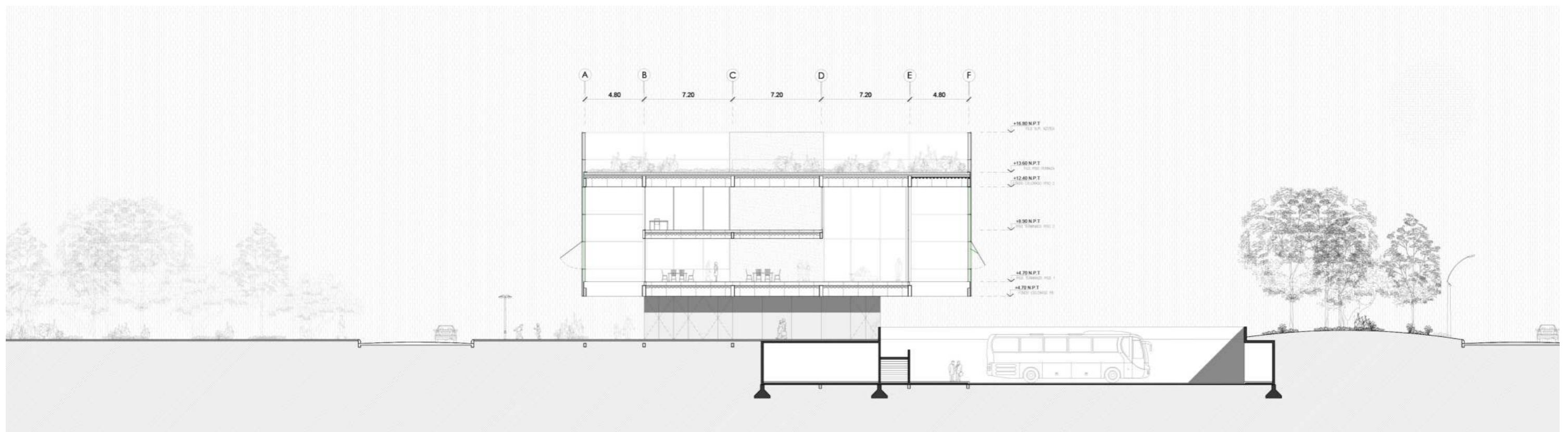


C O R T E S T R A N S V E R S A L E S

CORTE C-C

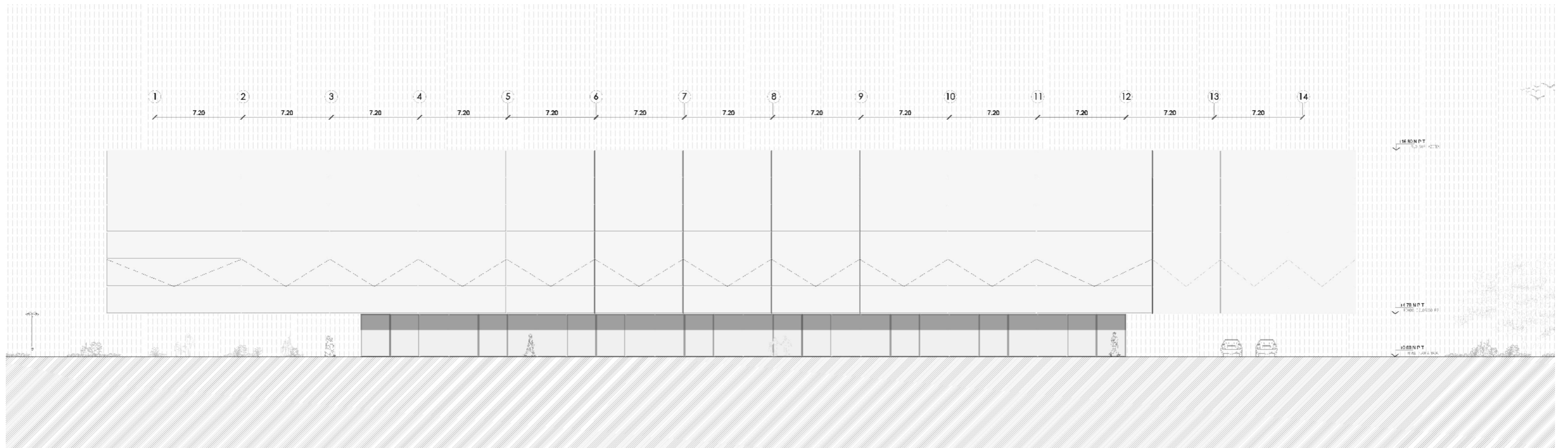


CORTE D-D



V I S T A S

VISTA FRONTAL



VISTA LATERAL















RESOLUCION ESTRUCTURAL

GENERALIDADES

SOBRE

LA

ESTRUCTURA

La propuesta estructural se fundamenta en la necesidad de optimizar el aprovechamiento de las condiciones ofrecidas por el emplazamiento estratégico sobre el origen del Parque Lineal Capitán Sarmiento, en el primer borde de la ciudad. Este posicionamiento no solo tiene en cuenta las posibles eventualidades de uso programadas, sino también la flexibilidad para futuros cambios y transformaciones del edificio, adaptándose a las necesidades del entorno y del tiempo.

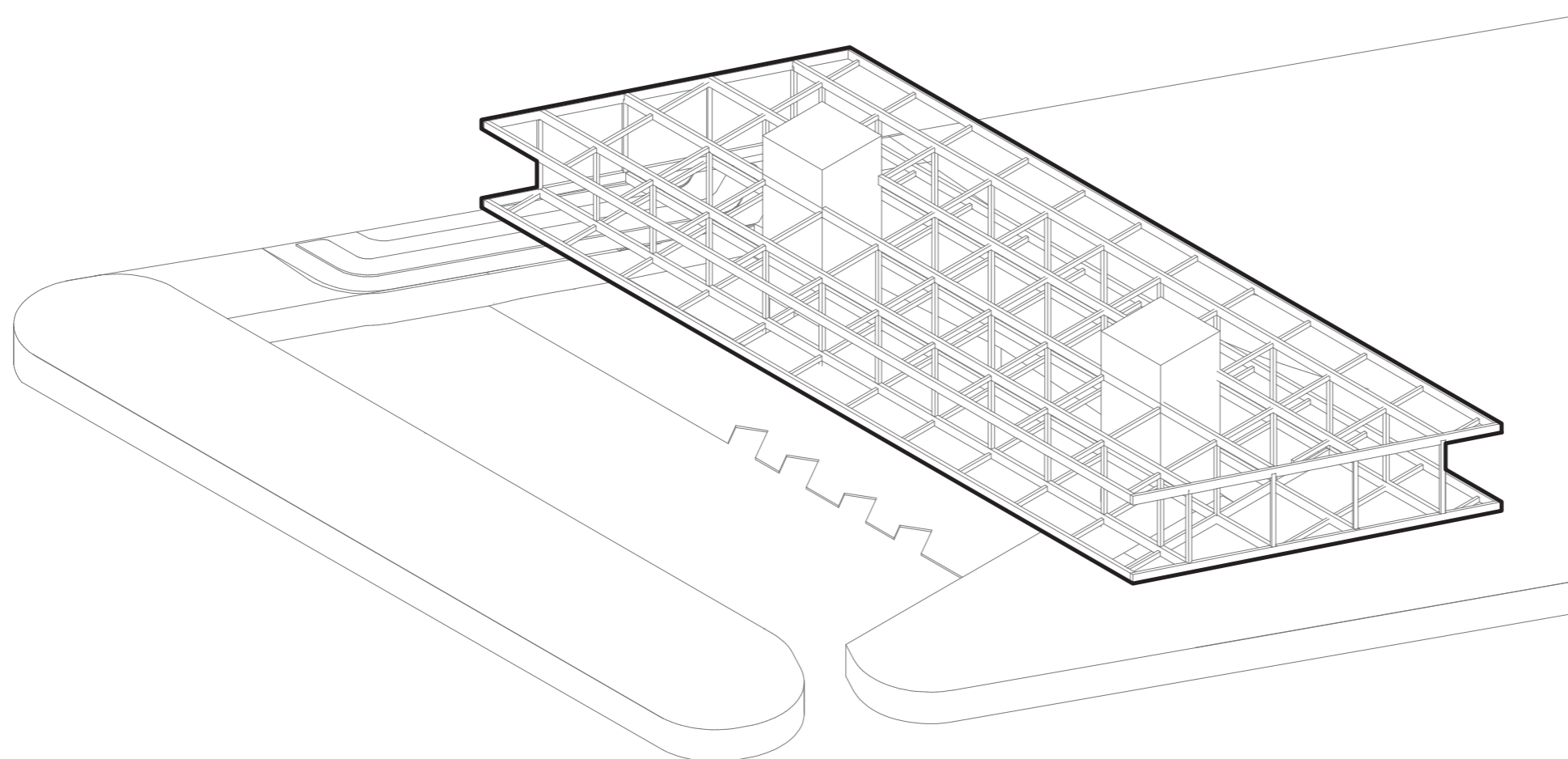
Para lograr una distribución espacial eficiente, se plantea el uso de un entramado de vigas Vierendeel de hierro fundido, empotradas en los núcleos de hormigón armado. Esta solución estructural permite la creación de grandes espacios libres de apoyos en la planta baja, favoreciendo la circulación y las transiciones entre el "Hall" y el parque, así como entre el espacio urbano circundante y el "Hall", mejorando los accesos y la relación entre interior y exterior. Esta disposición también favorece la integración del edificio con su entorno inmediato, asegurando una conexión fluida con el espacio público.

Se decide, además, deprimir el terreno hasta el nivel -3.60 m, específicamente en el área destinada a un programa con requerimientos espaciales especiales. Este movimiento no solo evita posibles conflictos de uso con el resto del edificio, sino que también libera la vista hacia el paisaje circundante, contribuyendo a la recuperación visual del área y la creación de una relación más directa con el entorno natural.

Respecto a la estructura, se presta especial atención al empotramiento de las vigas Vierendeel principales, así como a los vínculos entre las vigas, con el objetivo de garantizar el comportamiento solidario de la estructura. Este enfoque permite que la estructura funcione como una pieza única, capaz de resolver los esfuerzos y las posibles deformaciones que pudieran presentarse, asegurando la estabilidad y la eficiencia estructural a lo largo del tiempo.

ESTRUCTURA

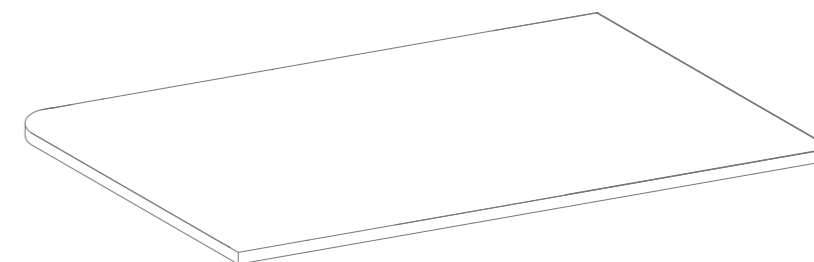
La estructura se conforma a partir de dos vigas vierendeel principales, arriostradas perpendicularmente por vigas vierendeel de menor tamaño, generando así un entramado. el cual tiene una modulación de 7,20m x 7,20m, a este se le adhieren voladizos en la parte más larga del proyecto de 4,80m. Este entramado se sostiene en dos apoyos realizados de hormigón armado, sus medidas son de 7.20m x 7.20mx 20.80m. Los cuales albergan los núcleos de circulación vertical, servicios y plenos para instalaciones. Estos se fundan en dos grandes bases aisladas también de hormigón armado. El subsuelo está diseñado a partir de tabiques de contención de hormigón armado, según cálculos estructurales. Generando un gran espacio para el ingreso a la playa de estacionamiento y maniobra de autobuses.



PARQUE

1

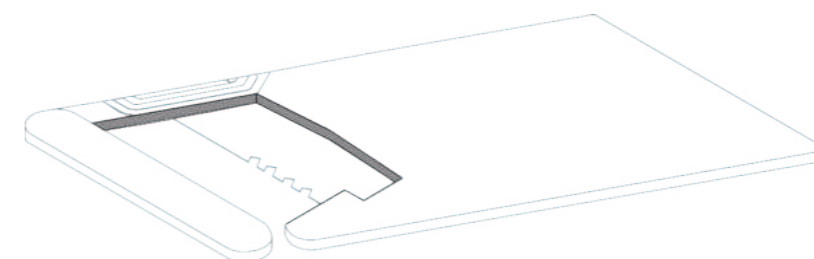
Dado la ubicación del terreno elegido para implantar mi proyecto empecé a pensar en un lugar que abracé la llegada de los visitantes. Este debería poder absorber las dinámicas existentes de la ciudad, ser servicio para los locales y a su vez otorgar la posibilidad de que allí sucedan un sinfín de encuentros y actividades. Pero todo esto tendría que suceder sin obstaculizar las visuales a la pampa, sin estorbar la relación del usuario con el paisaje circundante.



SUBSUELO

2

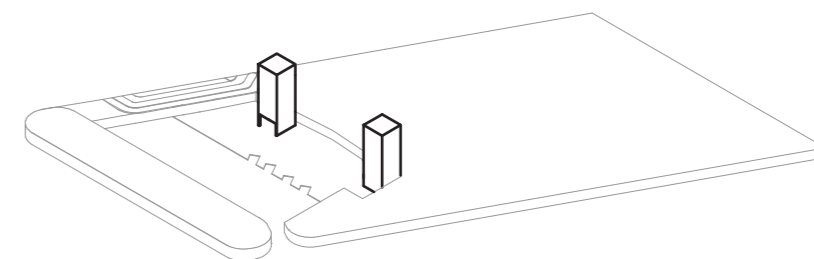
Con esta premisa opte por diseñar un subsuelo conformados por tabiques de contención de hormigón armado donde se albergarían los usos relacionados a la infraestructura de proyecto, usos y actividades no flexibles del programa.



NUCLEOS DE HORMIGÓN

3

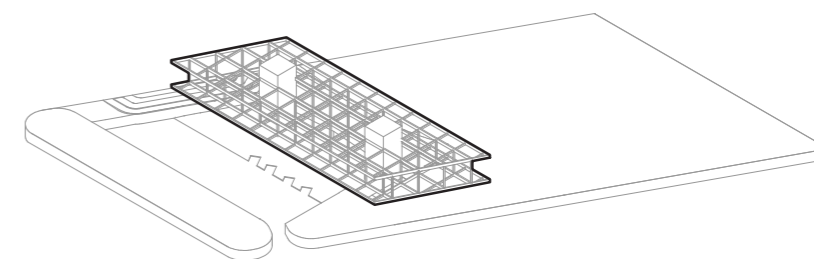
Los apoyos encargados de sostener la estructura principal del proyecto diseñados también para albergar los núcleos de circulación verticales, servicios y plenos para instalaciones siguiendo con la idea de centralizar los usos más duros del programa también en vertical y de esta manera dejar los usos y actividades más flexibles alrededor de estos.



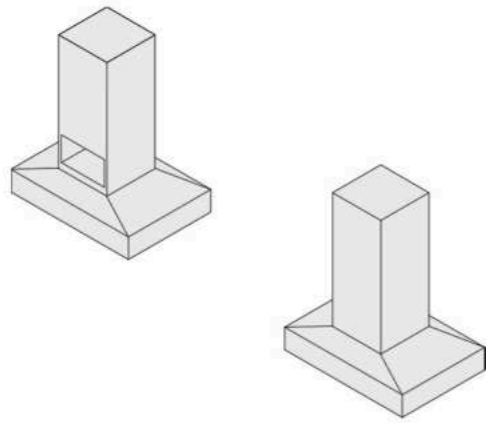
ENTRAMADO DE VIGAS VIERENDEEL

4

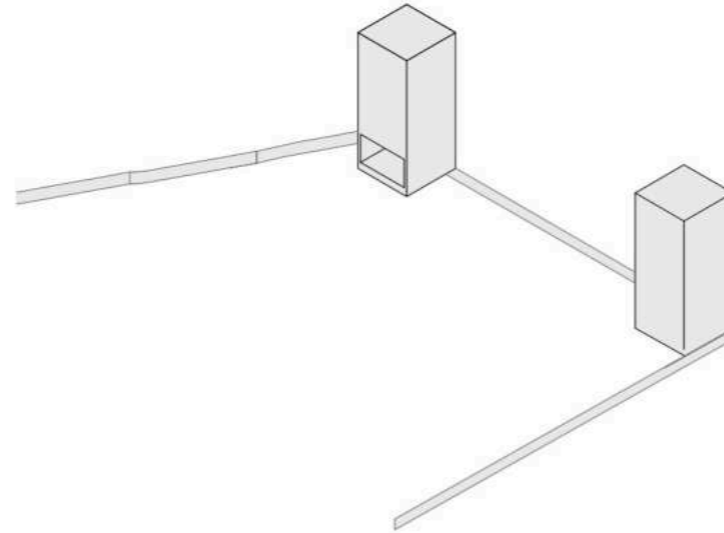
Para resolver estructuralmente la idea generatriz de elevar el edificio sobre el cero, para crear la continuidad visual del usuario desde el mismo, elegí utilizar vigas vierendeel primarias y secundarias, las cuales me permiten tener flexibilidad de espacios ya sea en luces amplias como en altura, logrando generar diferentes sensaciones para el usuario mediante comprimir y dilatar las visuales al paisaje.



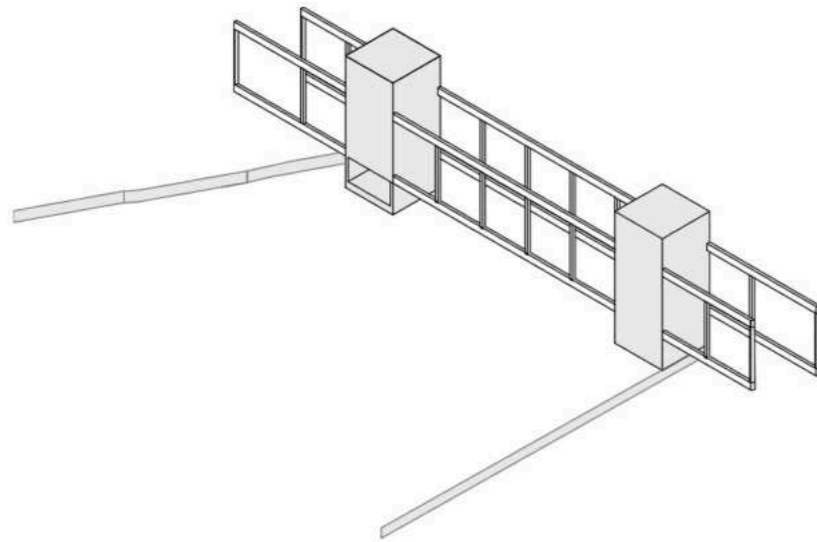
1- FUNDACIONES



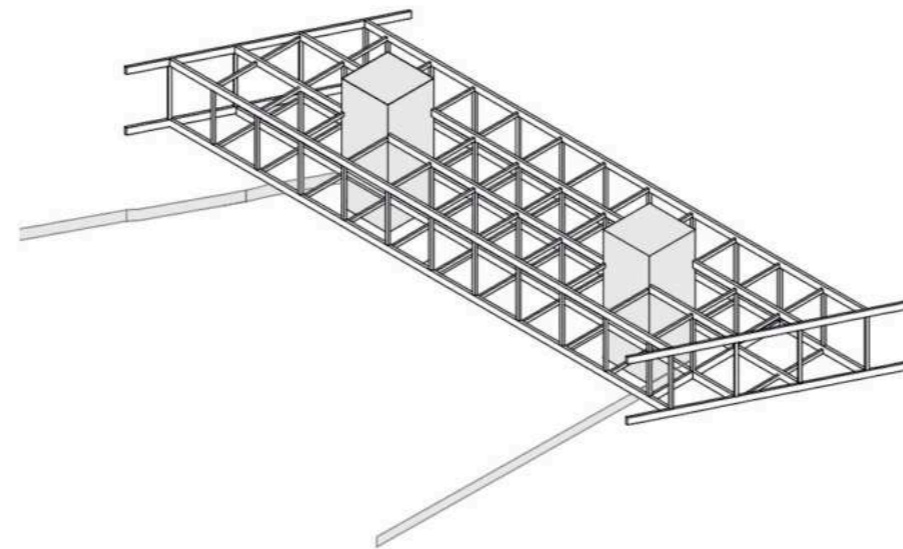
2- SUBSUELO



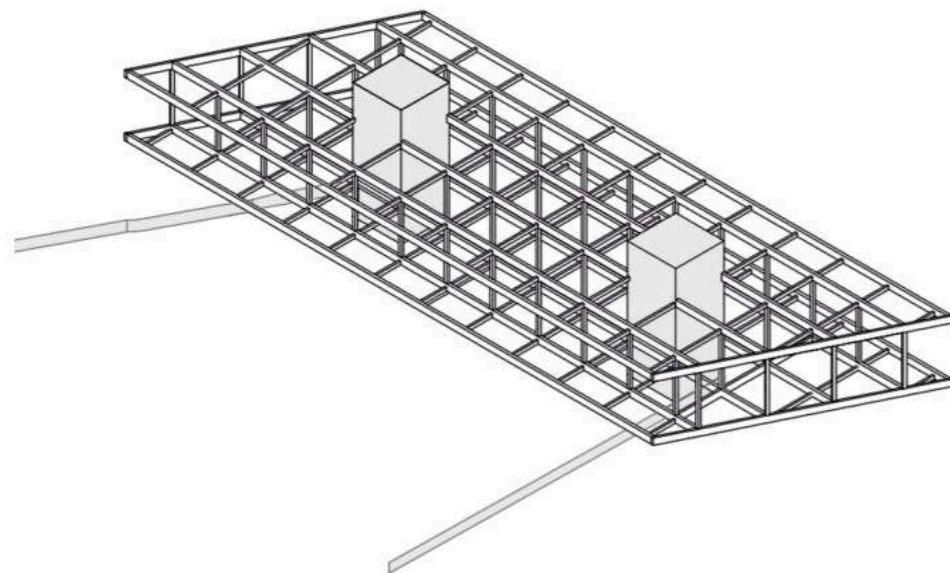
3- VIGAS PRINCIPALES



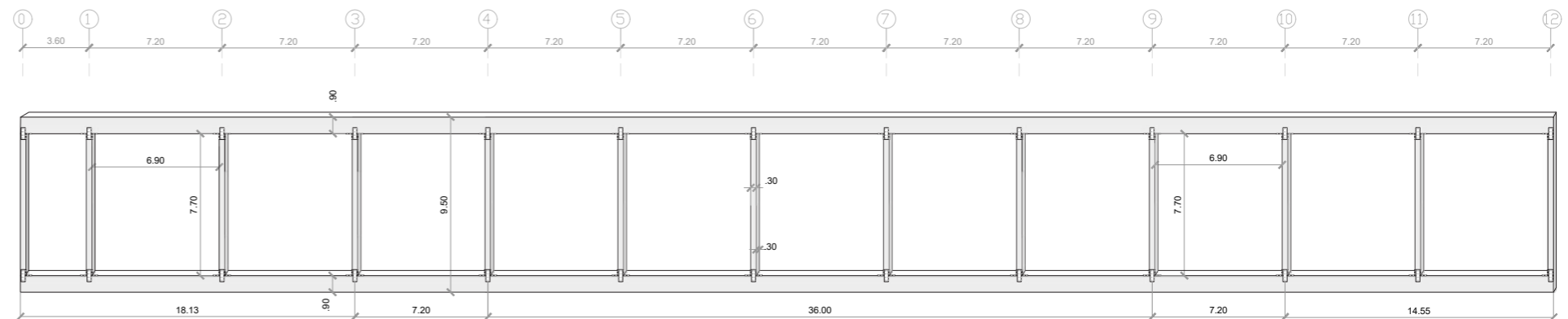
4- VIGAS SECUNDARIAS



5- VIGAS DE VOLADIZO



VIGA VIERENDEEL



DESPIECE ESTRUCTURAL

1- El entramado de vigas vierendeel es sostenido por dos apoyos que se fundan en dos grandes bases.

2- El subsuelo esta diseñado a partir de tabiques de contención de hormigón armado, según cálculos estructurales. Generando un gran espacio para el ingreso a la playa de estacionamiento y maniobra de autobuses.

3- Este entramado este compuesto por vigas principales y secundarias enlazada por placas de unión abulonadas, la estructura se cierra con vigas en voladizo que

VIGA VIERENDEEL

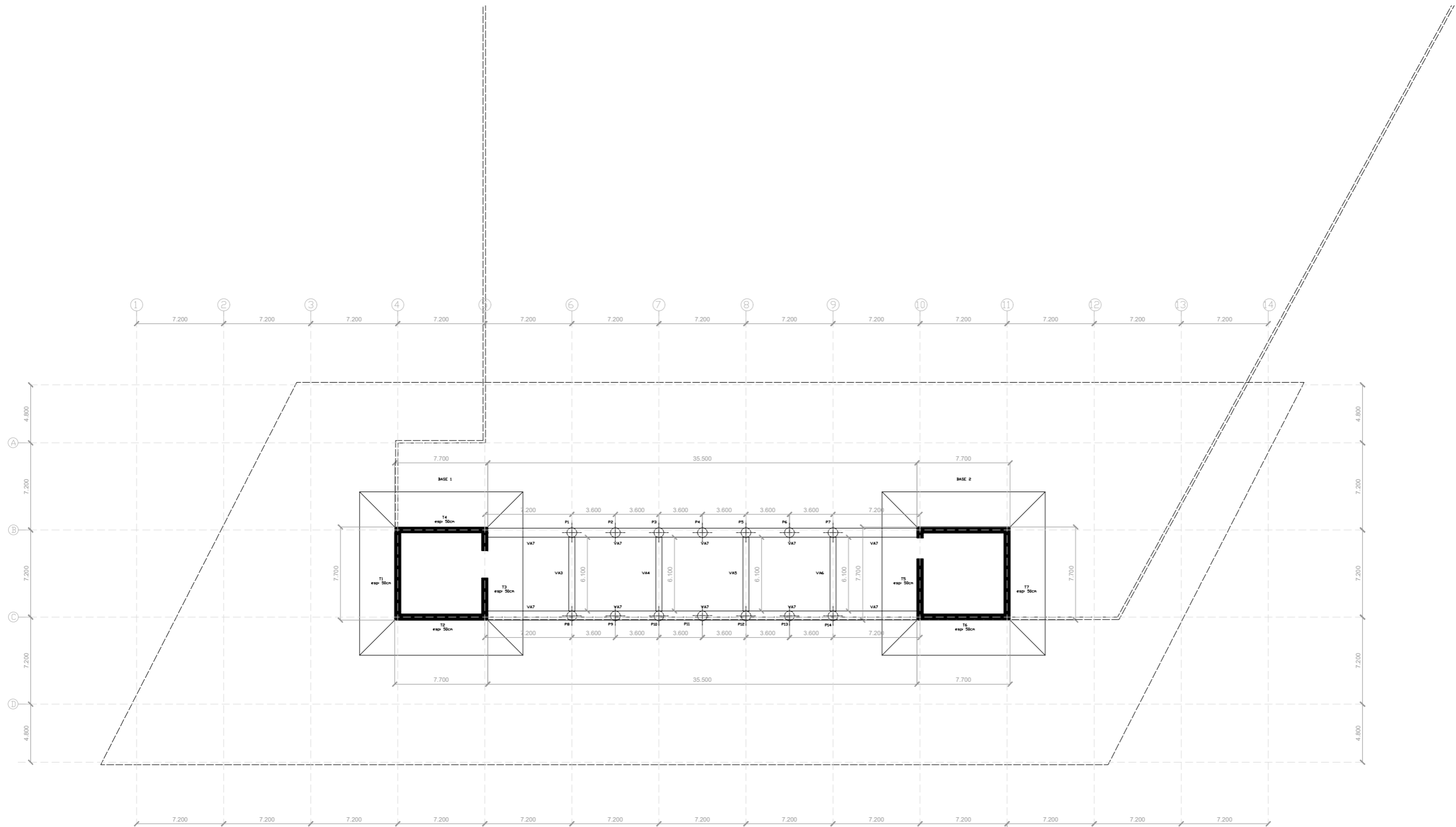
Las vigas vierendeel conformadas cordones superiores e inferiores de 90cmx30cm y tubos montantes de 30cmx30cm, moduladas cada 7.20m. con una altura total de 8.60m, sus espesores varían entre 8mm a 25mm. Aproximándose a la proporción cuadrada ideal en la relación de altura/ luz de montante.

Permitiendo sostener luces de 36m sin apoyos intermedios y voladizos de 14.40m, gracias a la condición de empotramiento que se desarrolla en conjunto con los núcleos de Hº Aº. que hacen de único apoyo a el entramado de vigas vierendeel.

DEFORMACIONES / ESFUERZOS

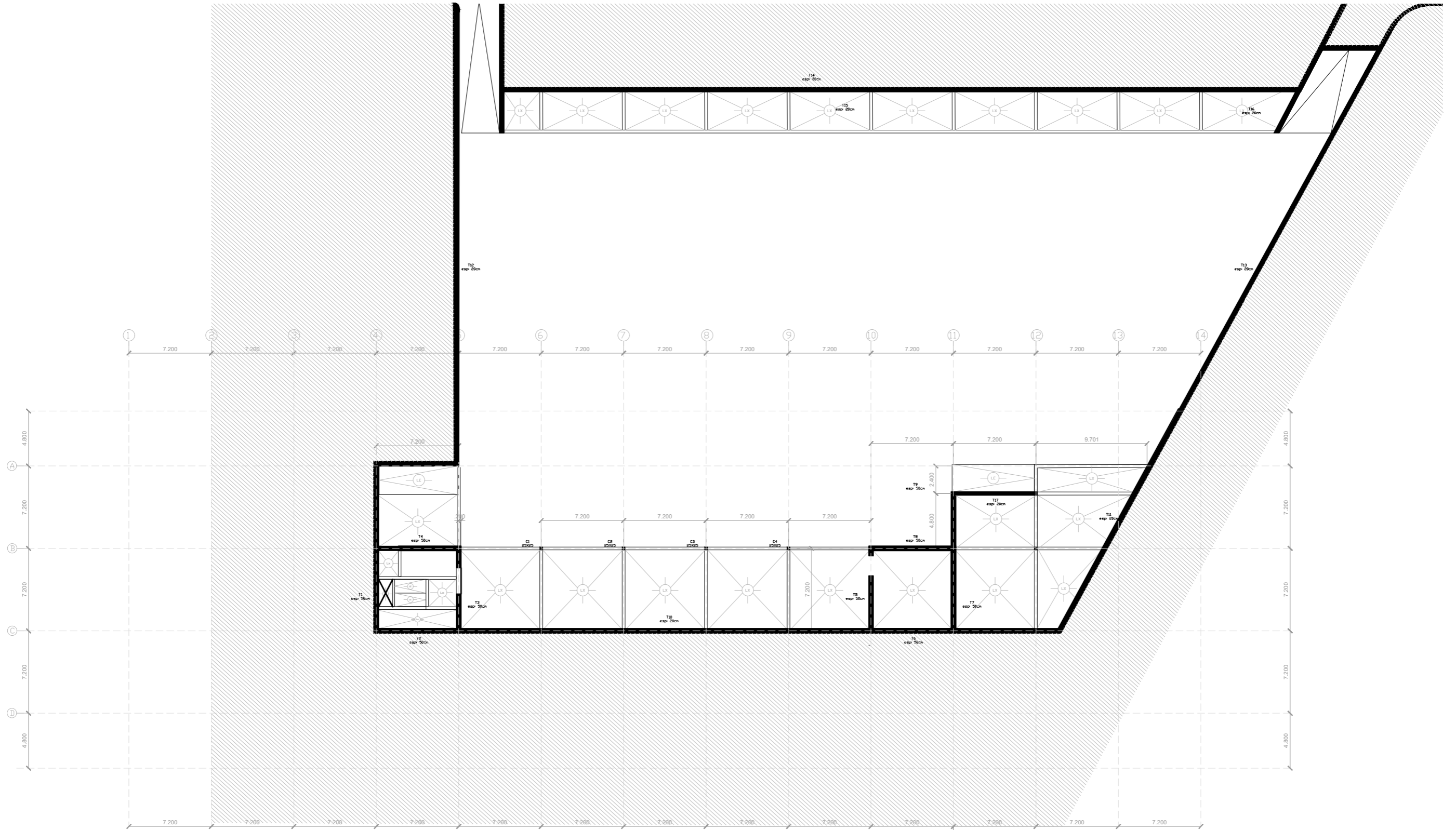
ESTRUCTURA

PLANTA DE FUNDACIONES -0.00



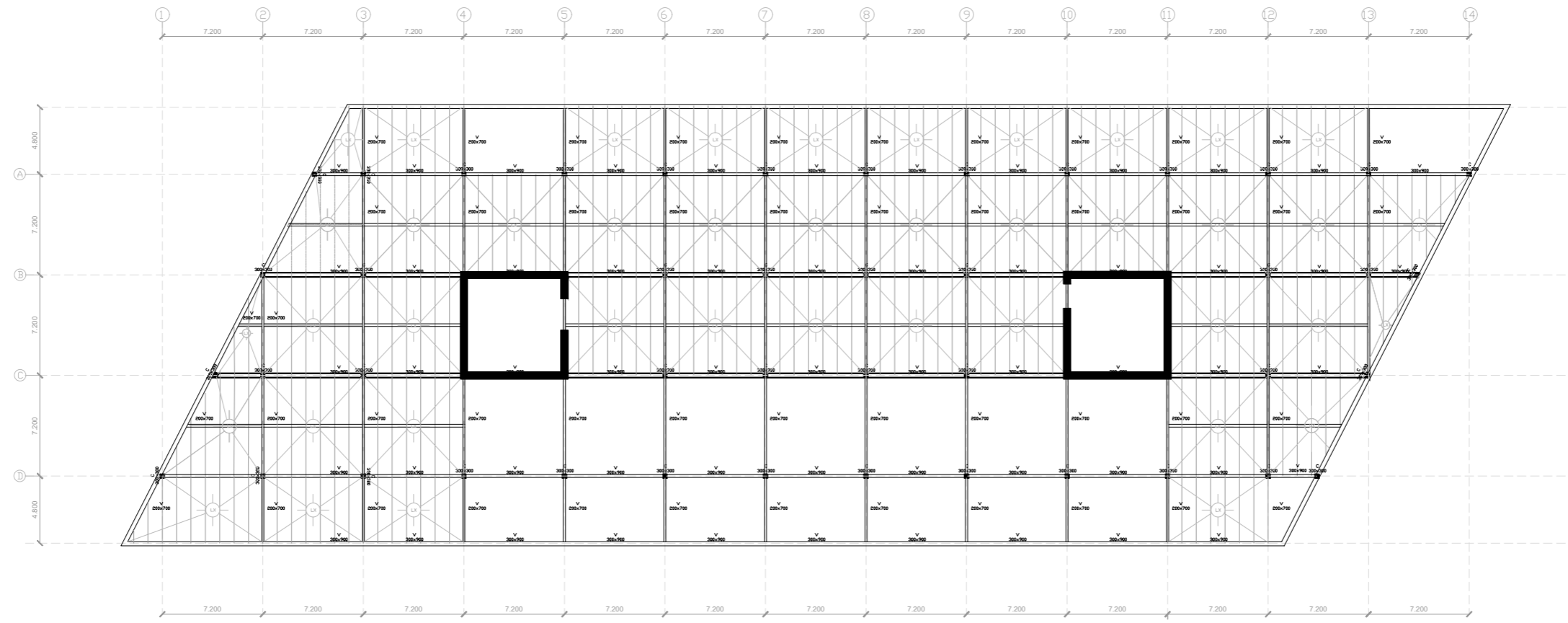
ESTRUCTURA

PLANTA SUBSUELO -3.50

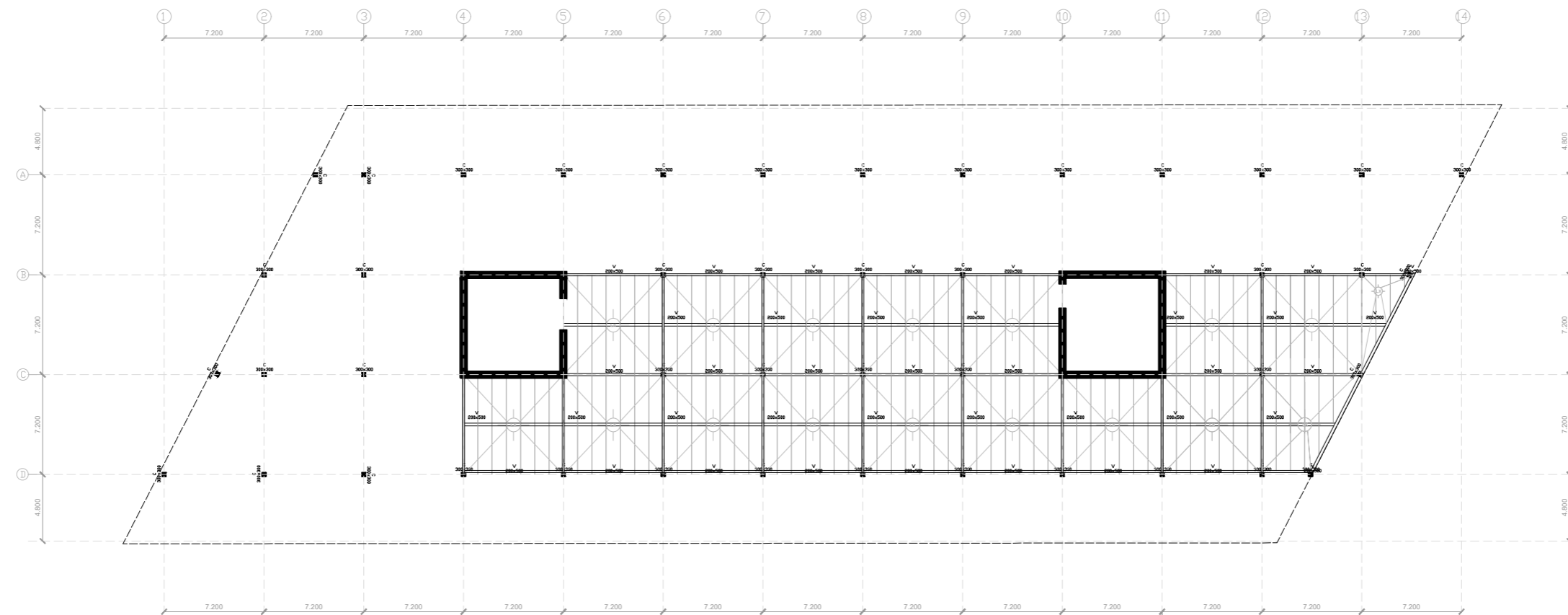


ESTRUCTURA

PLANTA BAJA +- 0.00

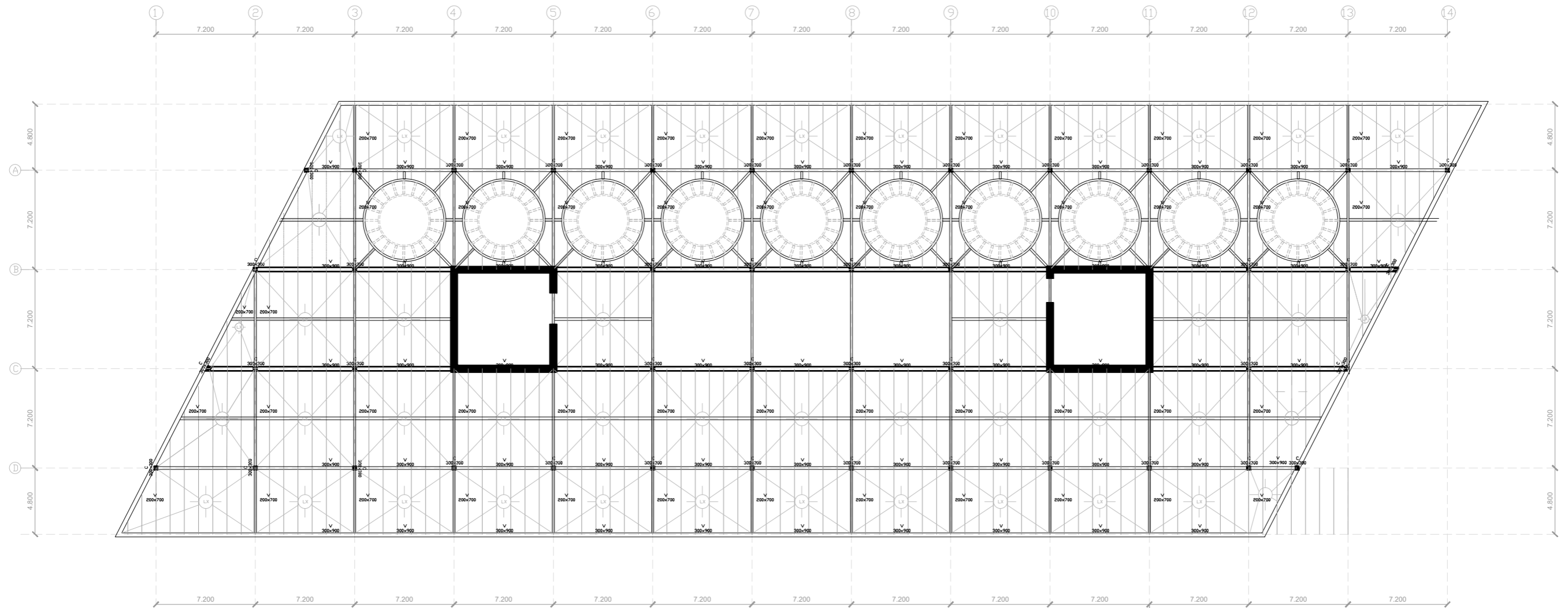


PLANTA PRIMER PISO + 4.70



ESTRUCTURA

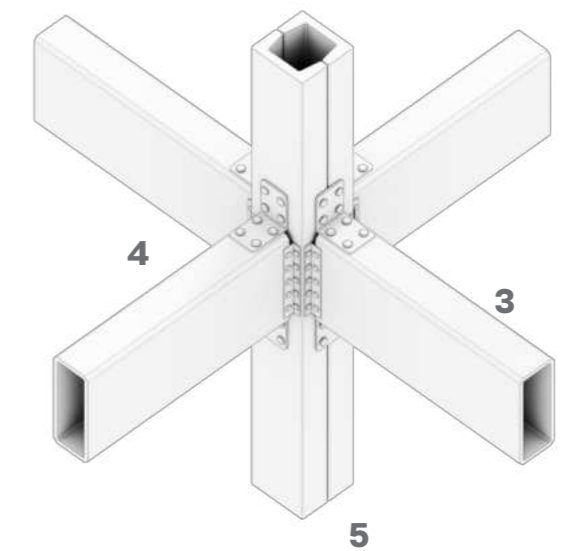
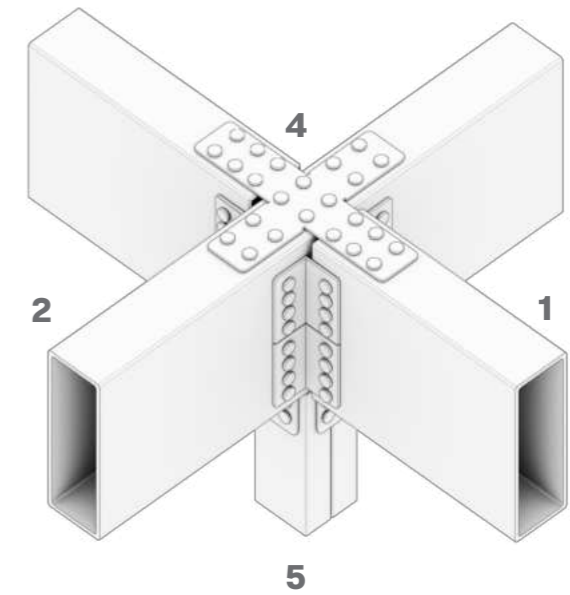
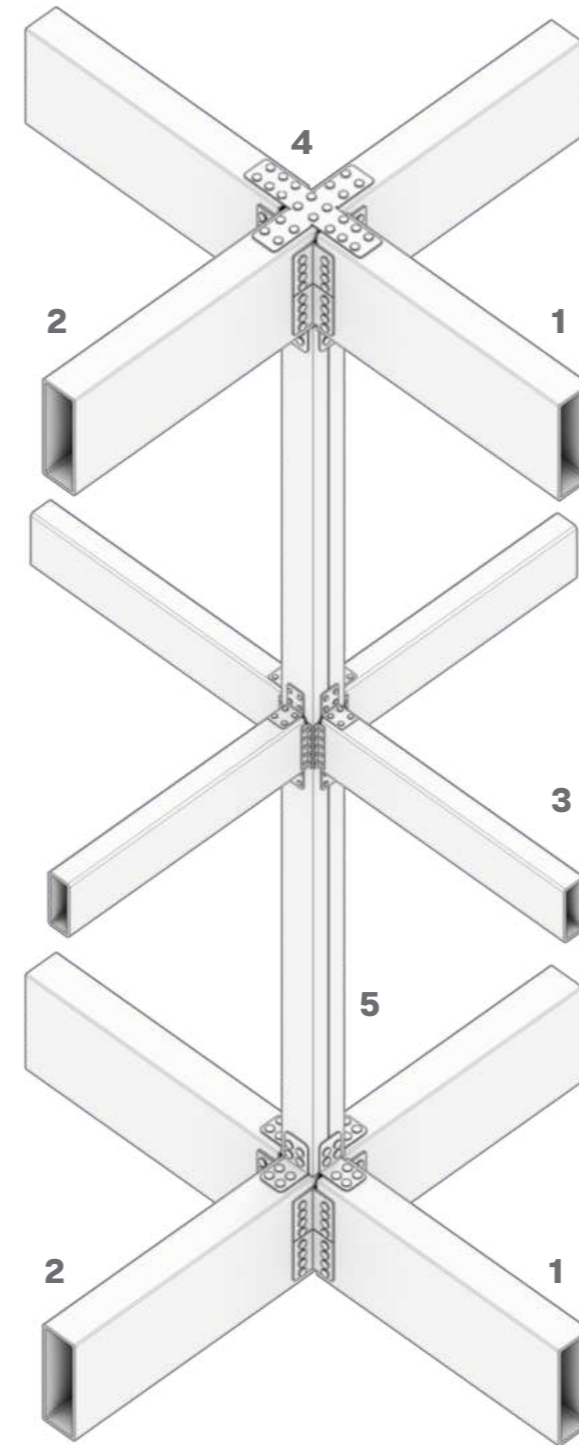
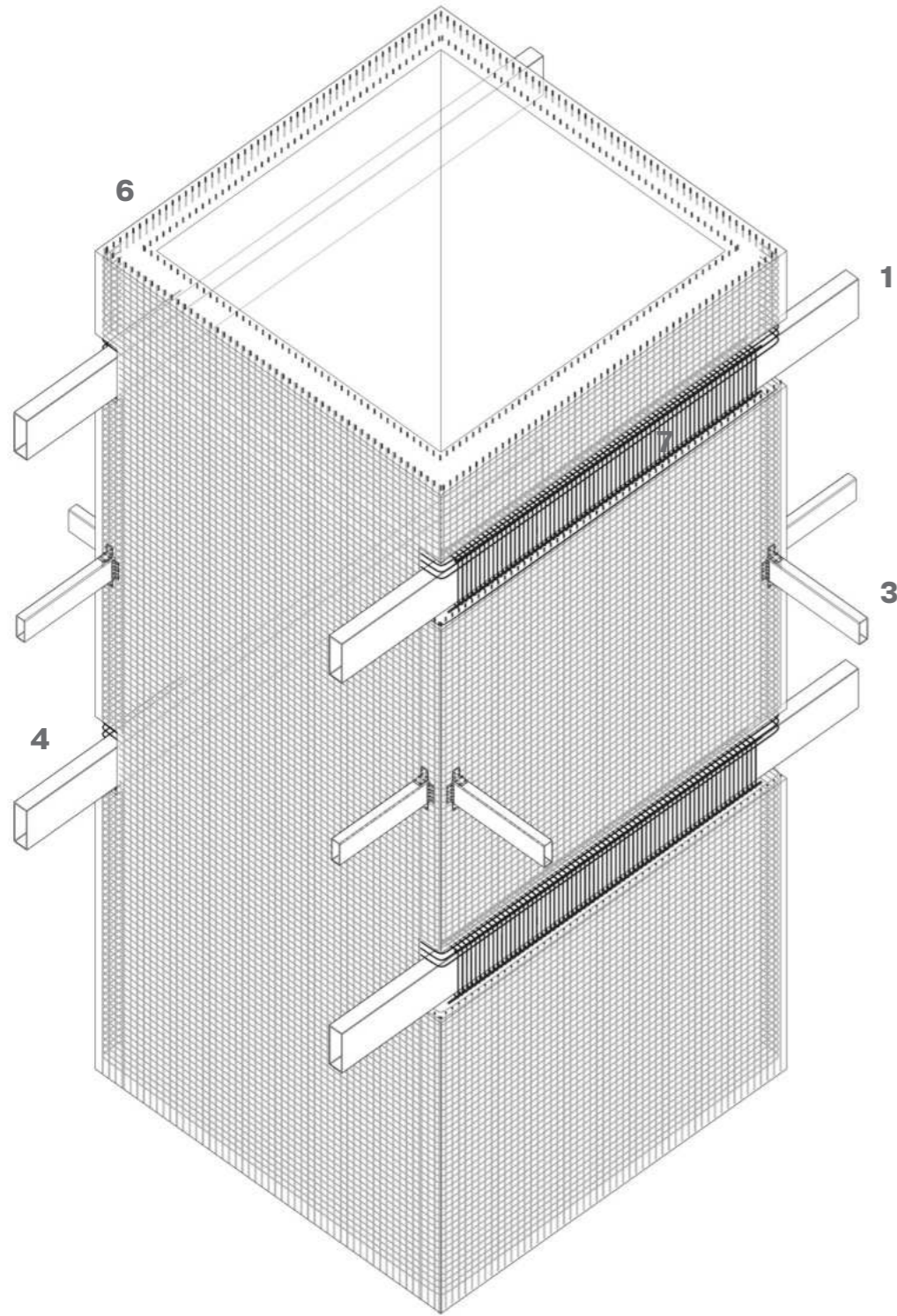
PLANTA TERRAZA + 13.60



DETALLE VÍNCULO ESTRUCTURALES

REFERENCIAS:

1. Vigas tubo doble UPN900 (300x900) espesores variables entre 8mm a 25mm.
2. Vigas tubo doble UPN700 (300x700) espesores variables
3. Vigas tubo doble UPN400 espesores variables de 4mm a 6mm
4. Placas de unión: planchuelas esp: 6mm a 10mm s/calculo con bulones
5. columna tubo doble upn300 (300x300) 5,6mm
6. Tabique de H^o A^o según calculo estructural
7. Armadura "U" en condicion de empotramiento





DEFINICION MATERIAL

GENERALIDADES SOBRE EL ASPECTO MATERIAL

El proyecto se centra en cuatro ejes fundamentales que guían su desarrollo y definición material, buscando no solo funcionalidad y eficiencia, sino también una alineación con los principios de sostenibilidad, calidad y optimización de recursos.

1. Coordinación modular: Se adopta un módulo base de 60 cm como unidad de referencia para la coordinación y homologación de las dimensiones materiales. Este módulo, que se repite y multiplica a lo largo del proyecto, se elige estratégicamente, ya que forma parte de la oferta estandarizada del mercado de materiales industrializados. De esta forma, se facilita la obtención de los materiales y se optimiza el proceso constructivo, permitiendo una mayor flexibilidad y coherencia en el diseño, al mismo tiempo que se reducen costos y tiempos de ejecución.

2. Calidad y durabilidad del material: En este proyecto, se da especial atención a la elección de materiales que aseguren una larga vida útil y exijan un mantenimiento mínimo. La responsabilidad que conlleva el diseño de un edificio público implica una reflexión profunda sobre la sostenibilidad y el uso racional de los recursos. La estructura metálica, por ejemplo, recibe una capa de pintura epoxi blanca que no solo mejora su estética, sino que también tiene un alto poder reflectante, protegiéndola de la corrosión y prolongando su durabilidad. Asimismo, los núcleos de hormigón se presentan de forma visible, destacando su resistencia, bajo mantenimiento y elevada longevidad. Para los pisos, se seleccionan placas cementicias, conocidas por su gran durabilidad y resistencia al desgaste, mientras que para los cielorrasos se opta por placas de PVC microperforadas, que no solo son estéticamente agradables, sino que también favorecen una correcta acústica y eficiencia en el mantenimiento a largo plazo.

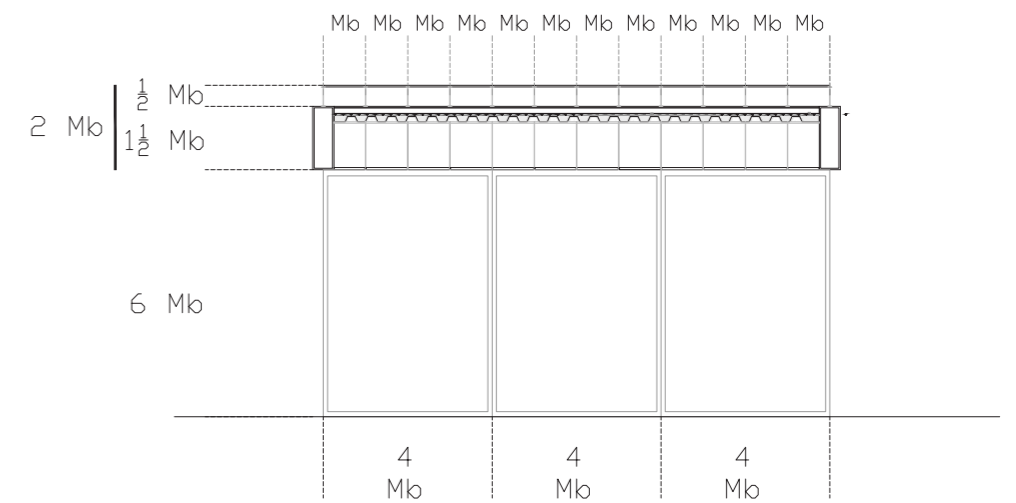
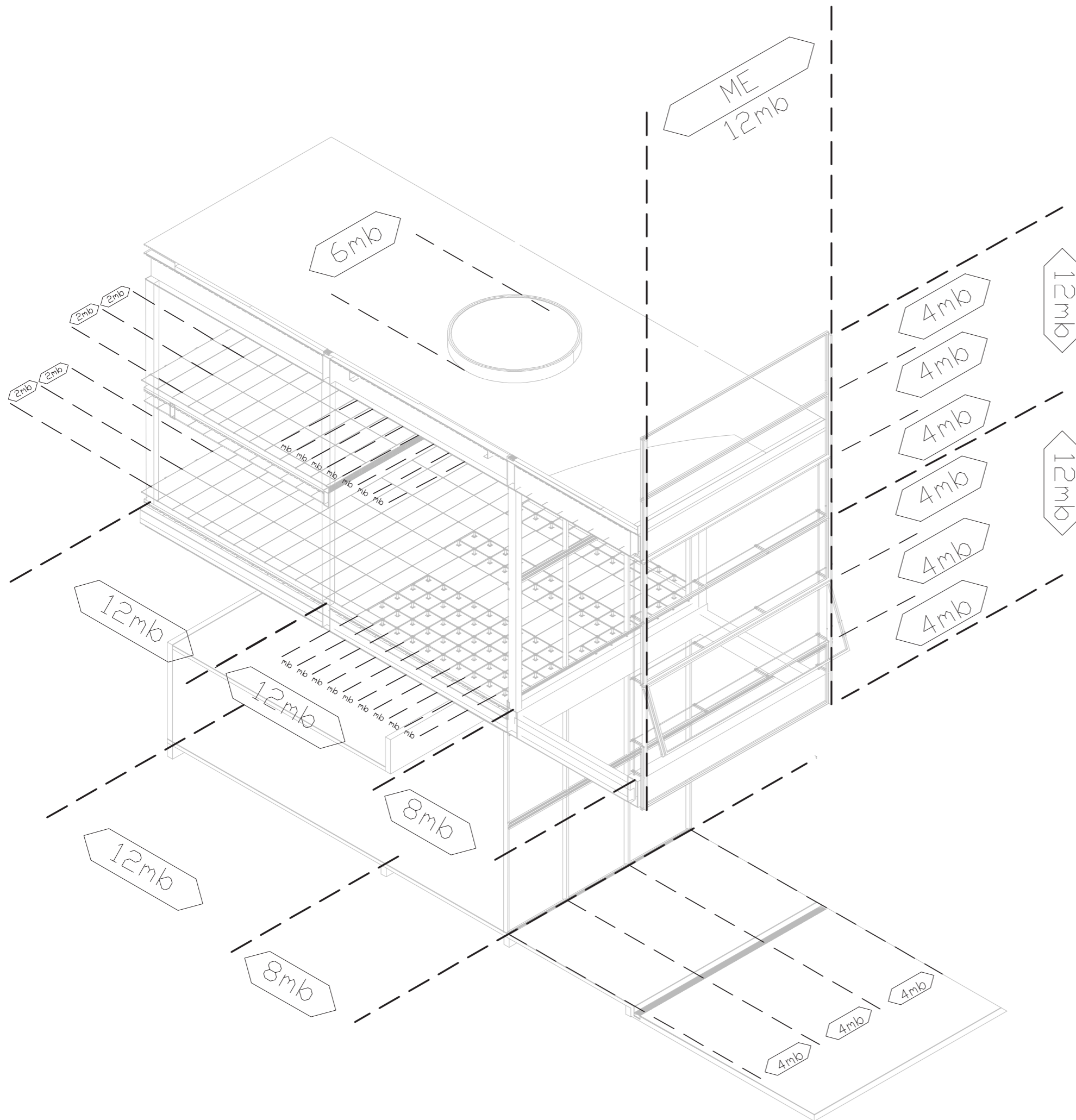
3. Removilidad de cerramientos horizontales: En respuesta a la necesidad de facilitar el acceso a espacios técnicos y asegurar una fácil sustitución en caso de roturas o modificaciones futuras, se incorpora la removilidad de los cerramientos horizontales, tanto en los pisos como en los cielorrasos. Esta solución permite una flexibilidad funcional en el edificio, garantizando que las intervenciones técnicas puedan realizarse de manera eficiente sin afectar la integridad o el diseño general del espacio. La capacidad de reemplazar estos elementos de manera sencilla también asegura la sostenibilidad a largo plazo del edificio, permitiendo ajustes y adaptaciones conforme cambien las necesidades operativas del espacio.

4. La resultante espacial y colorimetría del espacio: El diseño del proyecto también presta especial atención a la calidad espacial, entendida como la interacción entre los elementos arquitectónicos y su relación con el entorno. La colorimetría y la elección de materiales en los espacios interiores y exteriores se plantean cuidadosamente para generar una armonía visual que se vincule de manera coherente con el contexto circundante. Además, la relación de escala que otorgan la repetición de los elementos y la dirección en que estos se orientan, determina la calidad espacial, tanto dentro del edificio como en su vinculación con el exterior. Esta repetición y organización de los elementos refuerzan una percepción de unidad y coherencia, creando una experiencia espacial fluida que facilita la transición entre los distintos ambientes y genera una integración armónica entre los espacios internos y su entorno inmediato.

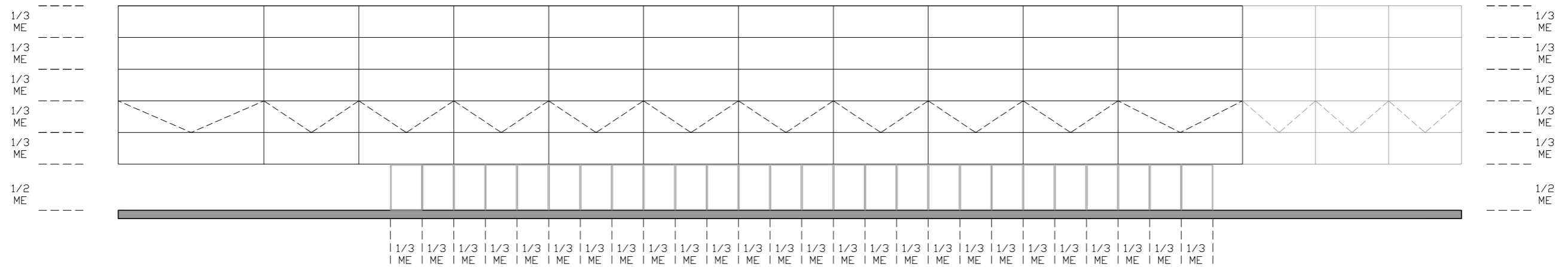
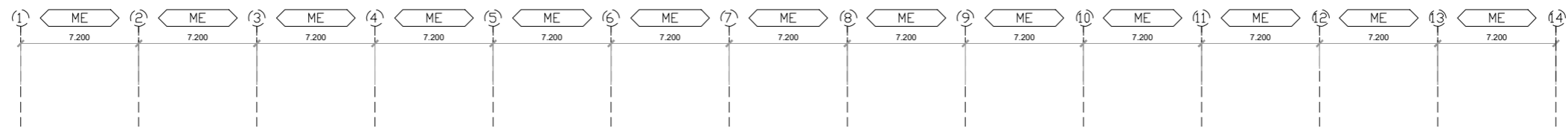
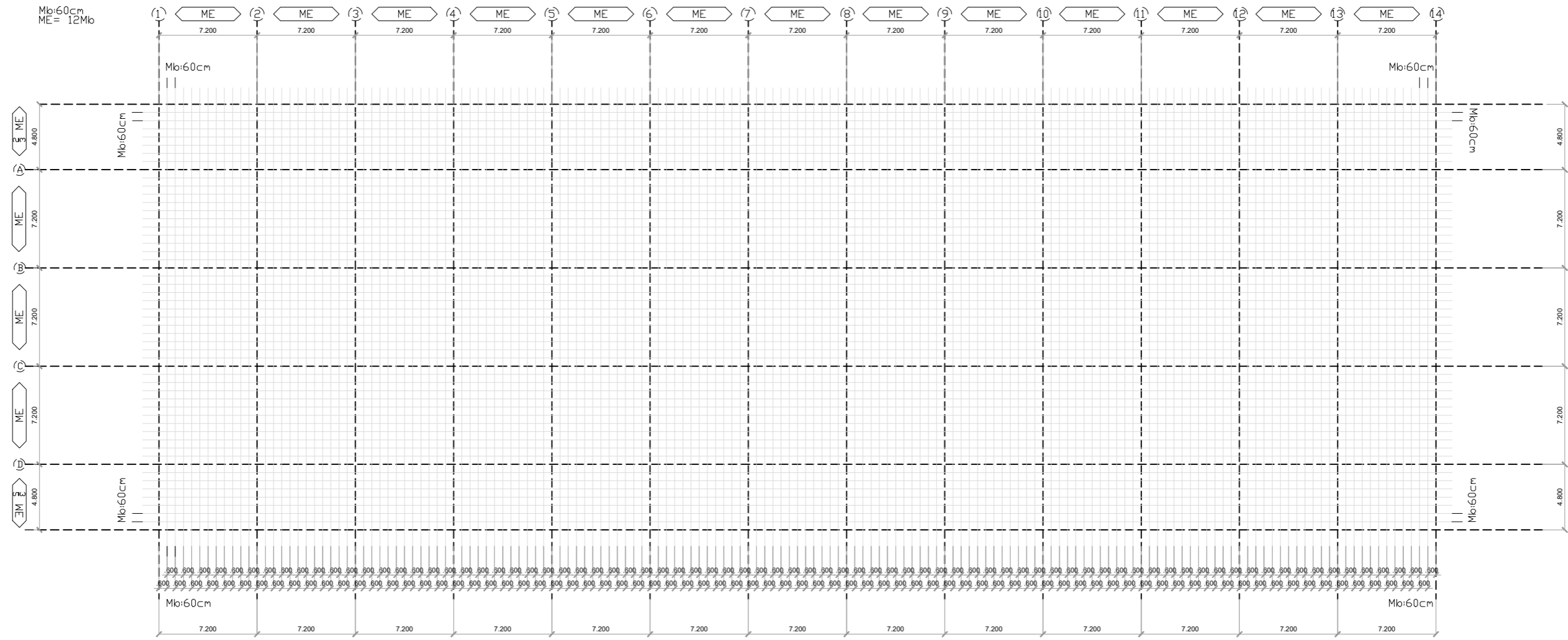
C O R D I N A C I Ò N M O D U L A R

REFERENCIAS:

1. MODULO BASE: 60CM
2. MODULO ESTRUCTURAL: 12Mb (7.20mts)
3. PIEL DE VIDIRO: 4Mb (2.40mts)
4. FACHADA METALICA: 4Mb x 6Mb (2.40mts x 3.6mts)
5. PISO TECNICO: 1Mb x 2Mb (0,60mts x 1,20mts)
6. CIELORRASO DESMONTABLE: 1Mb x 2Mb (0,60Mts x 1,20Mts)
7. LUCARNA CIRCULAR: radio superior: 6Mb (3,60mts) / radio inferior: 10Mb (6,00mts)



PLANTA BASE DE PROYECTO

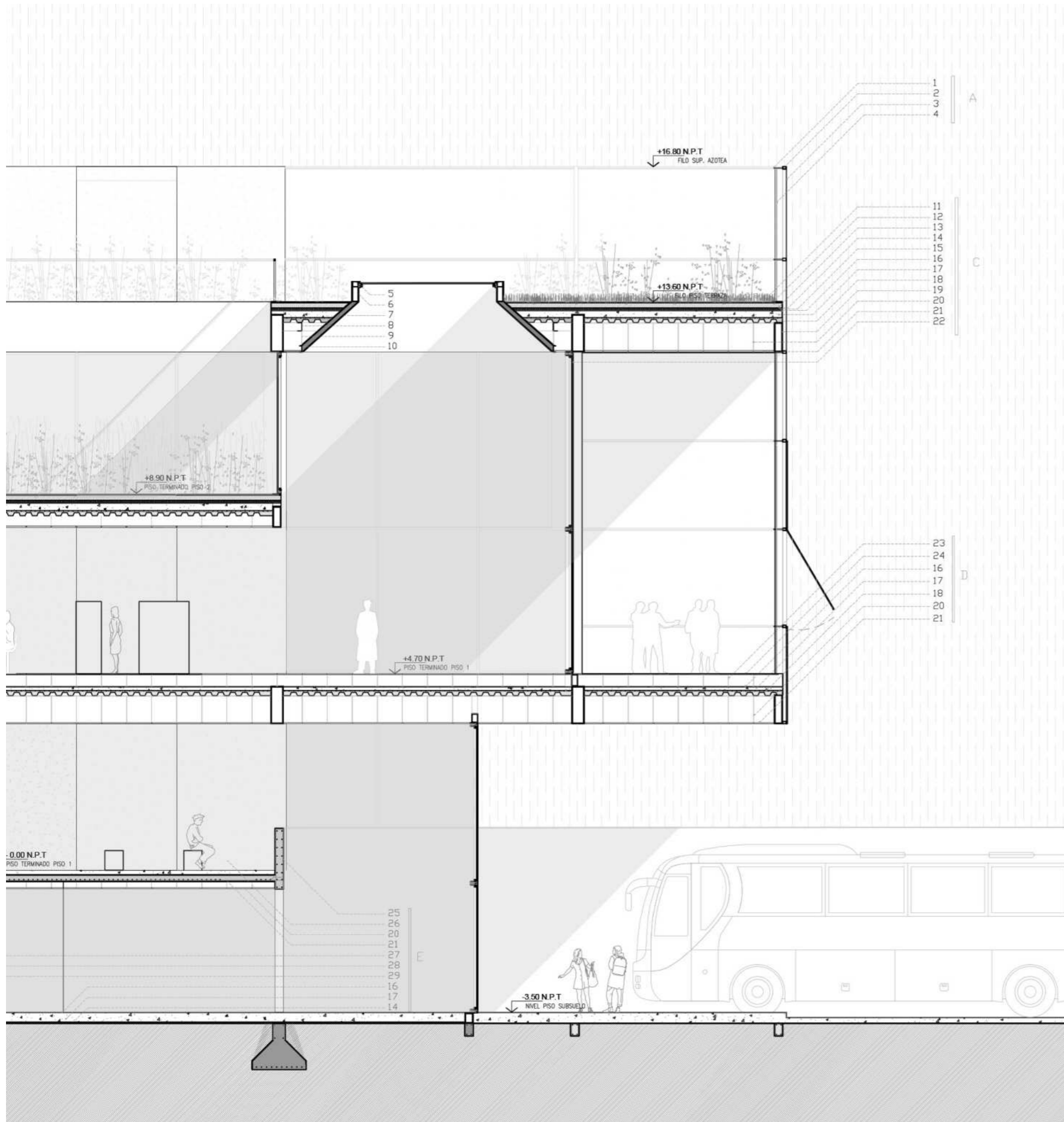


VISTA SINTESIS MODULADA

C O R T E D E T A L L E

REFERENCIAS:

1. Tensor Rigidizador de estructura parasol
 2. Estructura horizontal y vertical parasol Tubo 70x100mm
 3. Malla de metal desplegado porosidad variable s/orientacion
 4. Montante rigidizadora de estructura
- A**
5. Carpinteria aluminio con DVH antigranizo
 6. Doble UPN 300 con pintura epoxi blanca
 7. Panel compuesto por nucleo de PUR; Terminacion Chapa lisa prepintada de blanco y estructura montante UPN 100
 8. UPN 200 con pintura epoxi blanca
 9. Tensor para rigidizacion de panel
 10. Tubo 140 curvado segun geometria de lucarna
- B**
11. Vegetacion
 12. Sutrato natural
 13. Lamina geotextil
 14. Capa drenante
 15. Membrana de impermeabilizacion
 16. Carpeta con pendiente
 17. Contrapiso con pendiente
 18. Losa de Steel Deck con malla electrosoldada 15x15
 19. Doble UPN 900x300x8mm con pintura epoxi blanca
 20. Estructura montante de Cielorraso
 21. Pantalla de cielorraso plastico de PVC
- C**
22. Estructura tipo Cortina de vidrio con carpinteria de PVC
 23. Estructura de altura regulable para piso tecnico
 24. Piso cementicio desmontable
- D**
25. Antepecho de hormigon armado esp: 20cm
 26. Losa de hormigon armado esp: 15cm
 27. Tabique de hormigon armado (submuracion)
 28. Panel de steel frame con aislacion termica nucleo de PUR
 29. Terminacion chapa lisa prepintada de blanco
- E**

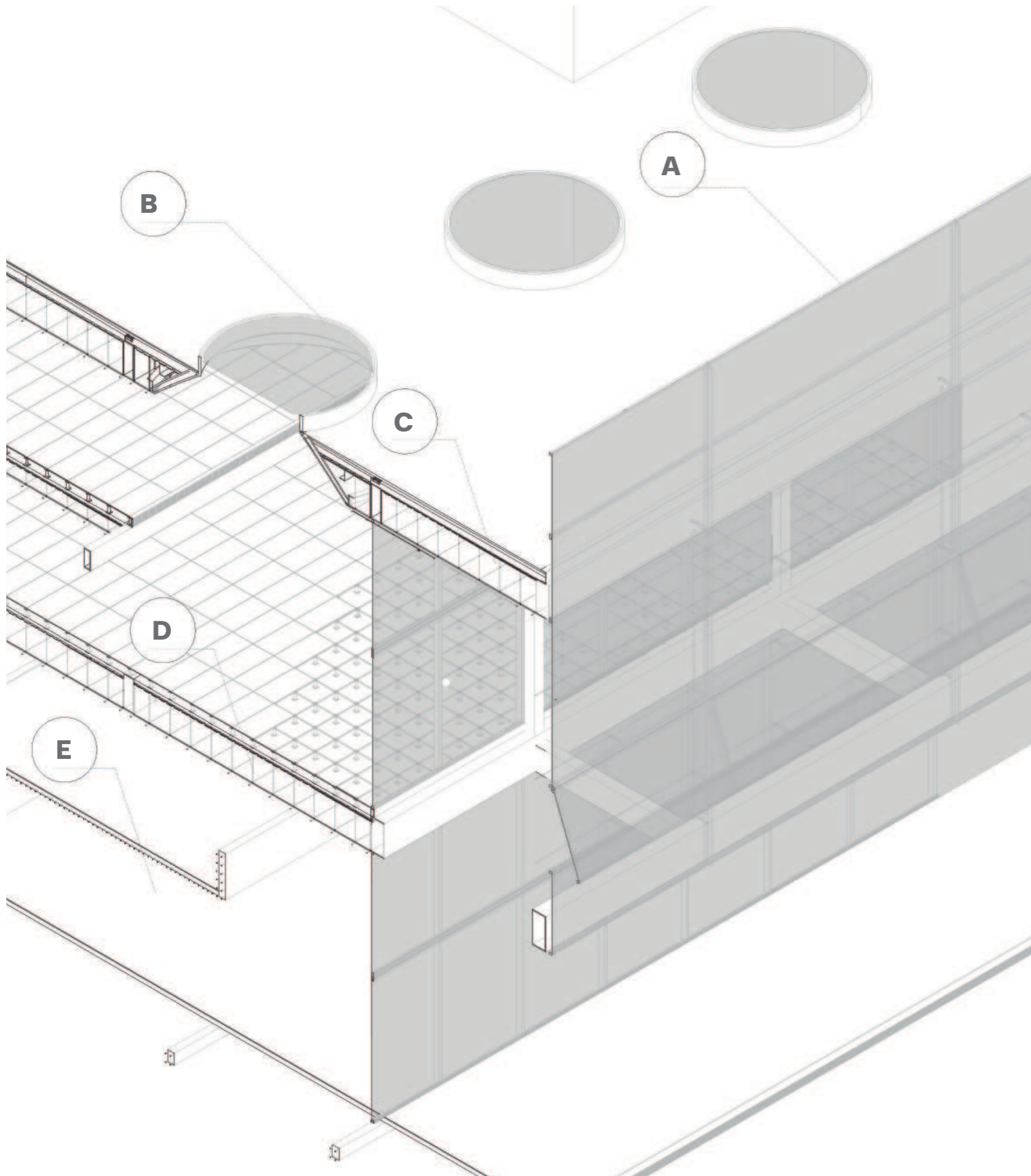


DETALLE AXONOMÉTRICA ENVOLVENTES

PUERTA DE CAPITAN SARMIENTO - BARRIO DENSIFICADO FRENTE NORTE

REFERENCIAS:

1. Tensor Rigidizador de estructura parasol
 2. Estructura horizontal y vertical parasol Tubo 70x100mm
 3. Malla de metal desplegado porosidad variable s/orientacion
 4. Montante rigidizadora de estructura
- A**
5. Carpinteria aluminio con DVH antigranizo
 6. Doble UPN 300 con pintura epoxi blanca
 7. Panel compuesto por nucleo de PUR; Terminacion Chapa lisa prepintada de blanco y estructura montante UPN 100
 8. UPN 200 con pintura epoxi blanca
 9. Tensor para rigidizacion de panel
 10. Tubo 140 curvado segun geometria de lucarna
- B**
11. Vegetacion
 12. Sutrato natural
 13. Lamina geotextil
 14. Capa drenante
 15. Membrana de impermeabilizacion
- C**
16. Carpeta con pendiente
 17. Contrapiso con pendiente
 18. Losa de Steel Deck con malla electrosoldada 15x15
 19. Doble UPN 900x300x8mm con pintura epoxi blanca
 20. Estructura montante de Cielorraso
 21. Pantalla de cielorraso plastico de PVC
- D**
22. Estructura tipo Cortina de vidrio con carpinteria de PVC
 23. Estructura de altura regulable para piso tecnico
 24. Piso cementicio desmontable
- E**
25. Antepecho de hormigon armado esp: 20cm
 26. Losa de hormigon armado esp: 15cm
 27. Tabique de hormigon armado (submuracion)
 28. Panel de steel frame con aislacion termica nucleo de PUR
 29. Terminacion chapa lisa prepintada de blanco





INSTALACIONES

GENERALIDADES SOBRE EL DISEÑO DE LOS SUBSISTEMAS EDIFICIOS

En el diseño arquitectónico contemporáneo, la integración de estrategias sostenibles se ha convertido en una premisa fundamental para la optimización de los recursos y la eficiencia energética. En este sentido, el proyecto arquitectónico busca no solo un aprovechamiento racional de los espacios, sino también una mejora en la calidad ambiental y el bienestar de los usuarios, fomentando un equilibrio entre la naturaleza y la intervención humana.

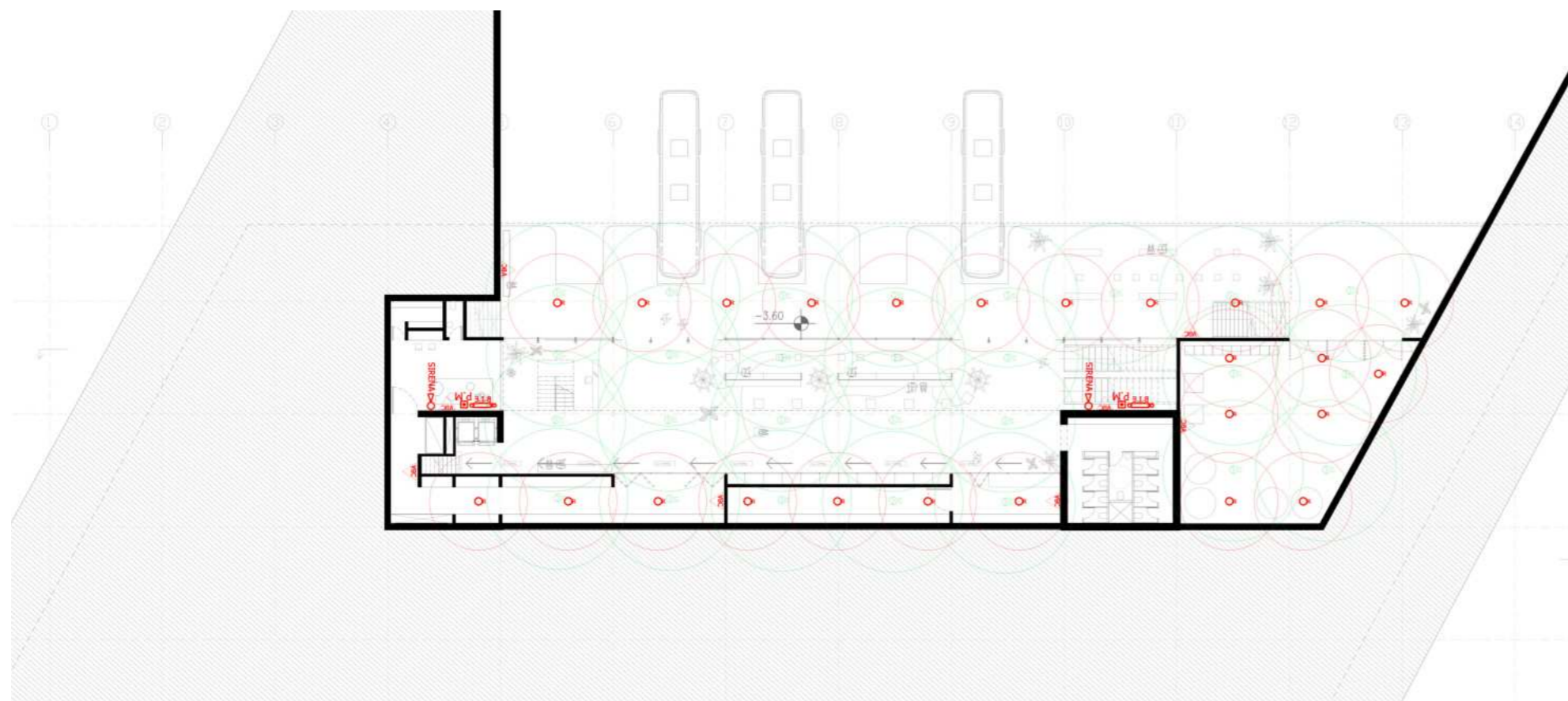
Una de las prioridades del diseño radica en la optimización del recorrido de las instalaciones y la maximización de la eficiencia de su acceso y mantenimiento. Para ello, se propone nucleando las áreas de servicio dentro de los recintos estructurales, lo cual no solo facilita una correcta distribución funcional, sino que también minimiza los impactos en los espacios habitables y mejora la gestión de los recursos. Cada área de servicio estará dotada de sus respectivos plenos, lo que garantizará la autonomía de las instalaciones y facilitará la intervención técnica cuando sea necesario, contribuyendo a la sostenibilidad operativa del edificio.

Desde una perspectiva de eficiencia en el uso del agua, se ha proyectado un sistema integral de aprovechamiento de las aguas grises y de lluvia. Estas aguas serán recolectadas y tratadas para ser reutilizadas en dos aplicaciones clave: el riego de áreas verdes y la provisión de agua para los inodoros. Este enfoque reduce significativamente la demanda de agua potable, al tiempo que promueve un ciclo cerrado y una mayor autosuficiencia dentro del mismo proyecto, alineándose con los principios de la economía circular y la gestión responsable de los recursos hídricos.

En cuanto a la climatización, se prioriza el diseño pasivo de los espacios, un enfoque que minimiza la necesidad de sistemas mecánicos y favorece el aprovechamiento de las condiciones climáticas locales. La orientación de los espacios, la selección de materiales de alta eficiencia térmica y la ventilación natural son elementos clave para reducir la dependencia de sistemas artificiales de calefacción y refrigeración. Sin embargo, cuando las condiciones climáticas lo requieran, se opta por la optimización de los sistemas activos, garantizando la eficiencia energética sin comprometer la comodidad térmica de los usuarios. En este sentido, el diseño propone una sectorización de los espacios según su uso y sus requisitos específicos, permitiendo que cada sistema opere de manera independiente y autónoma, lo que optimiza el consumo energético y facilita el control de las cargas térmicas en tiempo real.

Este enfoque de diseño integral no solo responde a las necesidades funcionales y estéticas del proyecto, sino que también se compromete con los desafíos medioambientales del presente y del futuro, buscando una arquitectura más resiliente, eficiente y respetuosa con el entorno. La sostenibilidad, entendida como la capacidad de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer los recursos de las futuras generaciones

Planta subsuelo -3.60



EVACUACION Y EXTINCION - INCENDIOS

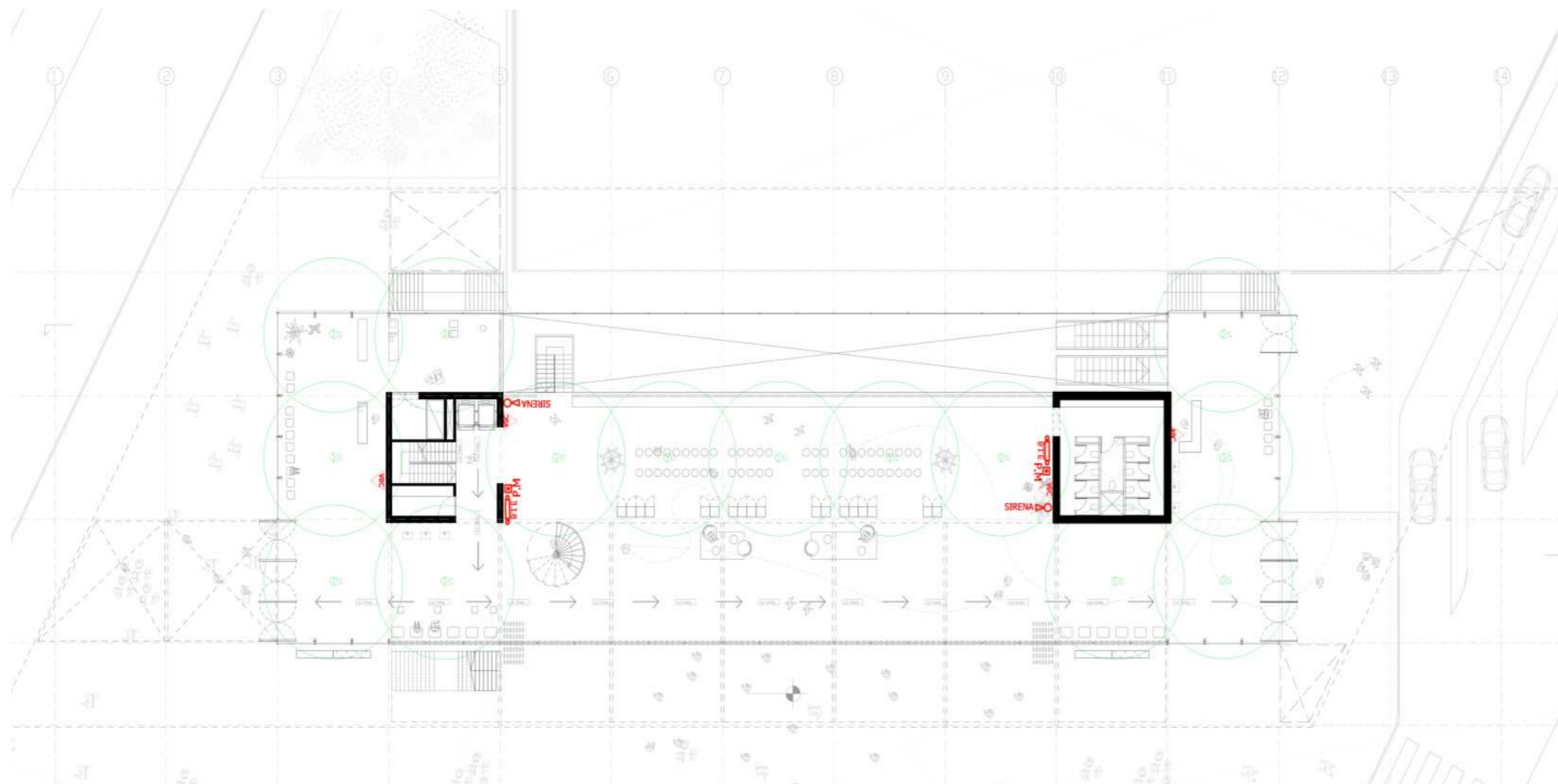
Se plantea un sistema de protección contra incendios que actúa sobre 3 ejes: prevención: evitar la generación, limitar el desarrollo y facilitar la evacuación de los ocupantes. detección: detectar prematuramente el siniestro para combatirlo incipiente y aumentar el tiempo de evacuación y con el fin de reducir daños.

ESCAPE Vías de escape: se cuenta con dos escaleras presurizadas; la escalera y rampa principales del edificio cumplen con las medidas reglamentarias para salidas de emergencia. DETECCIÓN Pulsador Manual: envía alerta de forma manual.

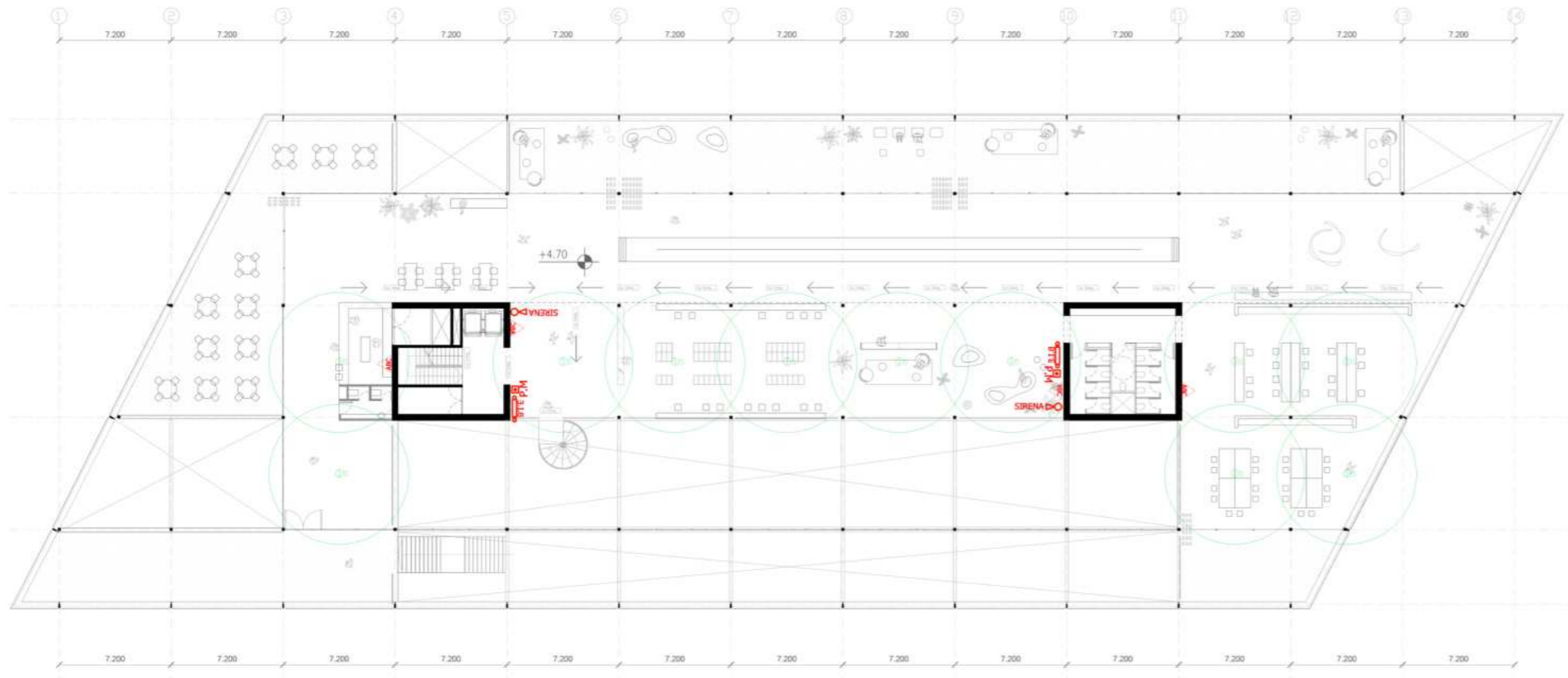
Señal de alarma: comunica a los ocupantes la existencia de un incendio.

Detectores: elementos sensibles a alguno de los cuatros fenómenos que acompañan al fuego. Detectores: elementos sensibles a alguno de los cuatros fenómenos que acompañan al fuego. Los edificios de uso administrativo de pb y de dos niveles de altura y que además tengan una superficie de más de 900m2 contarán con Avisadores Automáticos o Detectores de incendio. 1 detector cada 60m2.

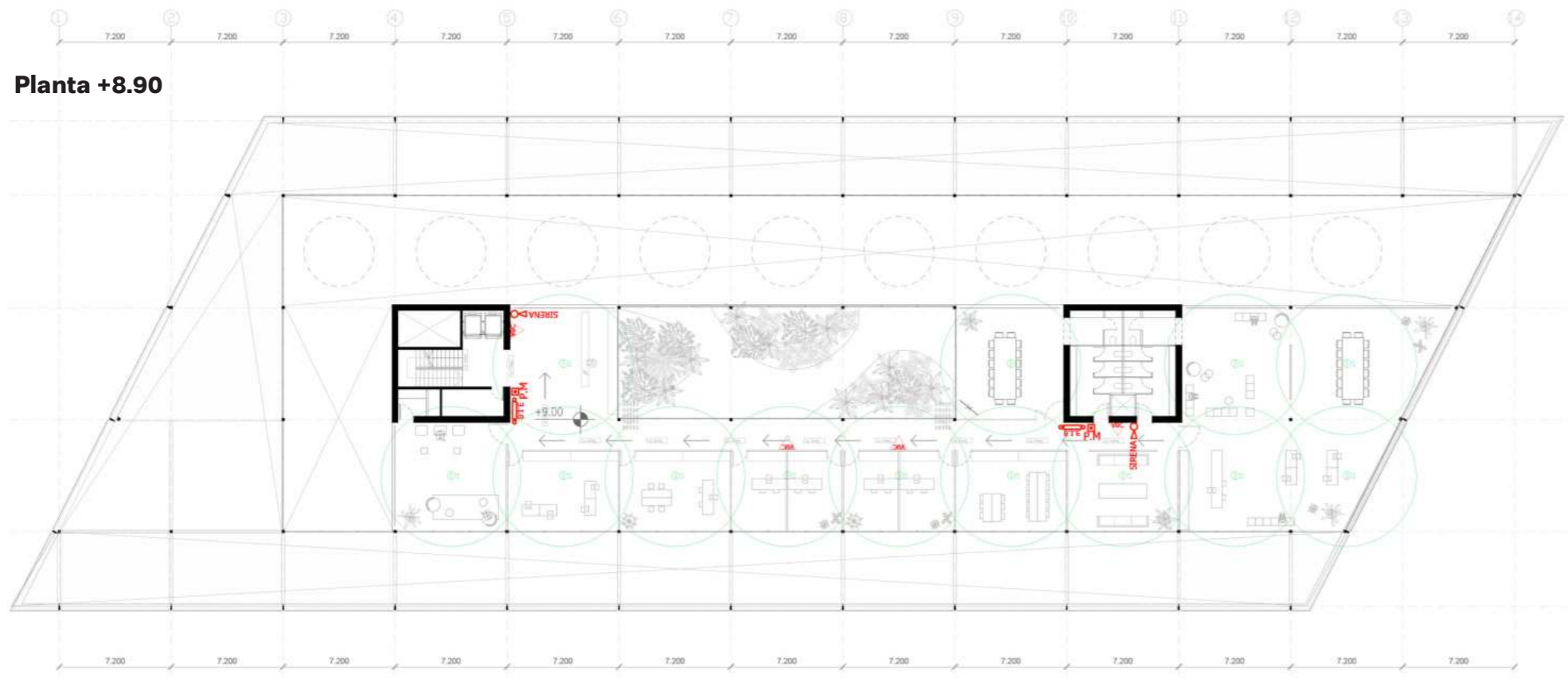
Planta +/- 0.00



Planta +4.70



Planta +8.90



EXTINCIÓN Se utiliza un sistema por agua. Tanque de incendio con sistema jockey: reserva de agua en tanque exclusivo con equipo presurizador.

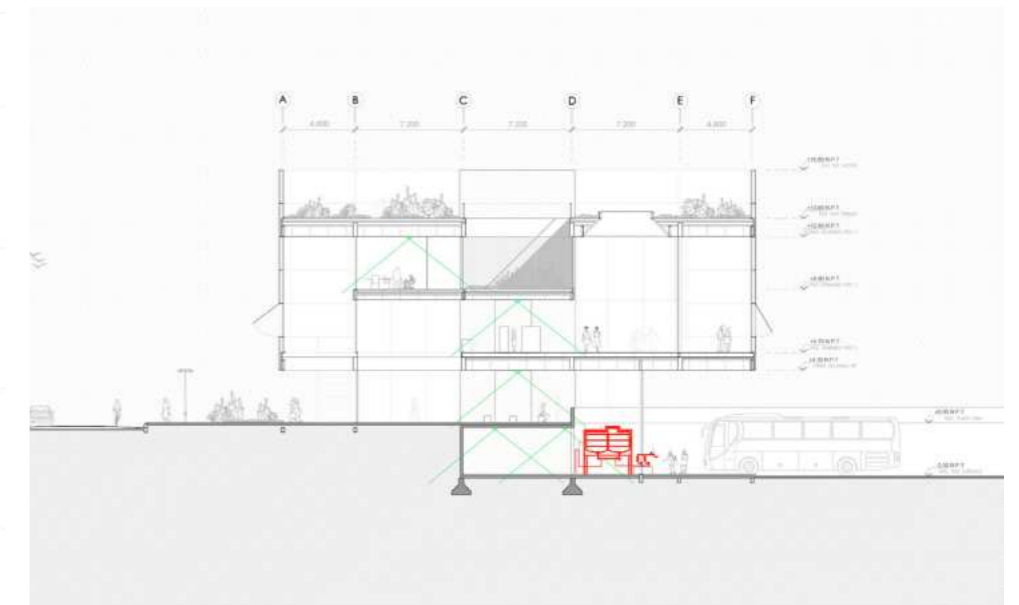
Bomba Jockey: mantiene la presión de la red. Bomba principal: entrega el caudal y presión necesaria para el normal funcionamiento del sistema. Bomba auxiliar: en caso que la anterior no funcione.

Sistema fijo de acción manual: B.I.E Bocas de incendio equipadas: incluyen gabinetes con el hidrante y una manguera de 30mts. Con un diámetro de 45 y a no más de 3m de la salida de emergencia. Y una distancia máxima de 30 metros entre BIE.

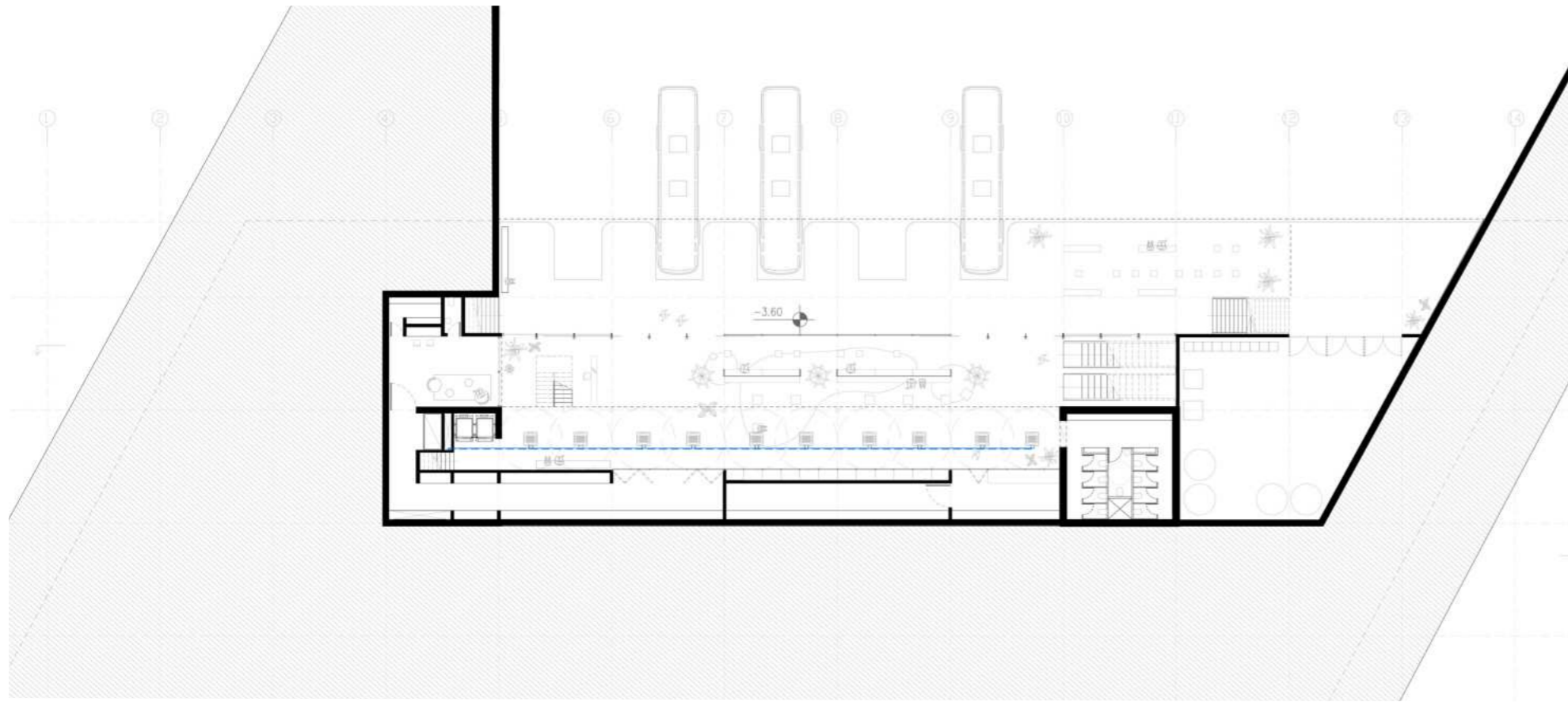
Sistema fijo de acción automática: ROCIADORES AUTOMÁTICOS: Este sistema es utilizado solo en los espacios de auditorio y sala de exposiciones, se utilizan rociadores standart con una superficie a cubrir de 4.60m.

Sistema fijo de acción manual: MATAFUEGOS Los espacios comunes del edificio contarán con matafuegos ABC (polvo químico triclase), en salas de máquinas y espacios que cuenten con instalaciones se utilizarán matafuegos BC (CO2).

Corte C-C



Planta subsuelo -3.60



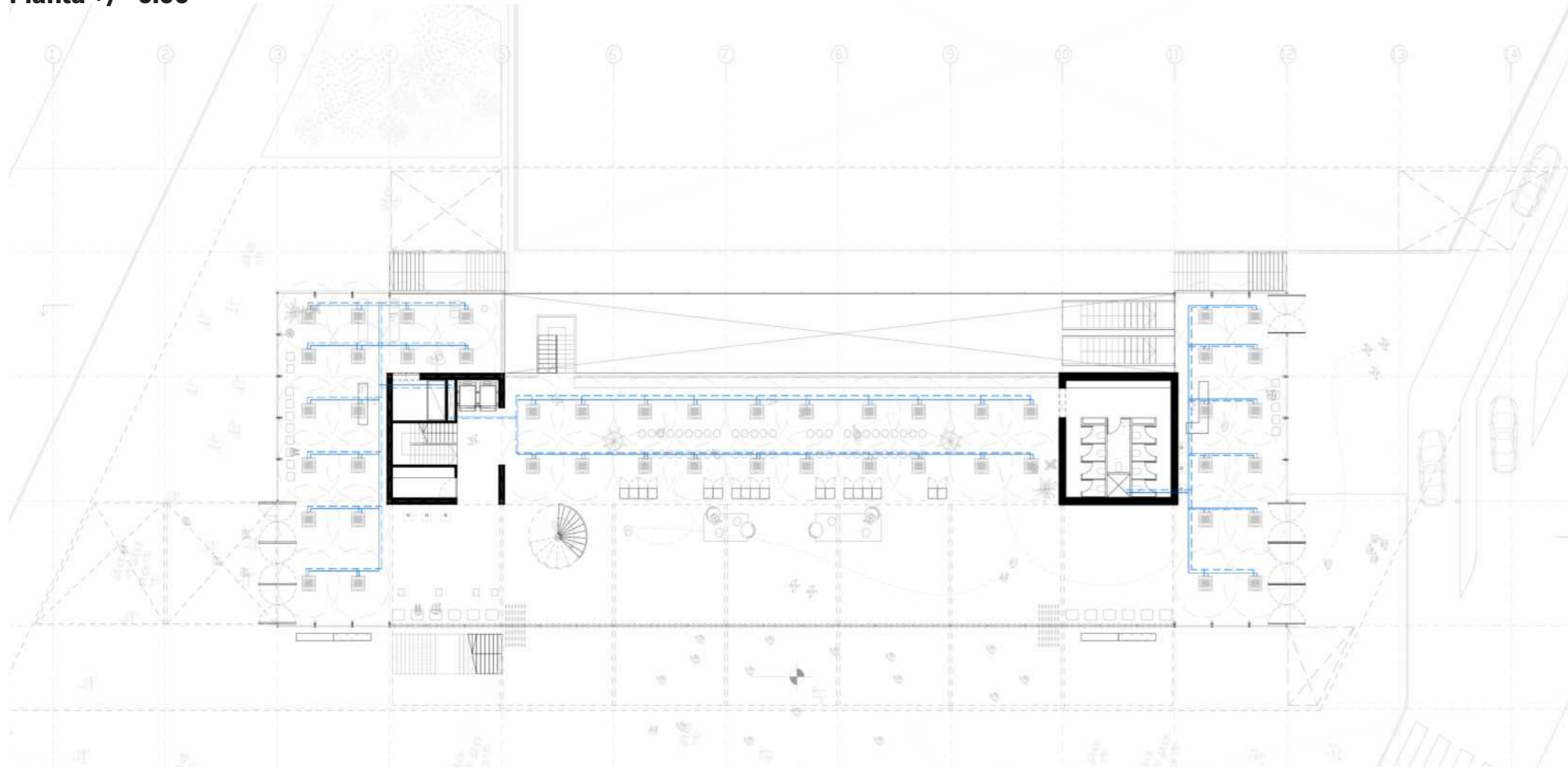
CLIMATIZACION

Teniendo en cuenta la versatilidad programática que propone el edificio, resulta indispensable pensar en la instalación de un equipo de acondicionamiento térmico que se adecue a las diferentes situaciones que pueden sucederse.

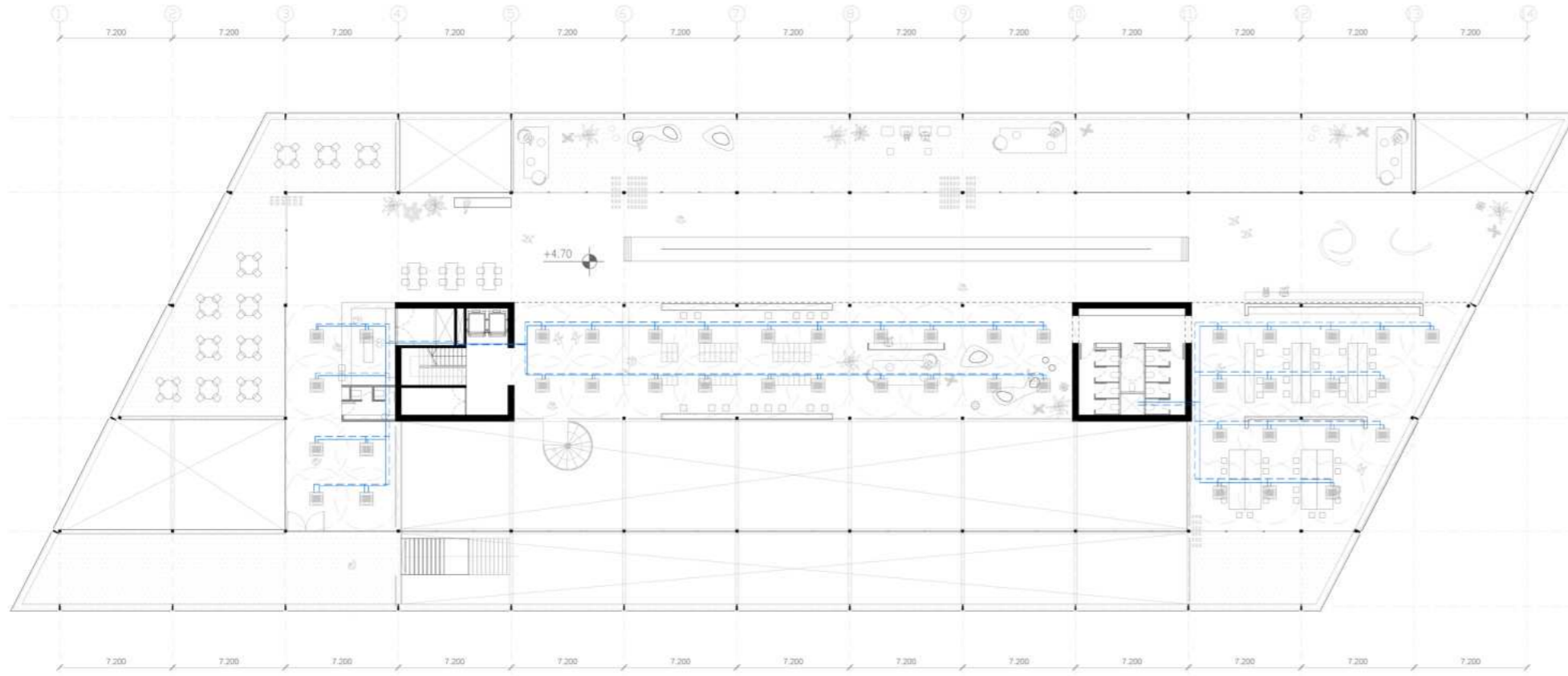
El sistema utilizado para acondicionar térmicamente es el sistema de Refrigeración Variable, conocido como VRV, el cual funciona utilizando un fluido como medio de refrigeración y calentamiento.

El sistema se compone por 6 unidades exteriores, ubicadas en los núcleos, estas unidades condensadoras varían su capacidad frigorífica y trabajan en cascada; distribuyendo así una red de cañerías de cobre que llevan el refrigerante hasta las unidades evaporadoras. Este sistema, es muy eficaz energéticamente, tiene poco mantenimiento, ocupa poco espacio en comparación con otros sistemas. La calefacción está dada por inversión de ciclo y hay dos redes de cañerías, es decir frío y calor. Las unidades interiores evaporadoras elegidas varían según el uso y tamaño de los espacios a calefaccionar.

Planta +/- 0.00

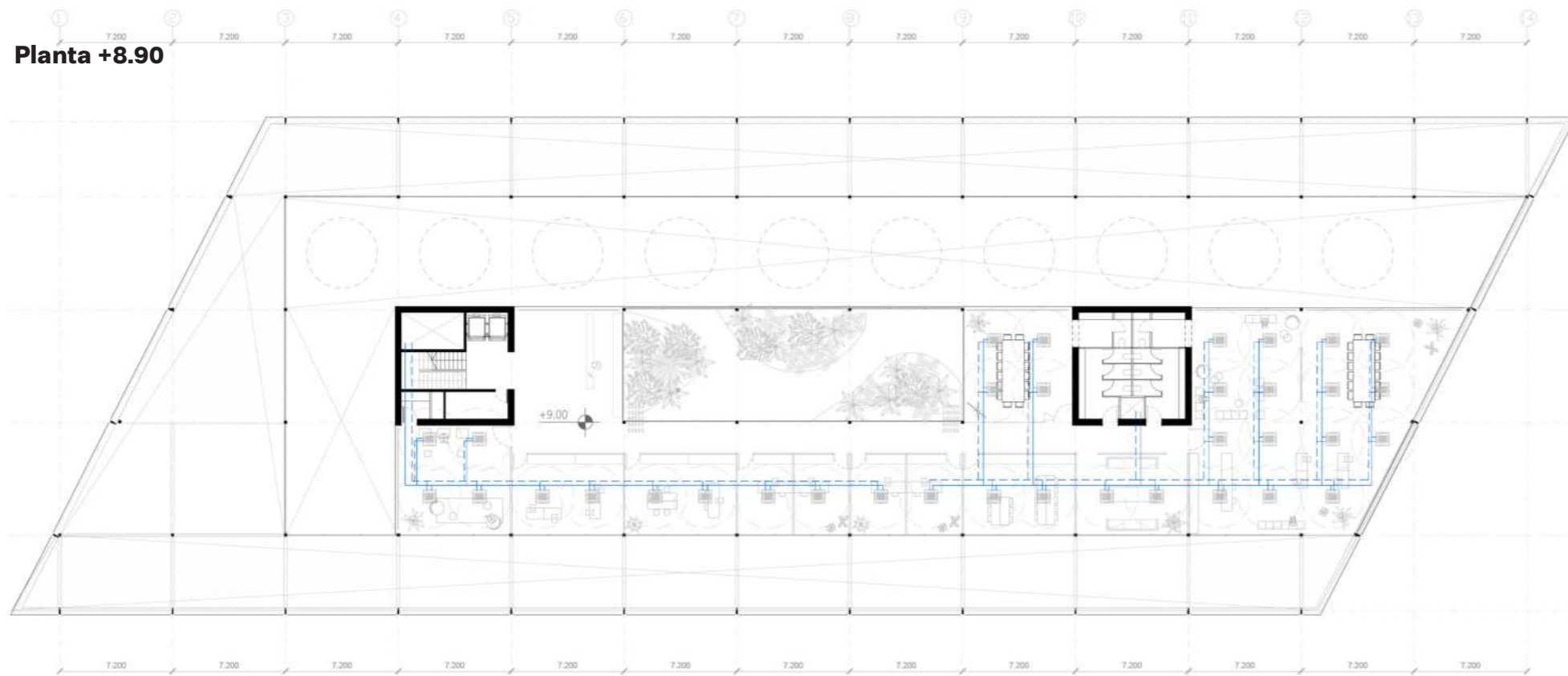


Planta +4.70

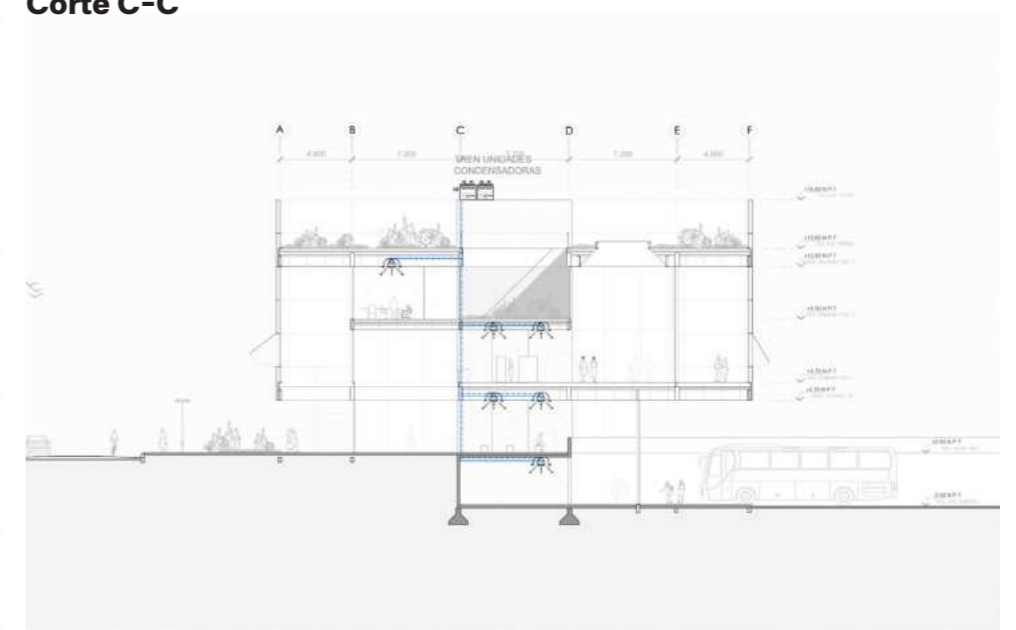


CLIMATIZACION

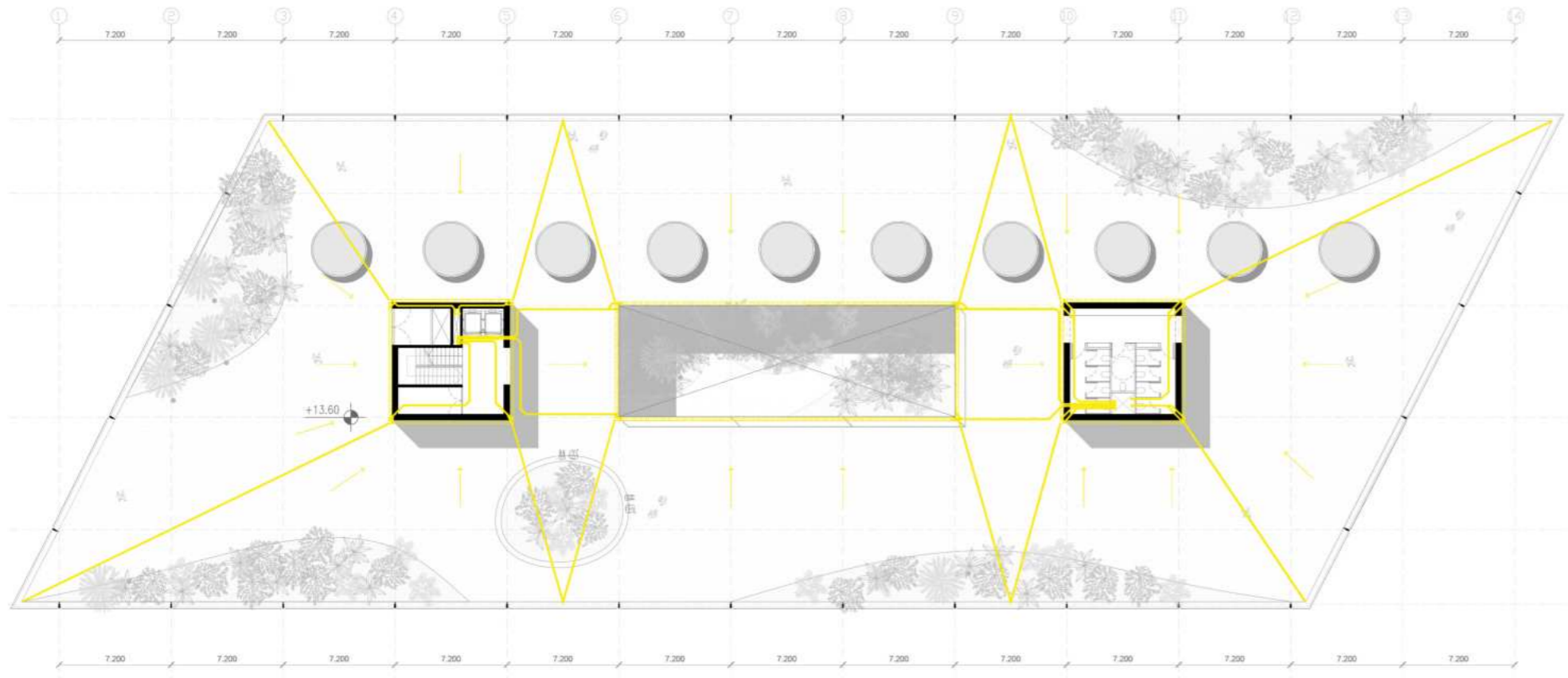
Planta +8.90



Corte C-C



Planta +13.60

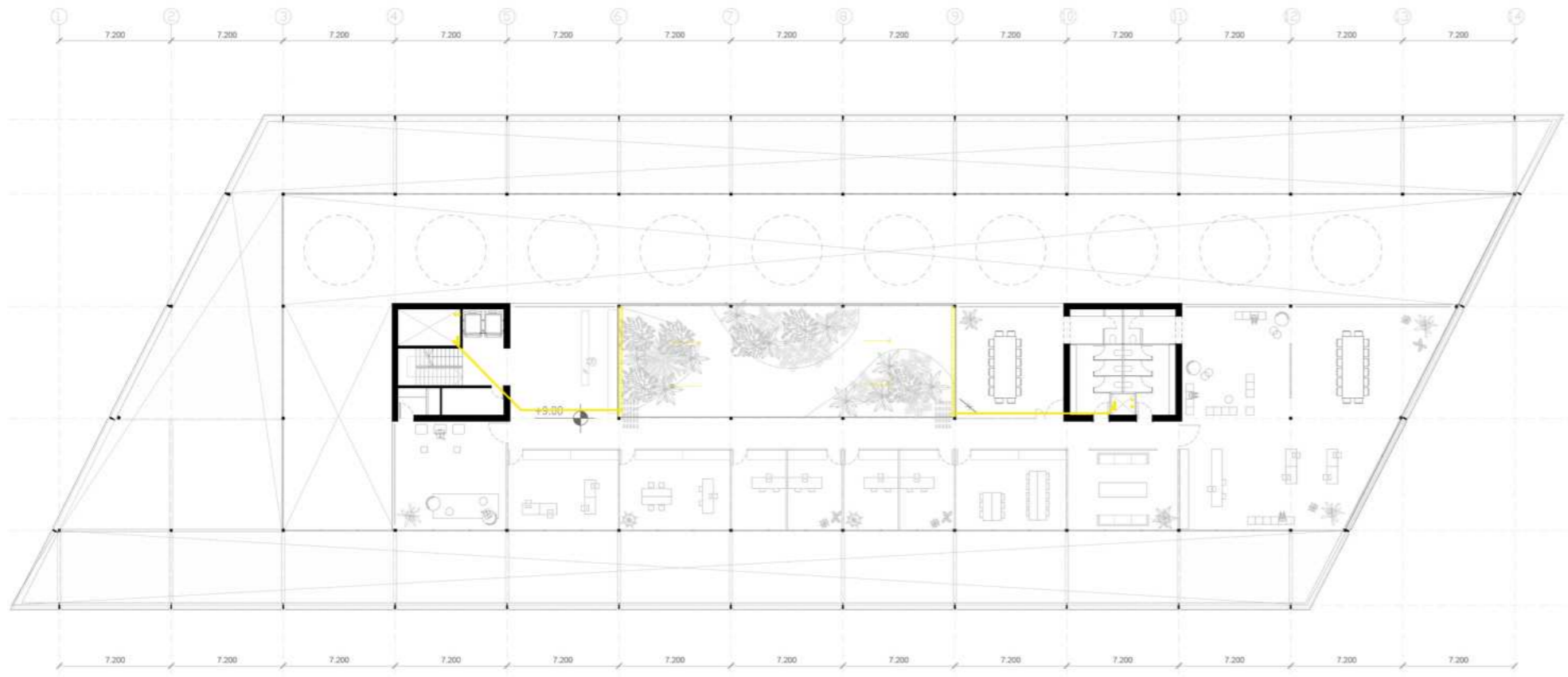


INSTALACION PLUVIAL

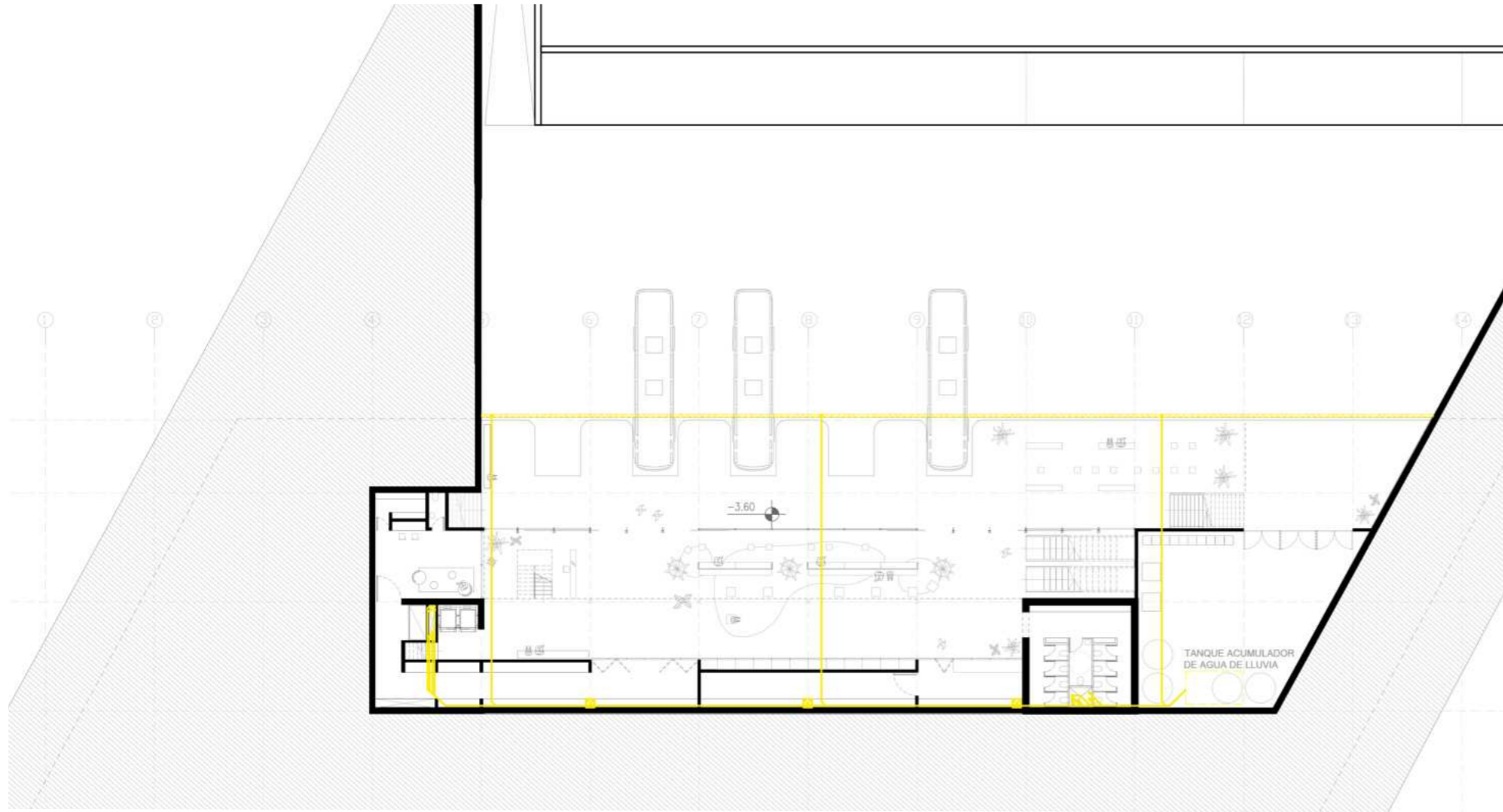
La precipitación pluvial representa un valioso recurso natural que debe ser aprovechado, por lo que se plantea para el edificio la reutilización de aguas, por lo que se plantea para el edificio la reutilización de aguas de lluvia mediante un método de captación y ralentización, teniendo en cuenta que es un edificio de grandes dimensiones que impactar rotundamente en su entorno inmediato.

La cubierta en este punto, cobra un rol fundamental ya que se encargara del direccionamiento y recolección de aguas de lluvias. Para ello mediante la pendiente de la cubierta se recoge el agua mediante canaletas que la juntan y mediante rejillones se las envía hacia los embudos pluviales que la llevaran hacia los tanques recolectores de agua.

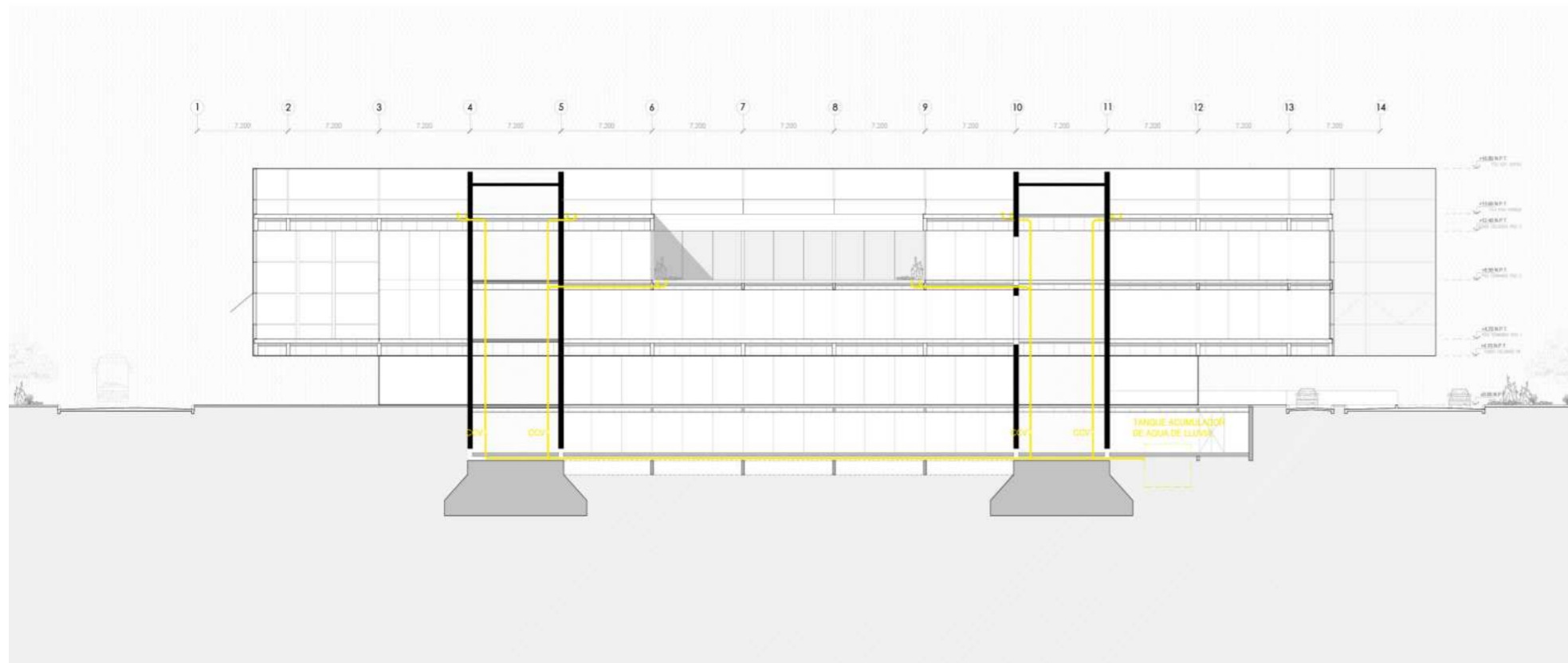
Planta +8.90



Planta Subsuelo -3.60



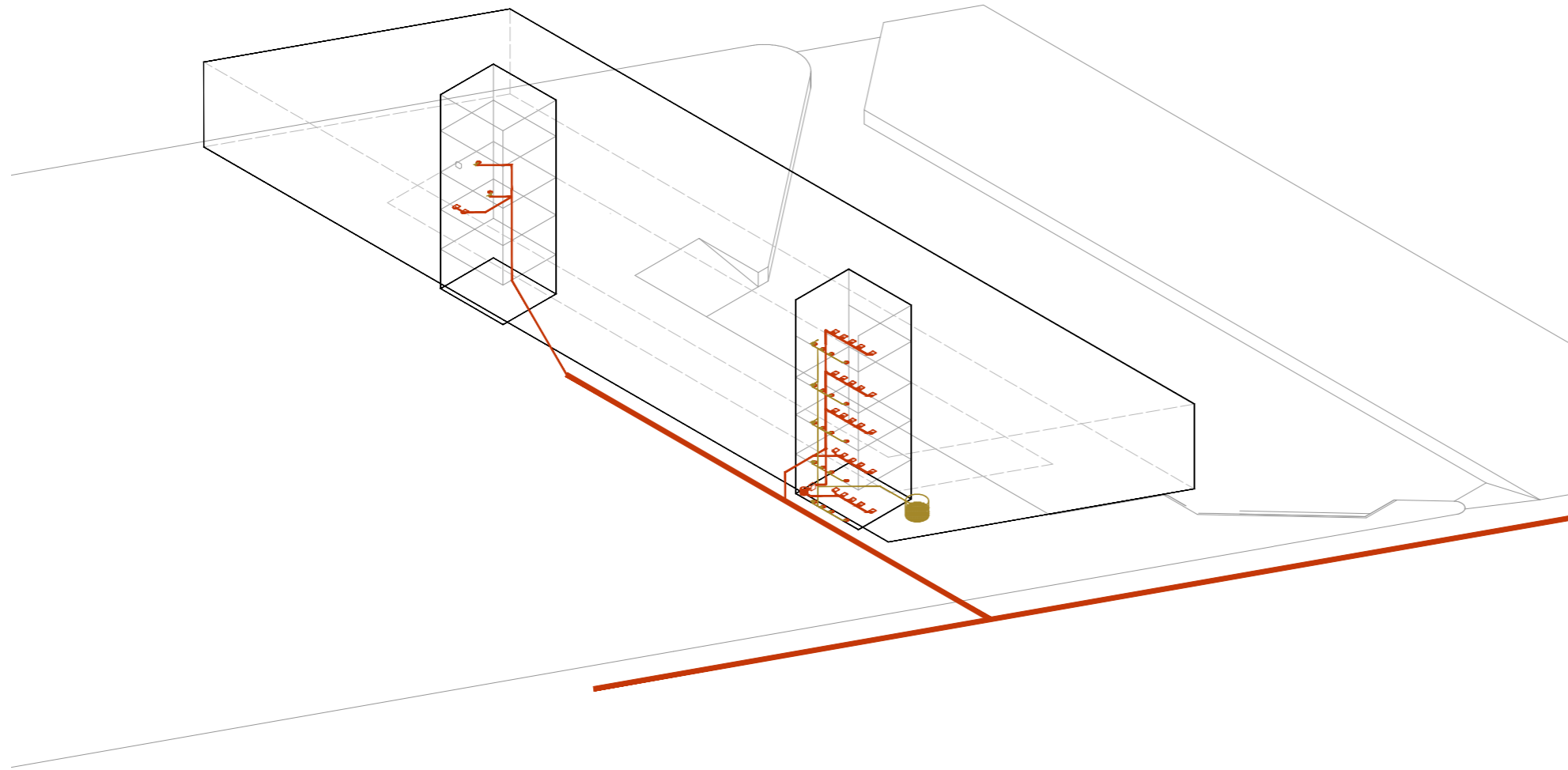
Corte longitudinal A-A



INSTALACION PLUVIAL

Para asegurar la calidad del agua captada, se instalará un filtro de hojas y sedimentos en el sistema de conducción. Este filtro retendrá los residuos más grandes antes de que el agua pase por las bombas, garantizando que solo el agua limpia y depurada llegue a los tanques de almacenamiento. A partir de este punto, el agua estará lista para ser utilizada en diversas aplicaciones dentro del edificio, como el riego de áreas verdes y la provisión de agua para los inodoros, contribuyendo a reducir el consumo de agua potable y promoviendo prácticas más sostenibles en la gestión de recursos.

AXONOMETRICA ESQUEMATICA



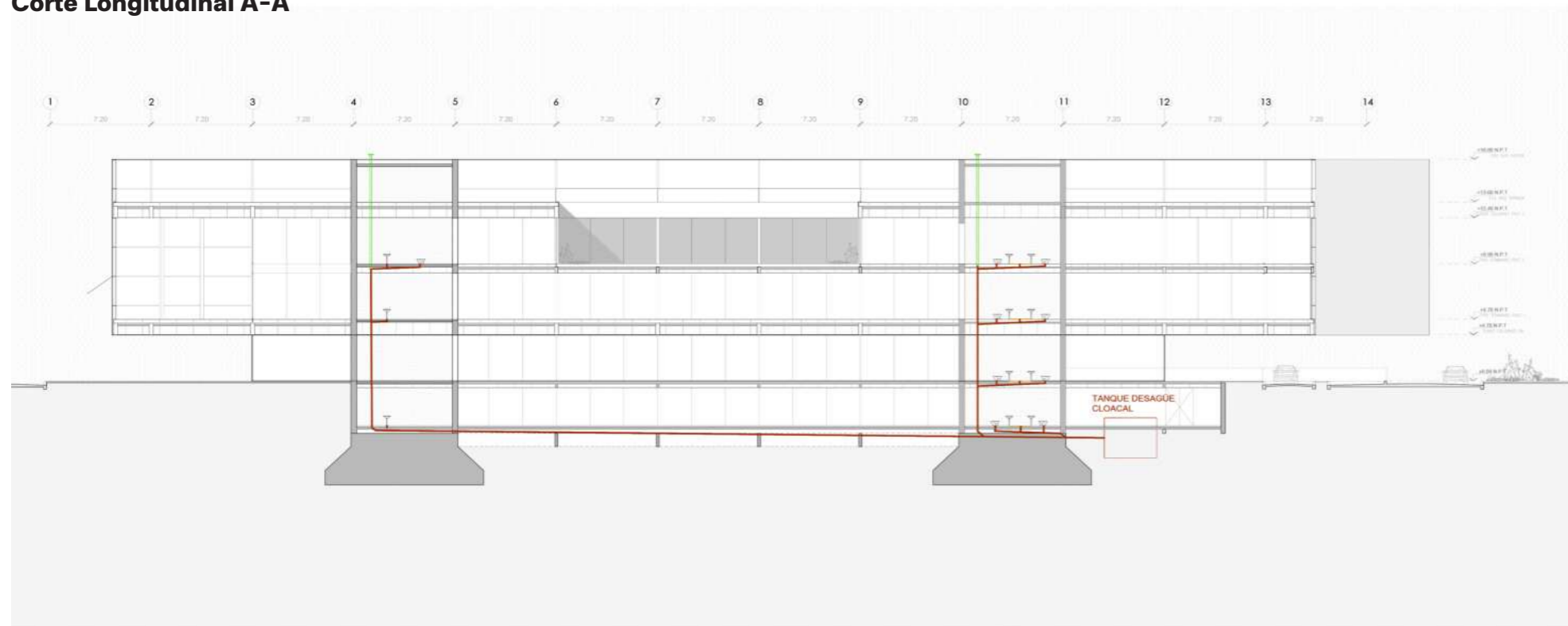
DESAGUES CLOCALES

Se realiza la conexión a la red colectora cloacal.

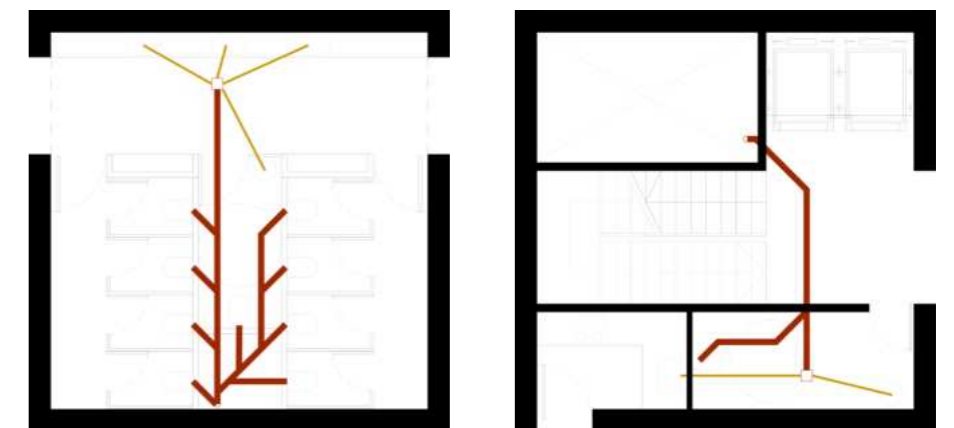
El desagüe de planta baja y de los niveles superiores se realiza mediante las pendientes reglamentarias por gravedad.

Las cañerías son realizadas con PVC, suspendidas en el caso del nivel superior y con diámetros según lo estipulado en cada planta. Se buscó que este lo más concentrada posible, y la próxima a la red para disminuir los tramos horizontales y en consecuencia reducir las pendientes necesarias para la evacuación.

Corte Longitudinal A-A



Planta de servicios



CORTE SUSTENTABLE

ENERGÍA SOLAR

La luz solar es una ventaja natural para la utilización de energía solar, reduciendo el consumo energético del edificio.

EFEECTO CHIMENEA

La circulación de aire frío y caliente, fortalece la ventilación natural y la regulación de la temperatura en el interior.

CUBIERTA VEGETAL

La cubierta vegetal además de ser aislación térmica y acústica reduce el impacto solar y capta el agua de lluvias reduciendo su impacto en los periodos de mayores precipitaciones, generando continuidad espacial con el paisaje pampeano.

ALMACENAMIENTO

Las precipitaciones son almacenadas a través de un sistema pluvial de recolección, para luego ser utilizadas para el riego de los espacios verdes propuestos.

FILTRO SOLARES

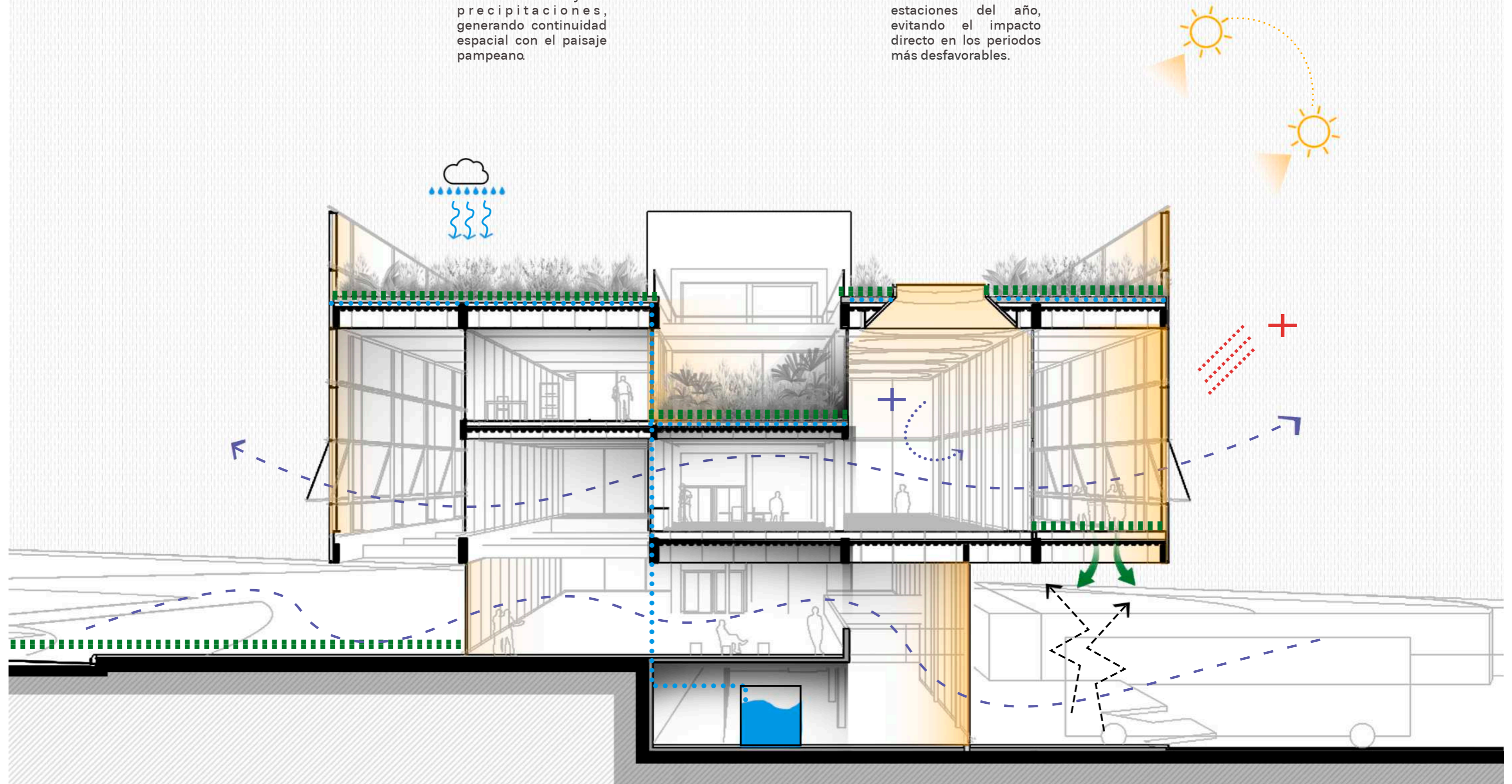
La piel de malla de metal desplegado del edificio posee una densidad variable según orientación y colabora regulando el ingreso de luz natural en las diferentes estaciones del año, evitando el impacto directo en los periodos más desfavorables.

VENTILACION CRUZADA

Las aberturas del edificio permiten que el aire circule y traiga aire fresco generando una climatización pasiva.

TERRAZAS VEGETALES

Permiten la reducción del impacto de CO2 generado por los autos y colectivos, actuando como filtro natural a partir del aumento de la superficie absorbente.





Marc Augé
Los no lugares

gedisa.cult 40 aniversario



VARIA
ARCHI
TECTO
NICA

Alberto Campo Baeza

diseño

Los no lugares
Marc Augé
1992

VARIA ARCHITECTONICA
Alberto Campo Baeza
2017

REFERENTES

REVISION PROGRAMATICA:

- Los no lugares, Marc Augé
- Tour de Lile, Christian de Portzamparc
- Public condenser Saclay, MUOTO

REVISION PROYECTUAL:

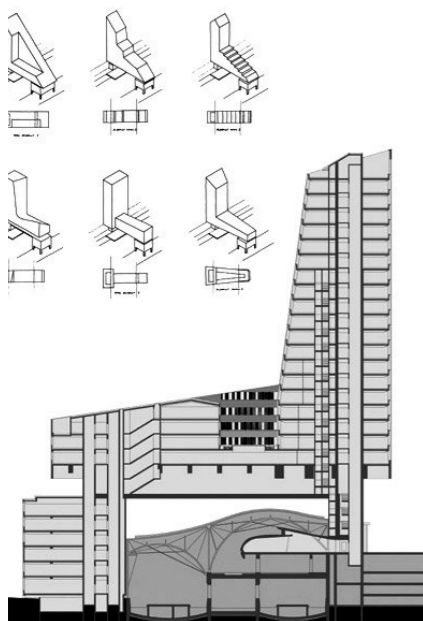
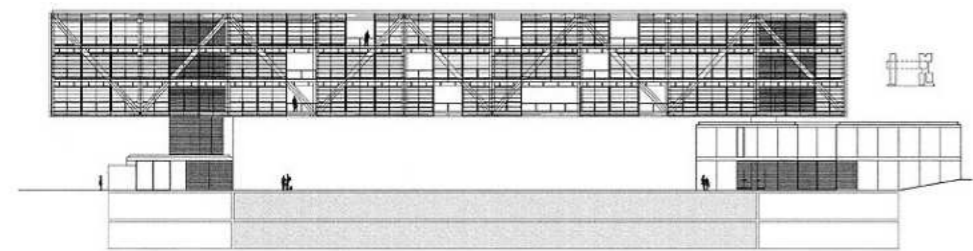
- VARIA ARCHITECTONICA, Alberto Campo Baeza
- Ayuntamiento de benidorm, AMP Arquitectos
- Forum de Barcelona, Herzog & De Meuron
- Public condenser Saclay, MUOTO

OTROS REFERENTES:

- La nueva ciudad pampeana, Ruben Pesci
- Radiografia de la pampa, Ezequiel Martinez Estrada
- Gustavo Frittegotto - Portfolio personal (Fotografia)
- Gerardo Caballero - El horizonte circular.



Ayuntamiento de Benidorm
AMP Arquitectos
2002



Euralille
OMA
1989

Tour de Lille
Christian de Portzamparc
1991

Forum de Barcelona
Herzog & De Meuron
2002



Public condenser - Paris - Saclay
MUOTO
2011

