

CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA

INTEGRACIÓN TERRITORIAL, PAISAJÍSTICA Y SUSTENTABLE





Autor: Gabriela Katherine Oliva Ramirez

Título : Centro Integral Puerto La Plata

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura nº3 Gandolfi - Otavianelli - Gentile

Docente : Arq. Santiago Bianchi - Arq. Ana Ottavianelli

Unidad Integradora : Arq. Mario CALISTO - Ing. Ángel MAYDANA - Arq. Santiago Weber

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 19 de Octubre 2023

Licencia Creative Commons

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

INDICE

1 TERRITORIO/ SITIO

FRENTE FLUVIAL PARANÁ
ENSENADA DEL BARRAGAN
PROBLEMATICA

2 MASTER PLAN / PROPUESTA

RECUPERACIÓN DEL PAISAJE ENSENADENSE
EQUIPAMIENTO DE EDIFICIO PÚBLICO
RECUPERACIÓN DE BORDE URBANO
SENDEROS Y PARQUES

3 SECTOR A INTERVENIR / IDENTIDAD

PUERTO LA PLATA
ENTORNO NATURAL
BARRIO CAMPAMENTO

4 INTERVENCIÓN URBANA / PROPUESTA

ESTRATEGÍAS URBANA
PROGRAMA

5 PREEXISTENCIA/ RELEVAMIENTO

ÁREA OPERATIVA
MUELLE OPERATIVO
GALPÓN 3 Y GALPÓN 4

6 PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

PUERTO INTEGRAL, INTELIGENTE Y SUSTENTABLE
PROGRAMA

LAS PARTES DEL TODO
EJE Y VACIOS
PIEZA ESTRUCTURANTE
CUATRO NAVES

7 RESOLUCIÓN TÉCNICA / INSTALACIONES

CORTE PREEXISTENTE - ADICIÓN
MATERIALIDAD ADICIÓN
INSTALACIONES

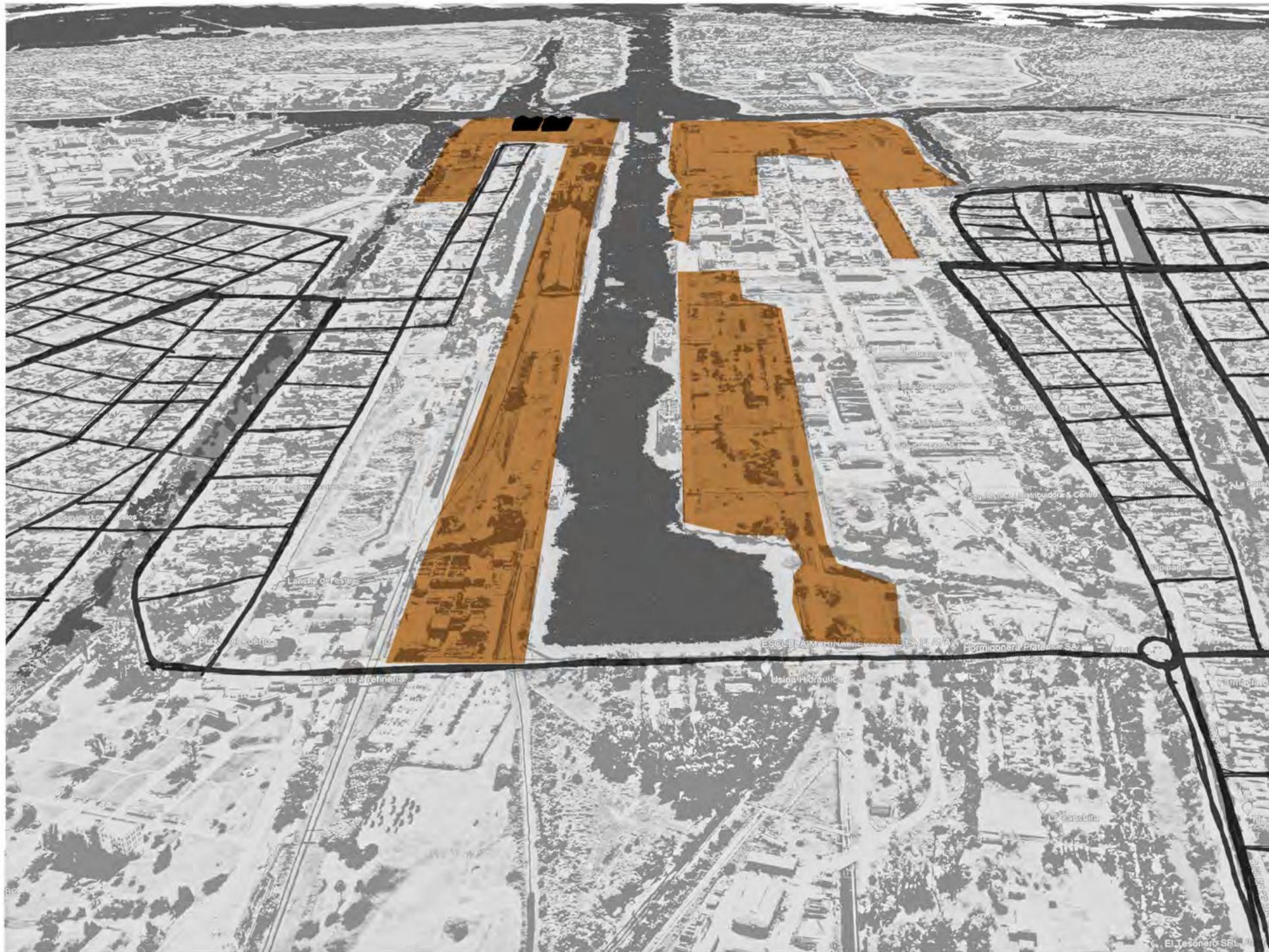
REFERENTES



An aerial photograph of a city grid, likely New York City, showing a dense network of streets and buildings. A large orange number '1' is overlaid on the right side of the image. The text 'TERRITORIO SITIO' is written in large, bold, black letters across the top right portion of the image. The background is a dark, textured grey with a dashed white line running horizontally across the middle.

TERRITORIO SITIO

1



El Puerto La Plata se encuentra sobre el margen sur del estuario del Río de la Plata a 10 km de la Ciudad de La Plata y a 60 km vía terrestre y 37 km vía marítima de la Ciudad de Buenos Aires.

En enero de 1884 empezó su construcción como el Primer Puerto Argentino del Río de La Plata. La empresa encargada de la obra fue Lavalle, Médici y Cía.

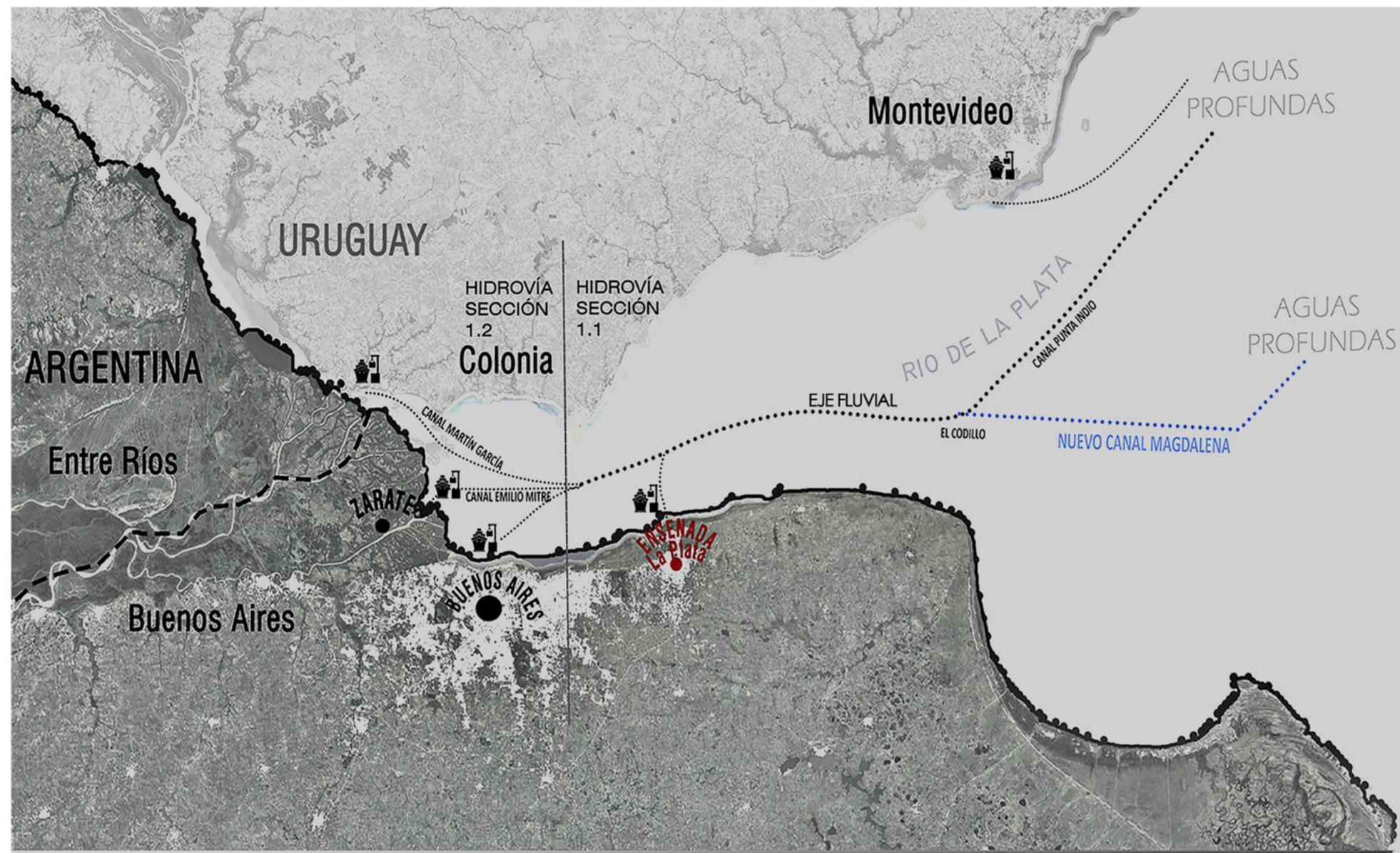
El diseño estuvo estrechamente ligado a las ideas racionalistas e higienistas que delinearon el trazado de la Ciudad / Puerto de La Plata.

Surgía como una prolongación del Eje Fundacional de la ciudad de La Plata que alojaba todos los edificios representantes del poder del Estado de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires.

A cargo de Waldorp con procedencia holandesa que introdujo en el diseño del Puerto los conceptos de Dock de Ultramar y Diques de Cabotaje que aún hoy en día se evidencian como una marca imborrable en el territorio portuario.

La Plata, Ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires decidida en virtud del puerto natural de la Ensenada, , que tenía como necesidad el ingreso de buques de ultramar de mayor calado.

El visionario potencial estratégico para su explotación en escala regional y nacional se frustró rápidamente, con la federalización de Buenos Aires y la construcción de Puerto Madero; situación que definió que ese sería el puerto nacional jerárquico, sumiendo al PLP a un rol secundario y, posteriormente, industrial.



FRENTE FLUVIAL PARANÁ - RÍO DE LA PLATA

Argentina es un país donde gran parte de su desarrollo y desenvolvimiento económico se basó en el comercio exterior.

Los procesos productivos vinculados a este frente resultan componentes claves en la configuración urbana.

No obstante, la relación entre las instalaciones portuarias y la trama urbana ha generado numerosos reclamos y debates.

La ribera del Paraná resulta el factor principal de conformación y transformación de ciudades o regiones, ya que es a partir de la función del río como corredor cultural y vía de comunicación que estas ciudades se constituye como ciudad-puerto.

ENSENADA

Se encuentra en la franja costera enfrentada con el departamento de Colonia, al suroeste de Uruguay, paralelo al puerto de Buenos Aires. Forma parte del EJE INDUSTRIAL Y EJE FLUVIAL DE NAVEGACIÓN.

EJE O CINTURON INDUSTRIAL

Aglomeración urbana e industrial que se localiza en la franja costera del Río Paraná y Río La Plata. Es el espacio de más importancia demográfica y económica en el país. En ésta aglomeración industrial se encuentra alrededor del 50% de las fábricas que contiene el país.

En Ensenada se destacan las industrias petroquímicas y astilleros.

EJE FLUVIAL DE NAVEGACIÓN

Vía navegable troncal del Río de la Plata, donde se canaliza la mayor parte del tráfico comercial de la Argentina.

Por su ubicación dentro de la sección de la Hidrovía 1.1, se reducen los costos de peaje.

NUEVA VÍA DE NAVEGACIÓN CANAL MAGDALENA

Conexión fluviomarítimo con puertos de Mar Atlántico que dirige las cargas hacia el sur bonaerense, para la costa Argentina.

Gran parte de nuestro comercio exterior transportada por buques tendrían una salida directa al mar sin peaje, agilizando la exportación y mejorando la conectividad.

DESARROLLO URBANO

Desde 1856 el Gobierno de Provincia de Buenos Aires declara a Ensenada cabecera de Partido. De esta manera se inicio el desarrollo urbano de la ciudad. Se genera un enfoque en el puerto, como el gran puerto natural y de aguas profundas, estudios y analisis, para proyectar caminos de acceso por bañados.

Los barrios en relación a los puertos en Argentina, se conformaron inicialmente a partir de campamentos.

Estos núcleos urbanos en la cercanía de los puertos, desarrollaron comunidades cuyo crecimiento acompañó al derrame de las actividades portuarias.

Protagonista de corrientes migratorias europeas desde el siglo XIX, la actividad productiva asociada a saladeros primero, incurrió en el crecimiento de las ciudades de Ensenada y Berisso con ingreso de inmigrantes europeos

La ocupación y estructuración del territorio demuestra un rápido crecimiento, la población y la subdivisión del territorio en su tejido urbano y rural

A nivel regional, en el año 2000 surge la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA), que actualmente es constituyente del Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN). En este contexto, los puertos juegan un papel crucial, ya que son la conexión necesaria con el exterior para garantizar el flujo de mercancías.



La Costa Rioplatense es la suma de varios ecosistemas formado por distintas unidades paisajísticas: selva marginal, tejido urbano, parques y playas.

El territorio ha sufrido un proceso desordenado de urbanización, lo que ha provocado una transformación del mismo. Este proceso responde no sólo a los factores climáticos y naturales, a los que se ve sometida la región, sino también a factores antrópicos como son la falta de iniciativas para desarrollar estrategias integrales que permitieran el aprovechamiento del recurso costero, la invasión del dominio del agua sin planificar en conjunto con la comunidad y sin tomar las precauciones necesarias.

Partido de Ensenada registro 56.729 habitantes aprox.

RECODO ISLA SANTIAGO

La Ensenada del Barragán era un recodo en la Isla Santiago. En 1700 se instala un Fuerte militar debido a que el puerto natural que encerraba la ensenada facilitaba el contrabando y gran tráfico de esclavos.

En 1734 el gobernador ordeno agregar una muralla dandole



TERRENO NATURAL



CONSTRUCCIÓN 1930



RELACIÓN CUENCA - CIUDAD - INDUSTRIA

En el perímetro costero se encuentran, Puerto La Plata, bordeando "Barrio Campamento", Astillero Río Santiago, Escuela Naval y sus distintos edificios de infraestructura. El objetivo de esta zona franca es **IMPULSAR EL COMERCIO Y ACTIVIDAD INDUSTRIAL EXPORTADORA**. Estas actividades industriales transforman a Ensenada en un destacado **POLO INDUSTRIAL REGIONAL**.

POTENCIALIDADES

ASPECTOS AMBIENTALES:

- Sitios de valor paisajístico natural
- Áreas de reserva natural

SISTEMA DE MOVIMIENTO:

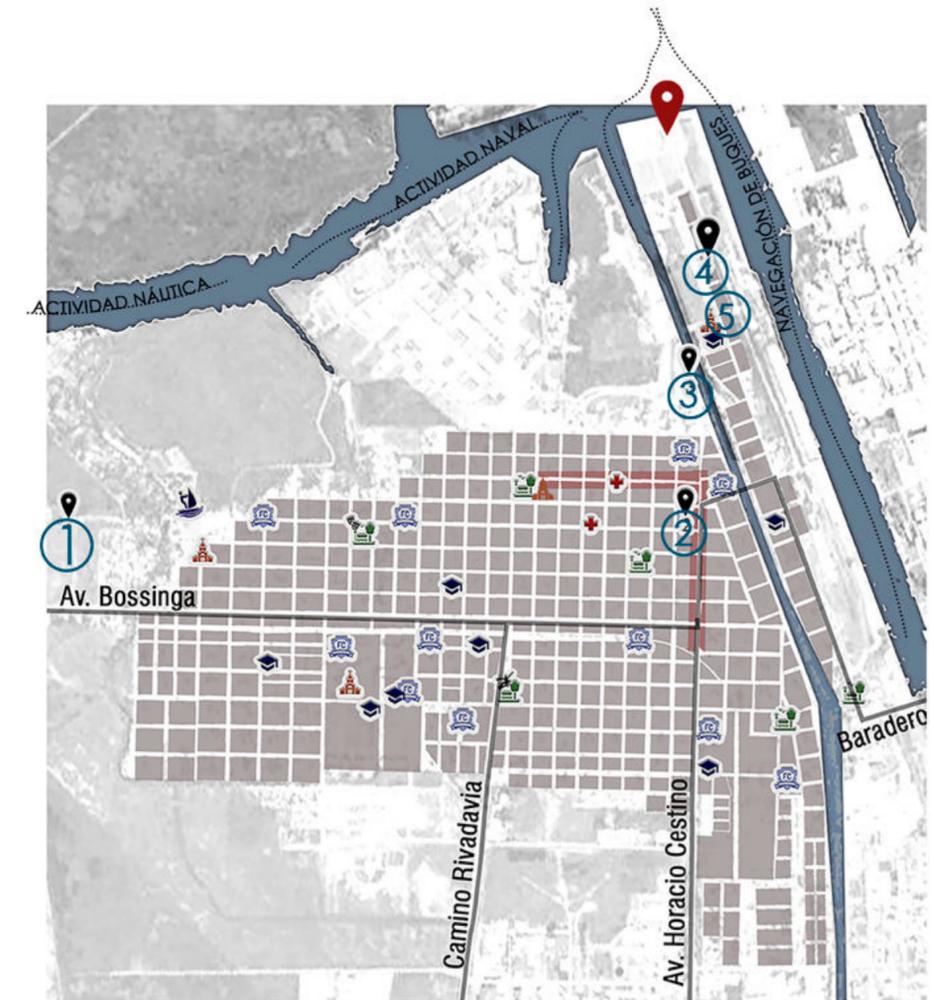
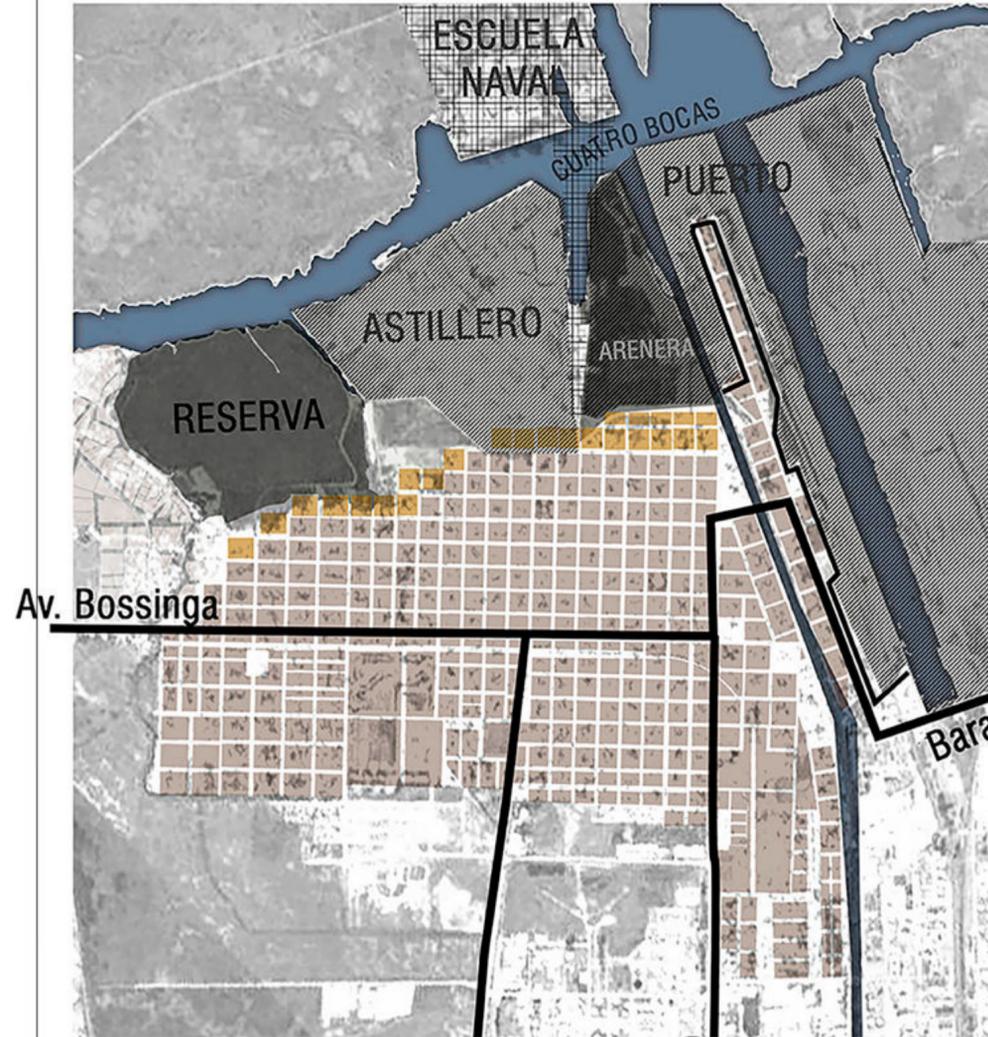
- Existencia de transporte fluvial
- Ubicación estratégica del sitio para vincularse con el exterior.

ESPACIO URBANO:

- Gran variedad de árboles, vegetación, cuencas
- Existencia de algún equipamiento de playa (precario)

USOS:

- Presencia de edificios emblemáticos



ESTRUCTURA TERRITORIAL USOS / ACCESIBILIDADES

Actividad económica principal, cobertura de servicios.
Grandes infraestructuras y accesibilidad.

- VIAS PRINCIPALES
- INDUSTRIA NAVAL
- ASTILLERO RIO SANTIAGO
- COMPLEJO SIDERÚRGICO Y PETROQUÍMICO
- ZONA URBANA
- PUERTO LA PLATA
- AREAS NO CONSOLIDAS

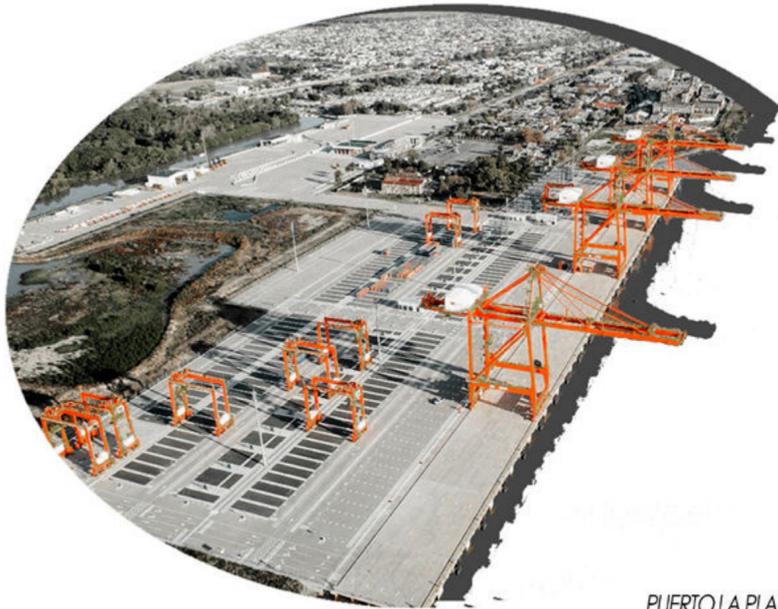
CULTURA Y TURISMO

PUNTOS TURÍSTICOS

- 1- MUSEO HISTORICO FUERTE BARRAGÁN Y MUSEO HÉROES DE MALVINAS
- 2 -LA VIEJA ESTACIÓN
- 3 -PUENTE GIRATORIO
- 4 -BARRIO CAMPAMENTO
- 5 - IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED

DEPORTE/ CLUBS

- CLUB DEFENSORES DE CAMBACERES
- CLUB ASTILLERO RIO SANTIAGO
- CLUB NÁUTICO ENSENADA
- POLIDEPORTIVO MUNICIPAL
- CLUB REGATAS LA PLATA



PUERTO LA PLATA



ASTILLERO SANTIAGO



PUENTE GIRATORIO



ESCUELA NAVAL



IGLESIA NUESTRA SRA DE MERCED



ACTIVIDAD NAUTICA

URBANO TERRITORIAL

Plazas, iglesias, edificios y estructuras arquitectónicas componen el paisaje urbano de una ciudad testigo de importantes hechos de trascendencia. La plaza principal se llama Manuel Belgrano, en frente se encuentra la Iglesia de Nuestra Señora de La Merced, Patrona de Ensenada, La Municipalidad y Escuela n°1 Bernardino Rivadavia. La actividad comercial se desarrolla a lo largo de la calle Nuestra Señora de la Merced.

CANAL SANTIAGO

En la cuenca se desarrollan actividades limitadas a la actividad industrial. Desde el Puerto de La Plata se utiliza la hidrovía para la navegación de ingreso y egreso de los buques. Astillero Santiago y Escuela Naval para actividad industrial, náutica naval. Clubes náuticos, desarrollan actividades limitadas.

DEPORTE

Se desarrolla una gran diversidad de actividades: Fútbol, básquet, remo, canotaje, yachting, pararemo. También el deporte para personas con discapacidad como básquet en silla de ruedas, remo, standup paddle, canotaje, entre otros. Se busca mantener una cultura náutica activa que mantenga a la comunidad en constante interacción.

PROBLEMATICA | | SITUACIÓN ACTUAL | PERDIDA DEL PAISAJE ENSENADENSE



ACTIVIDAD INDUSTRIAL CONTAMINANTE



DESVINCULACIÓN DE LA CIUDAD CON EL ENTORNO NATURAL

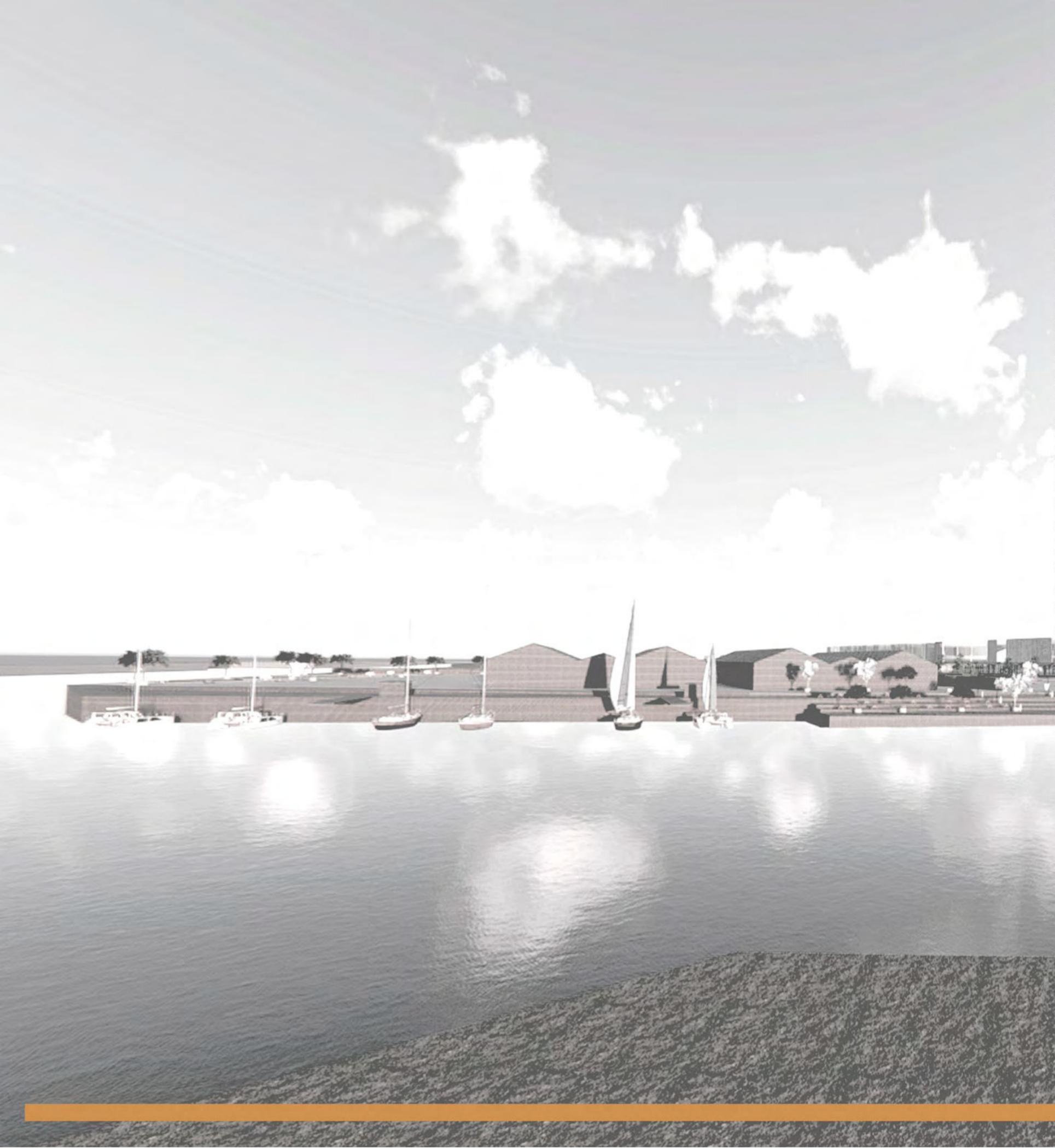


DEGRADACIÓN DE LA CUENCA Y ÁREAS VERDES



DESVALORIZACIÓN DEL PAISAJE CIRCUNDANTE





MASTER PLAN URBANO

2

MASTER PLAN | | RECUPERACIÓN DEL PAISAJE ENSENADENSE



"VALORACIÓN DEL RASGO UNIFICADOR DE LA REGIÓN, RÍO SANTIAGO Y SUS AFLUENTES, POTENCIANDO EL DESARROLLO DE RECURSOS HIDRÁULICOS COMO NAVEGACIÓN, RECREACIÓN, USOS INDUSTRIALES, CONTROL DE CRECIENTES..."

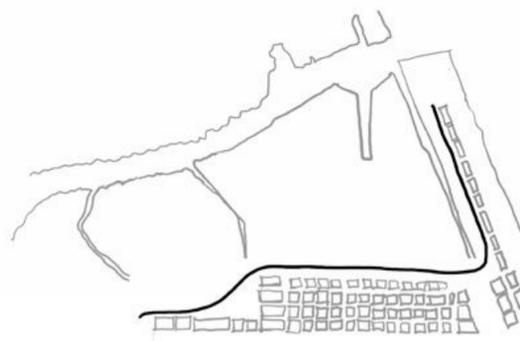
-Ordenar las actividades que se desarrollan, garantizando que todas convivan sin modificar la biodiversidad.

-Responder a los diferentes flujos de movimientos de los usuarios que circulan: comunidad, visitantes cotidianos y visitantes ocasionales o turistas.

-Restaurar equilibrios alterados por la interacción humana, potenciando vegetación existente y forestando con especies nativas, brindando el escenario propicio para la consolidación de un barrera natural que colabore con la calidad ambiental, y la interacción social en un entorno natural saludable.

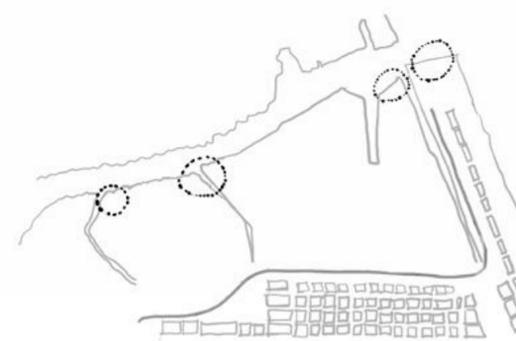
-Afianzar la noción de identidad propia del lugar, enfatizando sus características, resaltando o enmarcando sus hitos y generando un recorrido que asegure su recorrido..

CIRCUITO COSTERO



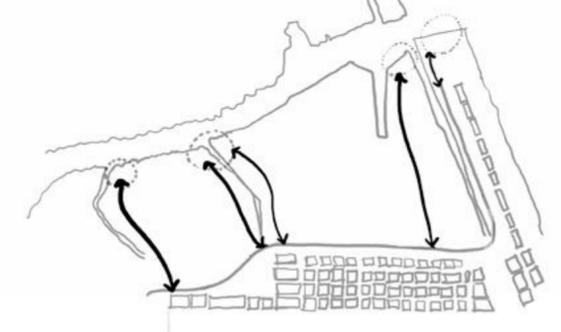
EJE

EQUIPAMIENTO PÚBLICO



PUNTOS COSTEROS

SENDEROS, PLAZAS, PARQUES



VINCULO DE EJE CON PUNTOS

INDUSTRIA- PUERTO Y CIUDAD LOGRAR EL EQUILIBRIO

CONSERVACIÓN:

integrar la reserva natural a un recorrido que busca equilibrar la interacción humana y la biodiversidad del lugar, potenciar la vegetación existente y reforestando con especies nativas.

DENSIFICACIÓN:

Construcción de Complejos de viviendas con expansiones a diversas actividades recuperando la vivencia en el río.

POTENCIALIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO:

Vacío de oportunidad en plataforma de Astillero Santiago, Restricción de bordes de Zona Industrial y Acceso al borde costero, espacio público acuático como conexión con Isla Santiago

VALORIZACIÓN:

La identidad del lugar propio. Enfatizar sus características, resaltar o enmarcar sus hitos y generar áreas que divulguen la historia Ensenadense. Barrio campamento como patrimonio paisajístico de las primeras construcciones.



EQUIPAMIENTO DE EDIFICIOS PÚBLICOS



EDIFICIOS PREEXISTENTES
- GALPON 3 Y 4 DEL PUERTO LA PLATA
- RESTAURACIÓN Y GENERACIÓN DE PLUSVALÍA
- VALORACIÓN DE " BARRIO CAMPAMENTO"

EDIFICIOS NUEVOS
- CENTRO DE LA CULTURA ASTILLEROS Y PARQUE ZONA FRANCA
- CENTRO DEPORTIVO NAUTICO RIO SANTIAGO
- POLO ADMINISTRATIVO COMPLEMENTARIO ESCUELA NAVAL
- COMPLEJO DE VIVIENDAS CON ATRACCIÓN COMERCIAL BARRIO CAMPAMENTO.

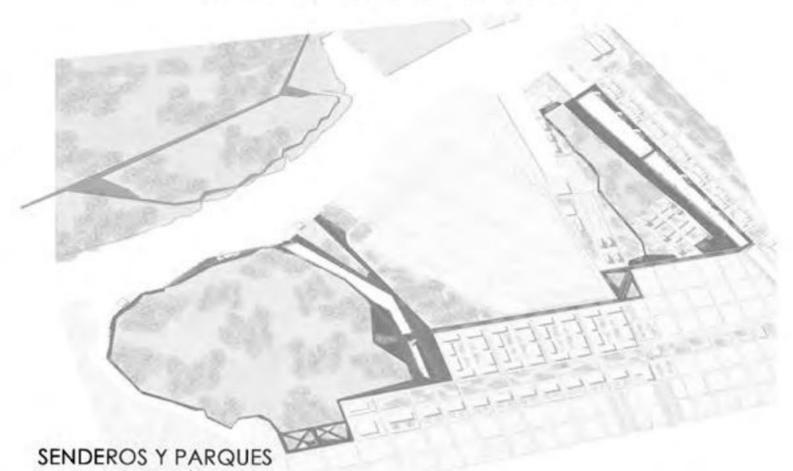
PARQUE LINEAL "LA MERCED"



BORDE URBANO

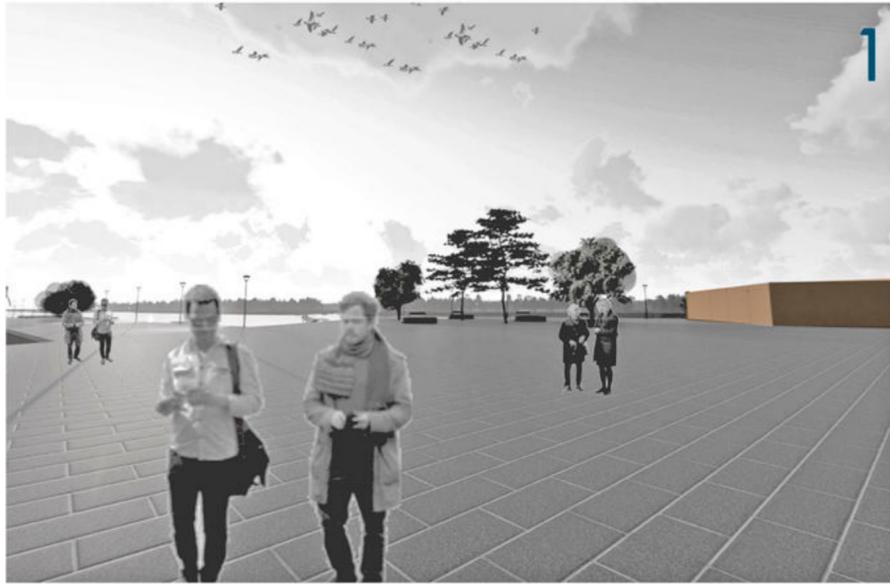
- POTENCIALIZACIÓN DE LA CALLE COMERCIAL "LA MERCED", BOULEVARES CON CIRCUITOS DEPORTIVOS, COMERCIOS, PRESTAMOS DE BICI
- TRATAMIENTO DE BORDE URBANO CON ÁREAS VERDES COMO AMORTIGUADOR Y PROTECTOR DE RESIDUOS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL.

SENDEROS Y PARQUES



SENDEROS Y PARQUES

- PUNTOS DE INTERÉS
*HISTORIA E IDENTIDAD DEL SITIO
- INTEGRACIÓN DE NUEVAS ÁREAS DE ACTIVIDAD PÚBLICAS
- MIRADORES
- VINCULO ENTRE SENDEROS EXISTENTES Y NUEVOS
- PEATONALES PARA EVENTOS PÚBLICOS, FERIAS GASTRONOMICAS Y DIVERSAS ACTIVIDADES PÚBLICAS
- PUENTES QUE CONECTAN LA CIUDAD CON EL ENTORNO NATURAL.



1. ANFITEATRO SOBRE EL RÍO

A modo de remate del recorrido costero, generando una nueva expansión sobre el río

2. CENTRO DE INNOVACIÓN PARA ASTILLEROS SANTIAGO Y ESCUELA NAVAL

Nuevo centro complementario para el desarrollo de actividades en Astilleros.

3. CENTRO DEPORTIVO NAÚTICO

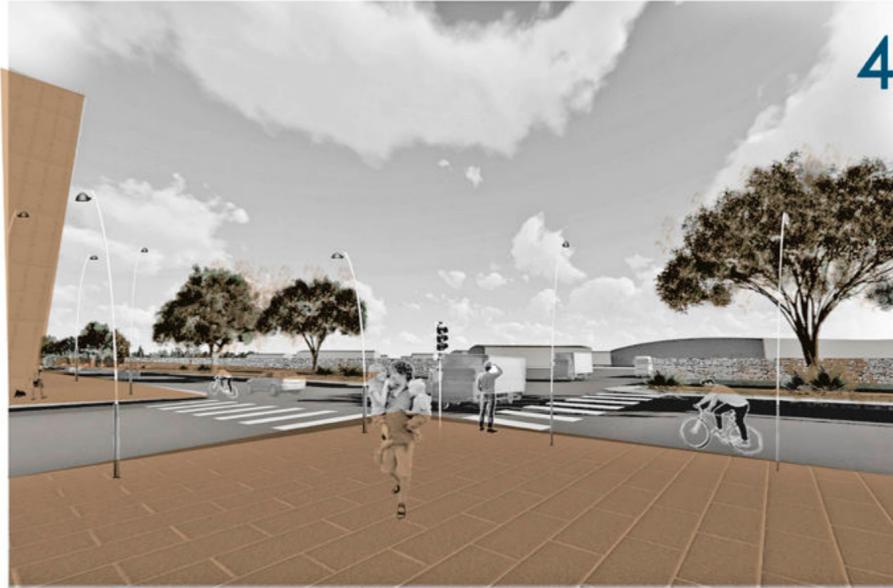
Actividad sobre el río motivando la actividad náutica pública y generando una interrelación con Isla Santiago.

4. CENTRO INTEGRAL PUERTO LA PLATA

Intervención urbana y edilicia en el sector del Puerto, que busca integrar el espacio público con el espacio privado, cualificando el entorno natural.

Equipamientos preexistentes y nuevos que se hubican en la costa como focos de interés, conectados por senderos, peatonales y parques al eje que vincula la reserva natural - borde Astilleros Santiago con Área administrativa y tecnológica de Zona franca - "Barrio Campamento" Zona portuaria.

Nuevos equipamientos públicos que revitalizan plazas, parques al mismo tiempo que complementan y diversifican las actividades existentes, actividad industrial, producción, educación, formación, actividad portuaria, investigación, transporte, conservación.



4. PULMON VERDE

Tratamiento de borde de zona industrial como amortiguador y protector de residuos.

5. PARQUE LINEAL "LA MERCED"

Calle de uso comercial que se potencia con parque lineal, bebederos ferias artesanales, forestación con especies nativas y naturalizadas constituyendo un corredor de biodiversidad

6. RESTRUCTURACIÓN DE ZONAS VULNERABLES

Transición entre área comercial y reserva natural. Zona vulnerable a contaminación, inundaciones y propagación de plagas.

Eje apartir del cuál se organiza un recorrido, copiando la direccionalidad y linealidad del recorrido preexistente de calle comercial "la merced" a la cuál cuenta con un parque lineal con equipamientos de apoyo a las actividades existentes como propuestas, forestación con especies nativas y naturalizadas constituyendo un corredor de biodiversidad.



7. PASEO COSTERO ASTILLERO SANTIAGO/EJE COMERCIAL

Integrador de Zonas como la Reserva Natural, borde de Astillero Santiago y borde urbano.

8. PUENTE "ORTIZ DE ROSAS"

Comexión entre "Barrio Campamento" primeras contrucciones enseñadenses y el área consolidada de las nuevas construcciones enseñadenses.

9. PASEO COSTERO DE COMPLEJO DE VIVIENDAS

Expansiones sobre el canal Santiago, mejorando la vivencia con el río desarrollando una zona comercial con Restaurantes, Ferias Gastronomicas, Eventos, Actividades Recreativas,

Recorridos que se extienden por todo el sector a intervenir, que cose los diferentes sectores y que através de su forestación nativa y caracter costero se identifica, dando noción de totalidad al conjunto de las distintas áreas.

Su objetivo es adentrar a la comunidad a la vida natural del entorno que la conforma. Generar interacción humana con el entorno natural.

Se reestructuran áreas existentes en condición de borde del área consolidada, transformandose en senderos con actividades deportivas, áreas de descanso y esparcimiento que conectan puntos estrategicos de interes para contemplar el paisaje circundante como miradores, parques, edificios públicos en altura



**SECTOR
INTERVENIR**

IDENTIDAD

3

SECTOR A INTERVENIR | | PUERTO PASADO

PUERTO LA PLATA / PASADO

El 1° de noviembre de 1883 comenzaron las obras que conformarían la infraestructura fundante de Puerto La Plata a cargo de la empresa Lavalle, Médici y Cía.

El puerto se proyectó con un canal central y dos canales auxiliares, Gran dock o dique de 1145 metros de largo, por 140 metros de ancho en el fondo, que se construye en la barranca de la Ensenada de Barragán, con una profundidad de 6.40 metros (21 pies ingleses) bajo del cero.

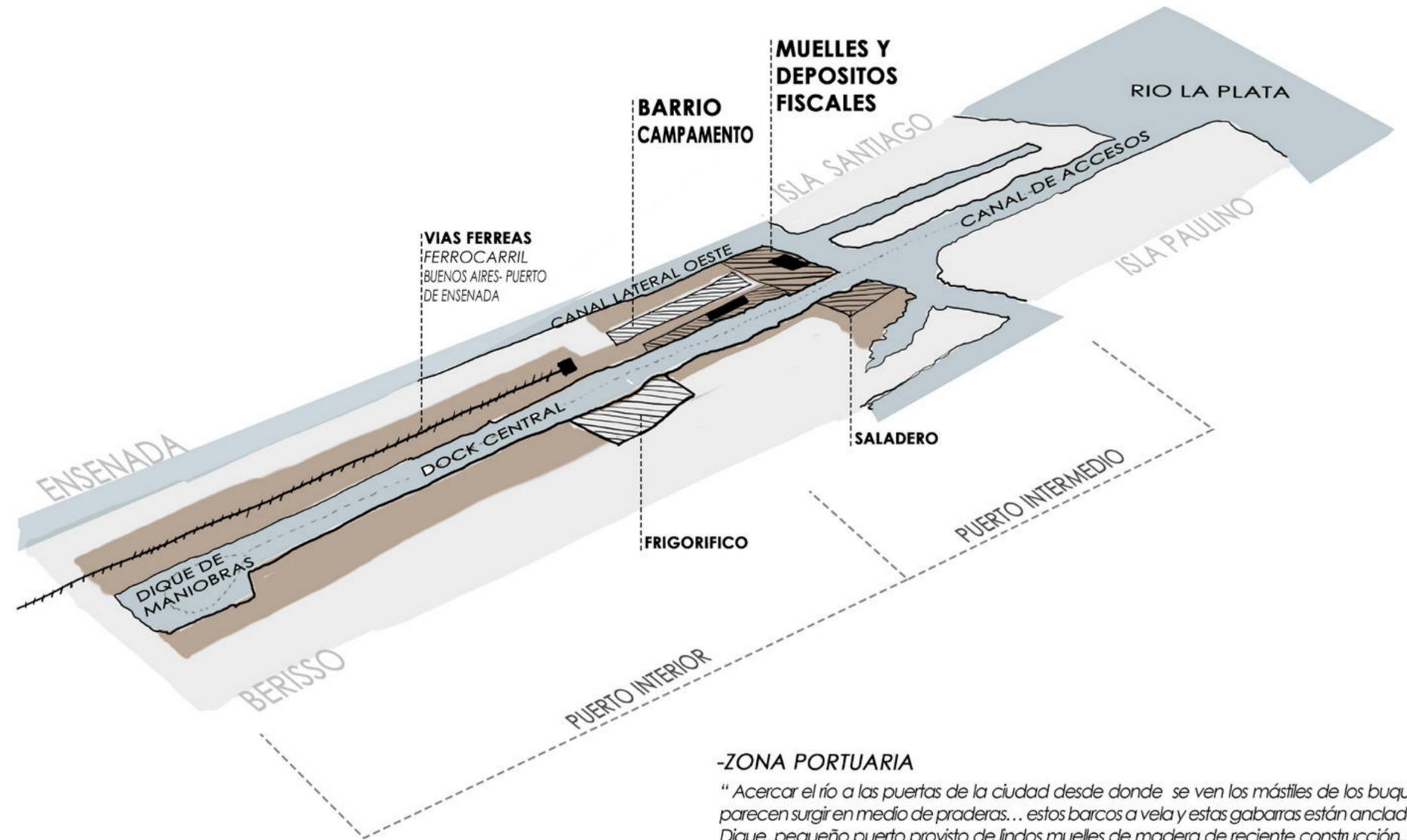
El dock con muelles en ambos lados con una altura de 4.80 metros sobre el cero. La extensión total de los muelles, inclusive sus alas, es de 2290 metros lineales. A cada lado del dock se preparará una superficie de terreno de 1175 metros lineales de frente por 345 metros de fondo terraplenado hasta la altura de 5.00 metros arriba de cero, destinada a la construcción de Aduanas, depósitos fiscales y particulares, vías férreas, etc.

MODELO AGROEXPORTADOR

La materia prima y mercaderías que se comercializaban a principios del siglo XIX: trigo, maíz, afrecho, tasajo y cueros. Industria saladeril y la industria frigorífica.

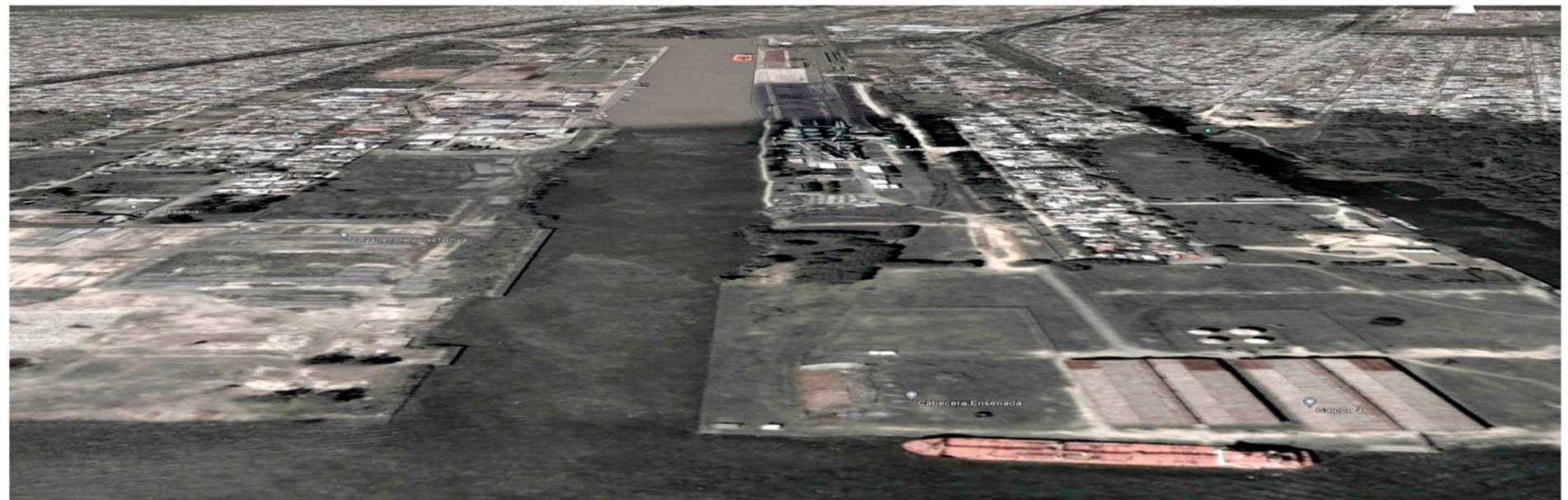
HERENCIA TERRITORIAL

Asociación del territorio con el puerto, por decisiones a escala nacional e internacional que han virado su finalidad entre la industria frigorífica, naval, petrolera y servicios asociados, transformado no solo el interior del territorio con su infraestructura e interacciones sino toda su área costera dejando huellas de erosión y depositación, creando en la región un patrimonio de sustancial diversidad en cuanto a valores históricos, sociales, arquitectónicos, urbanísticos y ambientales.



-ZONA PORTUARIA

"Acercar el río a las puertas de la ciudad desde donde se ven los mástiles de los buques que parecen surgir en medio de praderas... estos barcos a vela y estas gabarras están anclados en el Dique, pequeño puerto provisto de lindos muelles de madera de reciente construcción, con un depósito para mercaderías y dos o tres casas de madera" Proyecto de J. A. Waldorp 1982 ...



SECTOR A INTERVENIR | | PUERTO ACTUALIDAD

PUERTO LA PLATA / ACTUALIDAD

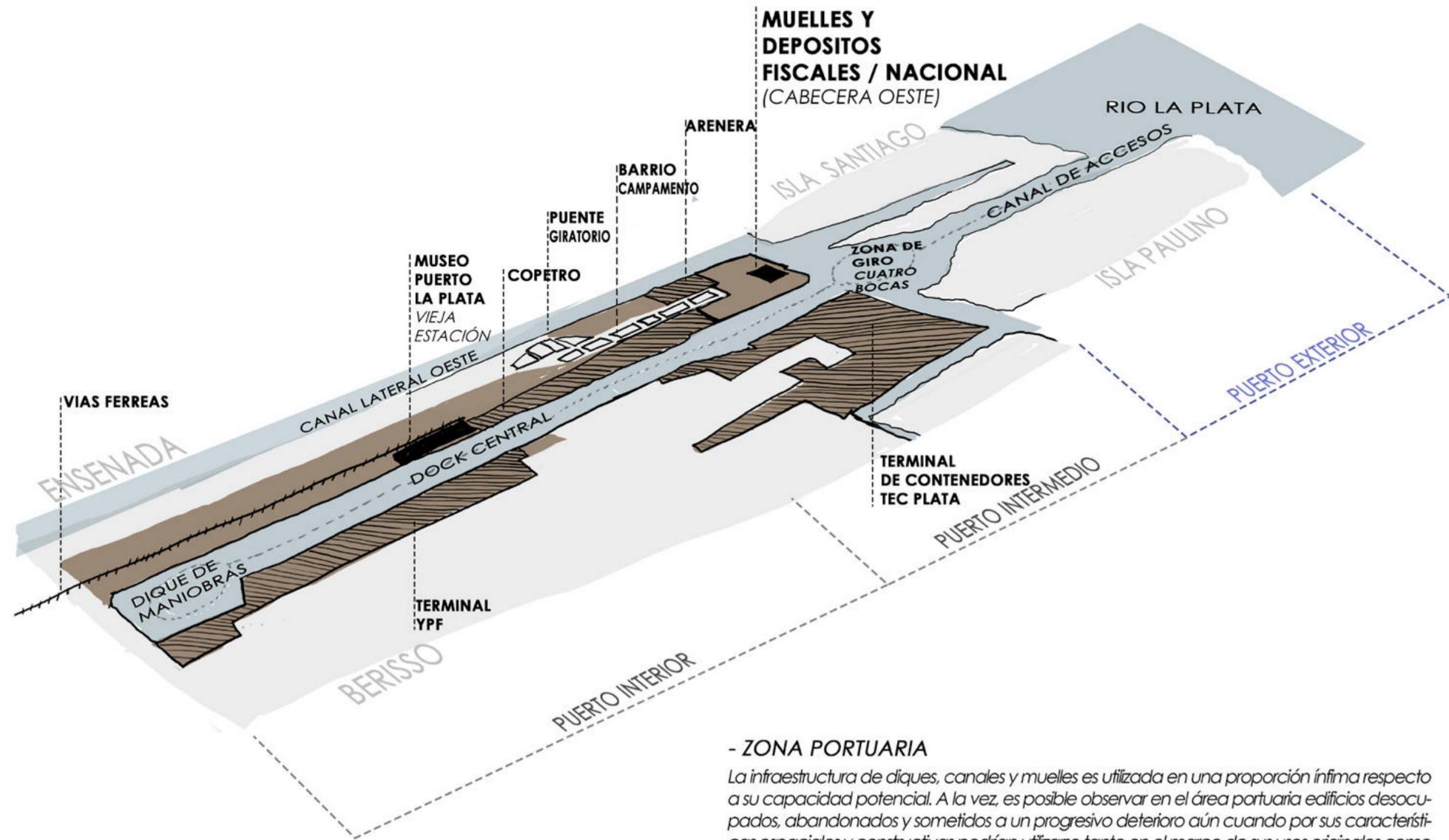
El Puerto comenzó su proceso de reconversión física, modernización funcional y recuperación institucional; al mismo tiempo nuevos desafíos y problemáticas en el marco de nuevos modelos territoriales para los puertos, la industria naval y el comercio internacional, todo parte del contexto global en que un puerto está inmerso, en la relación dialógica entre lo local y lo global. De este modo se plantean algunos desafíos y algunas demandas en torno a las políticas públicas que debe enfrentar PLP para fortalecerse y competir en la región.

En el 2014 se finaliza la terminal de contenedores TECPLATA, en terrenos pertenecientes al frigorífico.

Se amplió la zona de grio Cuatro Bocas, una canalización a mayor profundidad del canal y la boca portuario.

PROYECTO DE AMPLIACIÓN PUERTO LA PLATA

El ambicioso proyecto portuario contempló obras en la zona del puerto intermedio y exterior para reconvertir el perfil hacia un puerto multipropósito, sumando obras relativas a mejorar la accesibilidad vial y la provisión de servicios.



- ZONA PORTUARIA

La infraestructura de diques, canales y muelles es utilizada en una proporción ínfima respecto a su capacidad potencial. A la vez, es posible observar en el área portuaria edificios desocupados, abandonados y sometidos a un progresivo deterioro aún cuando por sus características espaciales y constructivas podrían utilizarse tanto en el marco de sus usos originales como a través de nuevas funciones.



BARRERA TERRITORIAL

La zona portuaria tiene en sus extremos dos áreas consolidadas, dos partidos: Berisso y Ensenada, ciudades industriales divididas por el eje marcado por el canal Santiago donde se desarrolla la actividad portuaria (Área privada).

El vínculo entre estos partidos es por la vía principal, Baradero, lo que hace que sea una calle muy transitada.

En el perímetro del puerto se encuentran edificios que limitan el terreno portuario.

La relación del puerto con la ciudad es un muro de color amarillo que limita el acceso al área portuaria y su entorno natural.

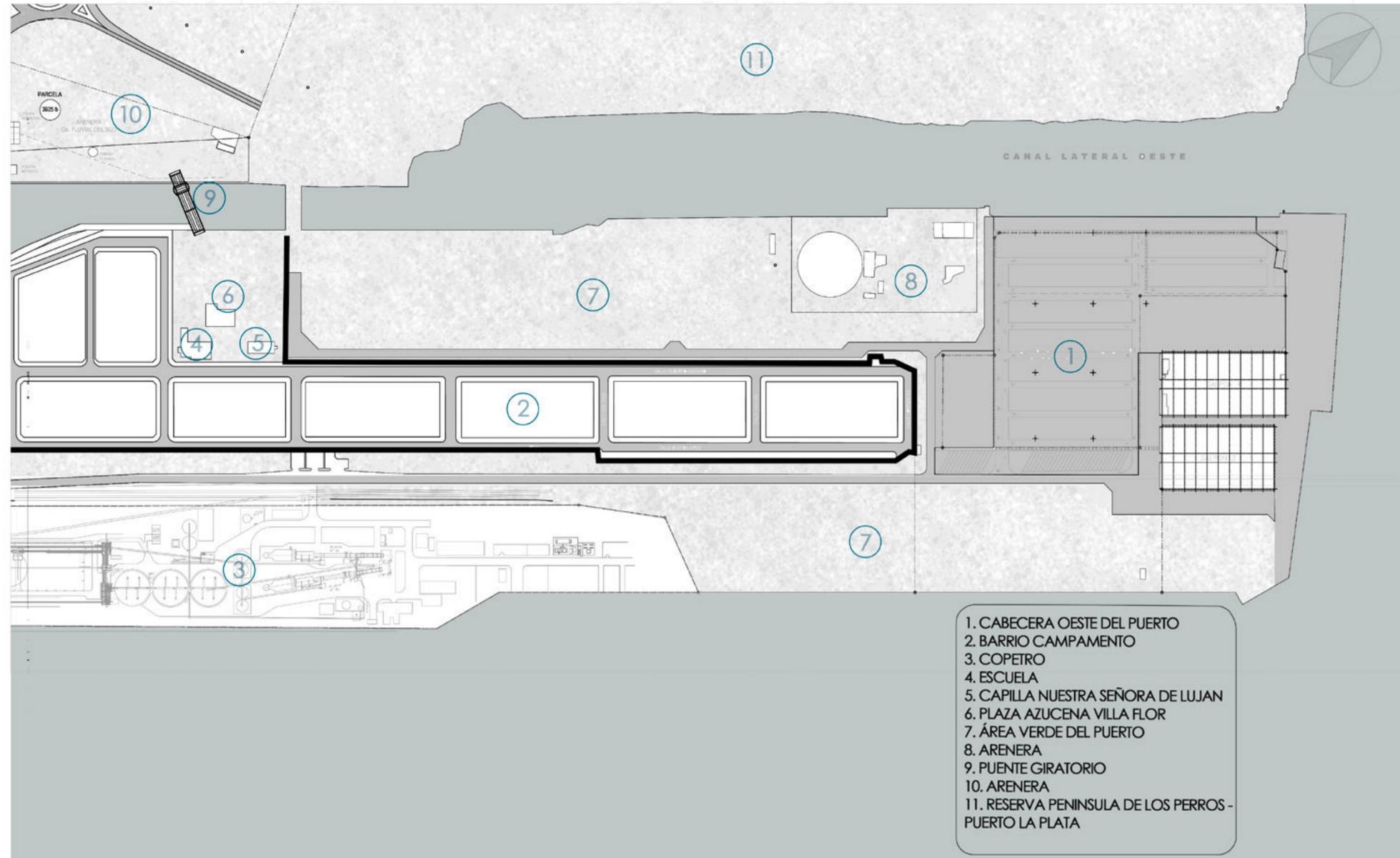
CABECERA OESTE DEL PUERTO

Barrera que limita el tejido urbano de Barrio Campamento.

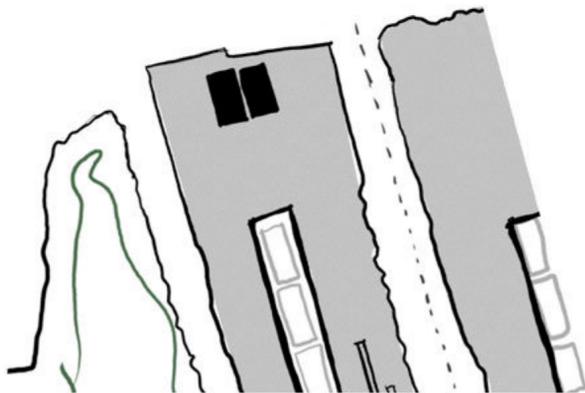
BARRIO CAMPAMENTO

Denominado así por ser el sector destinado a las guaridas de los obreros que excavaron y construyeron el puerto a fines del siglo XIX. Se encuentra limitada por una barrera construida que marca el área privada y el área pública.

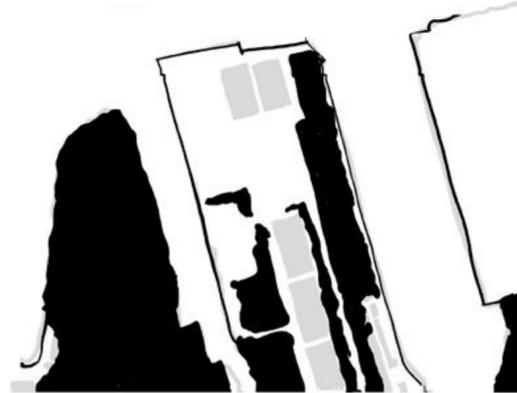
Es un barrio con identidad que alberga viviendas de chapa y madera, que construyen patrimonio paisajístico.



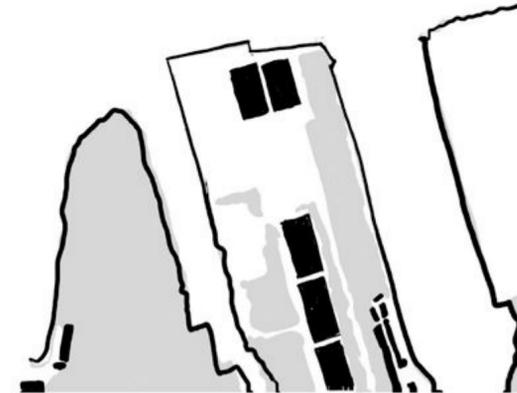
- 1. CABECERA OESTE DEL PUERTO
- 2. BARRIO CAMPAMENTO
- 3. COPETRO
- 4. ESCUELA
- 5. CAPILLA NUESTRA SEÑORA DE LUJAN
- 6. PLAZA AZUCENA VILLA FLOR
- 7. ÁREA VERDE DEL PUERTO
- 8. ARENERA
- 9. PUENTE GIRATORIO
- 10. ARENERA
- 11. RESERVA PENINSULA DE LOS PERROS - PUERTO LA PLATA



BARRERA TERRITORIAL



ÁREA VERDE



TEJIDO URBANO



TRASADO

SECTOR A INTERVENIR | | PUERTO Y ENTORNO NATURAL

PAISAJE PORTUARIO

Frontera natural de Argentina con Uruguay conformando el Paisaje portuario. Entorno natural que conjuga con el entorno construido y configuran el paisaje portuario.

RUIDO PORTUARIO

Silencio urbano. Ruidos de buques, maquinaria y naturaleza.

BRUMAS Y NEBLINAS

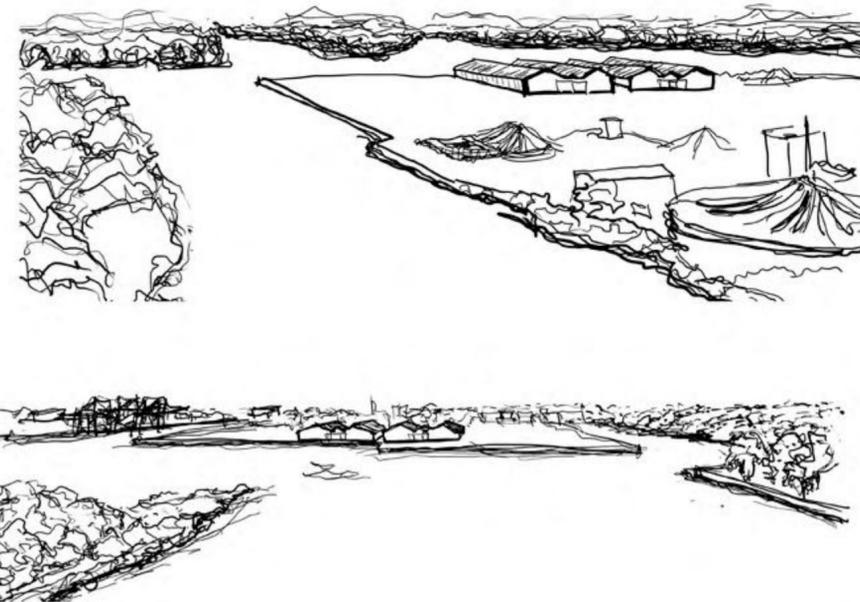
Fenómenos meteorológico propios del área brumas y neblinas matinales (algo lógico al tratarse de una zona costera y de bañados)

SUDESTADA

Conjuga fuertes vientos del sector Sur y Sudeste, más un aumento de la altura normal del río (hasta 1,5 a 2 mts sobre la habitual), y origina el anegamiento y la inundación de las zonas más próximas a la ribera.

ISLA PAULINO / ISLA SANTIAGO

La importancia ecosistémica de esta zona radica principalmente en dos factores. Por un lado, sus características como humedal, quien guarda entre sus funciones la provisión de agua para la recarga de los acuíferos, regular las inundaciones y sequías actuando como reservorios de los excedentes de agua durante las épocas de lluvia, protección contra fenómenos naturales estabilizando las líneas costeras de las olas o las corrientes marinas, retención de sedimentos y nutrientes, capacidad depurativa de las aguas servidas que se vierten al río sin tratamiento, contribuyendo a la remoción de tóxicos, estabilización del microclima y por otro, forma un eslabón dentro del corredor biológico de reservas de la ribera derecha del Río de la Plata.



ARQUITECTURA POPULAR.

Tienen como antecedente las construcciones en chapa y madera desarrolladas en Inglaterra durante el siglo XIX para pequeños edificios.

Resoluciones constructivas que caracterizan una respuesta local a las particulares condiciones sociales y económicas en una etapa de transformación cultural. Otorgando un significado de **valor patrimonial** y así también una fuerte identidad.

Propagación y adaptación del sistema técnico a diversos programas.

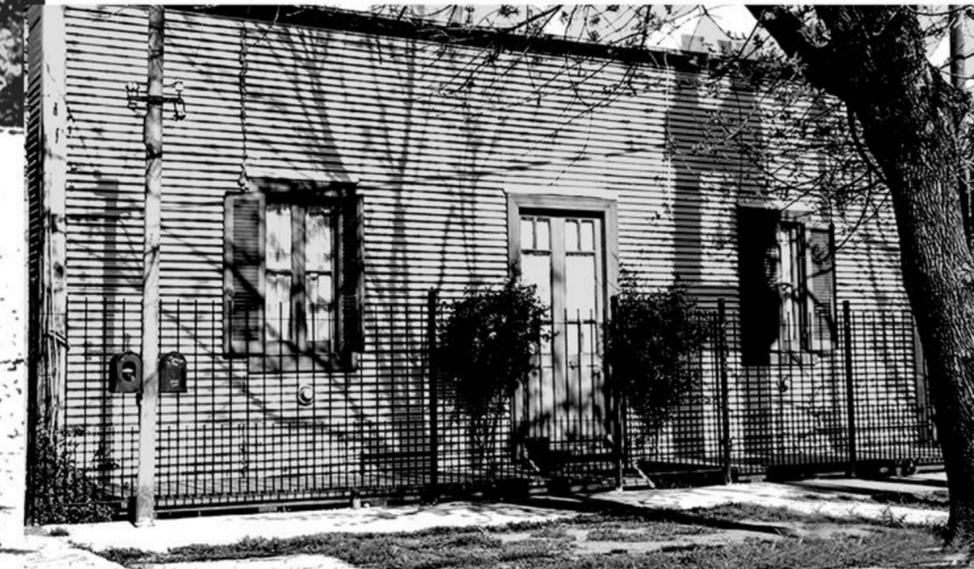
- **Sistema liviano** y de simple construcción, los propios usuarios pueden ejecutarlo sin necesidad de mano de obra especializada.

- De rápido armado, construcción en seco, y bajo costo ya que se utilizan materiales relativamente económicos.

- **Sistema flexible** (lo que permite la ampliación mediante el acoplamiento de las partes), desmontable (componentes unidos por articulación) y transportable (por su bajo peso relativo).

- Admite componentes de otros sistemas, es compatible con otros materiales.

Racionalidad extrema de las viviendas cuyas dimensiones mínimas, sumado a la rigurosidad del sistema estructural, limitó las resoluciones en planta (sumatoria de módulos-habitación), generando así tipologías compactas que se iban ordenando espacialmente según las necesidades y dimensiones del lote donde se implantaban. Las tipologías de mayor presencia eran las construidas por 2 o 3 módulos-habitación, ordenadas "en tira", en "L" o en "planta compacta".

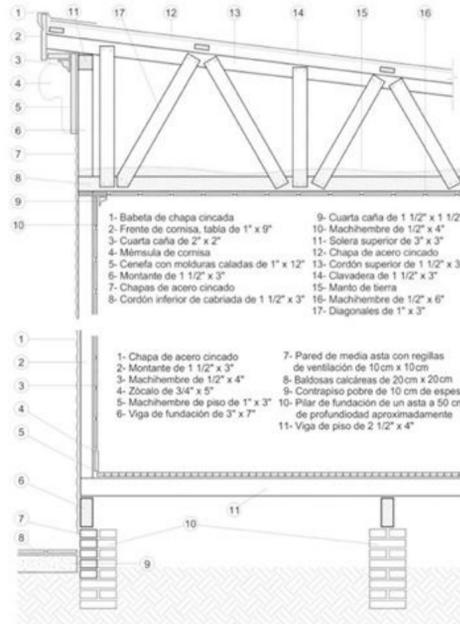


"CASTILLOS DE CHAPA"

La acelerada industrialización que se genera a fines del siglo XIX en la región, provocada en parte por la presencia de fuertes puntos de convergencia como el ferrocarril y los puertos, hicieron inminente el arribo de inmigrantes, en su mayoría europeos. Esto trajo consigo la necesidad urgente de viviendas que, sumado a la precariedad económica, dio como resultado la producción de tipologías de fácil construcción, ejecutadas por sus propios usuarios, a partir del uso de materiales de reducidos costos.

TRASLADO DE VIVIENDAS

Al tratarse de un sistema de construcción liviano y de práctico ensamble podían ser trasladadas de su lugar de origen. Utilizando un cricues de casi 2 metros de altura, se elevaban las casillas en pilares de ladrillos y se calzaban grandes ligas de madera, engrasadas previamente. Estas ligas poseían hierro en sus extremos lo que permitía adosarles unas argollas y cadenas que utilizaba para el transporte. Originalmente el traslado lo hacía con equinos pero en sus diez últimos años de trabajo incorporó camiones que le permitieron agilizar la tarea.



MUSEO A CIELO ABIERTO

Murales que cuentan a través del arte el bombardeo que sufrió Barrio Campamento durante el Golpe de Estado de 1995. Estos murales buscan visibilizar los hechos y fortalecer la identidad y memoria en este sitio

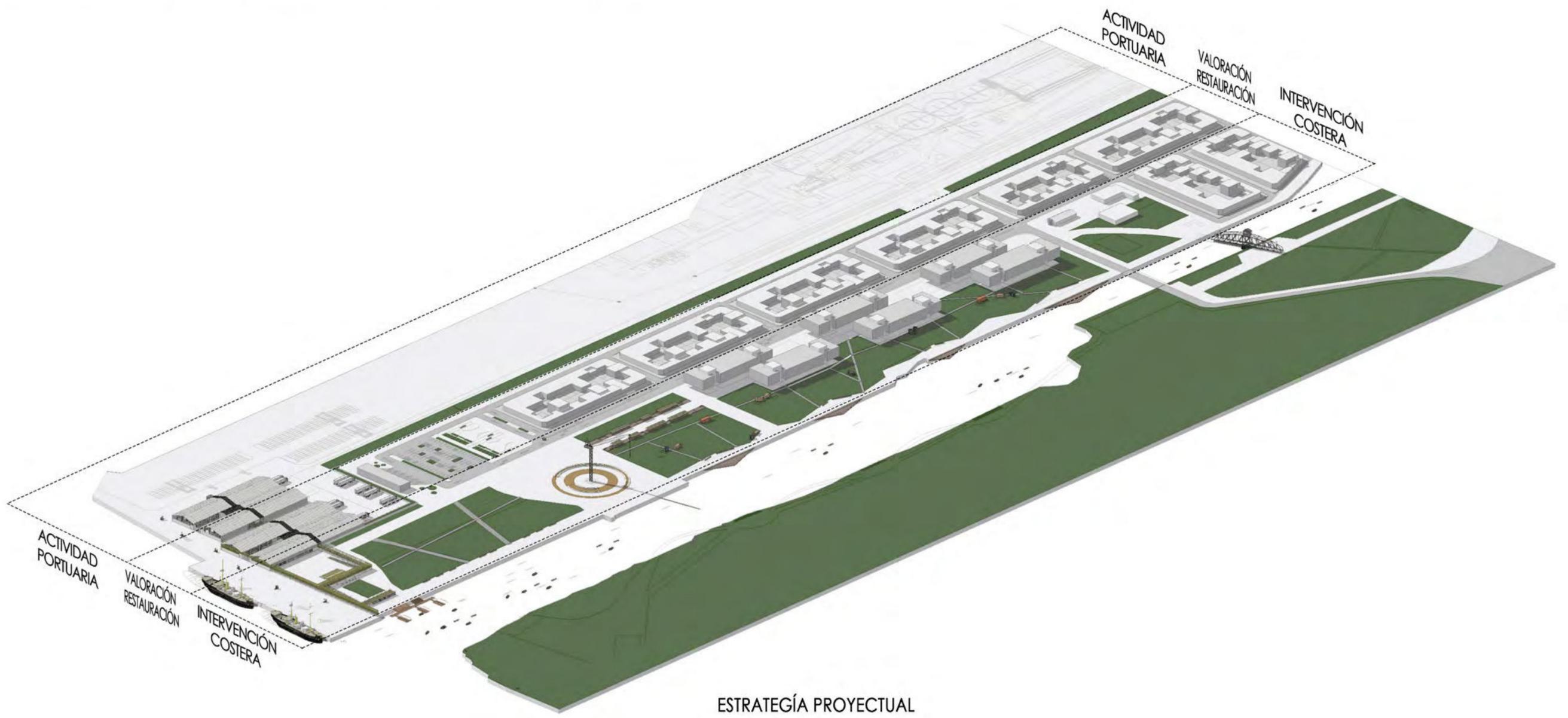


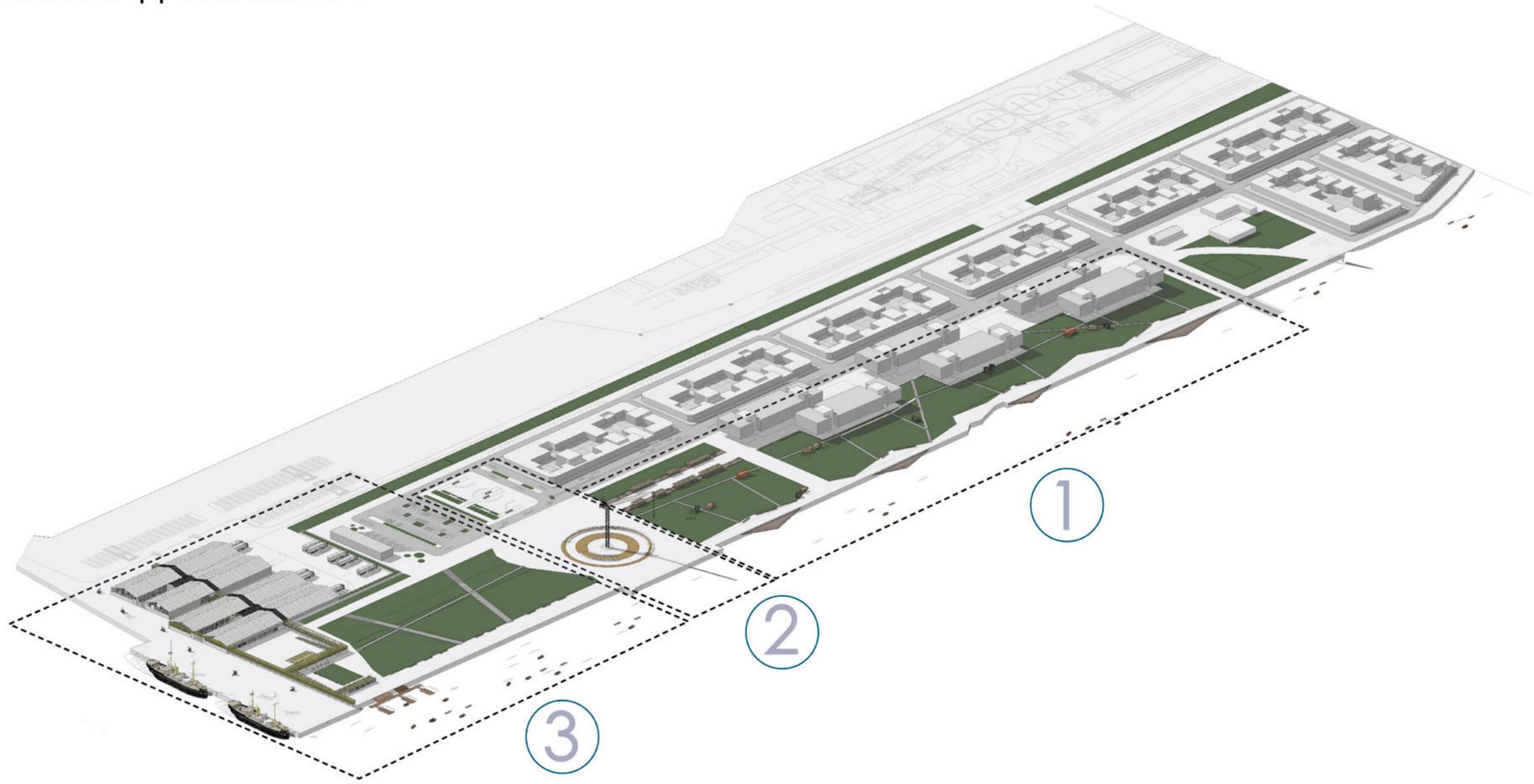


INTERVENCIÓN
URBANA
INTEGRACIÓN

4







ESCALA URBANA / PÚBLICO

ESCALA PREEXISTENCIA / PÚBLICO -PRIVADO

1

PARQUE COSTERO
 ÁREA RECREATIVA Y OCIO
 PARA LA COMUNIDAD

2

PASANTE DE LA MEMORIA
 ÁREA DE RECUERDO Y REENCUEN-
 TRO - ESPACIO PARA COMPARTIR

3

COMPLEJO DEL PUERTO
 ÁREA OPERATIVA , EDUCATIVA Y
 LOGÍSTICA DEL PUERTO LA PLATA

RECUPERACIÓN DEL SECTOR COSTERO RENOVANDO CABECERA OESTE DEL PUERTO PARA BRINDAR UN MEJOR CONTEXTO PARA LA CIUDAD

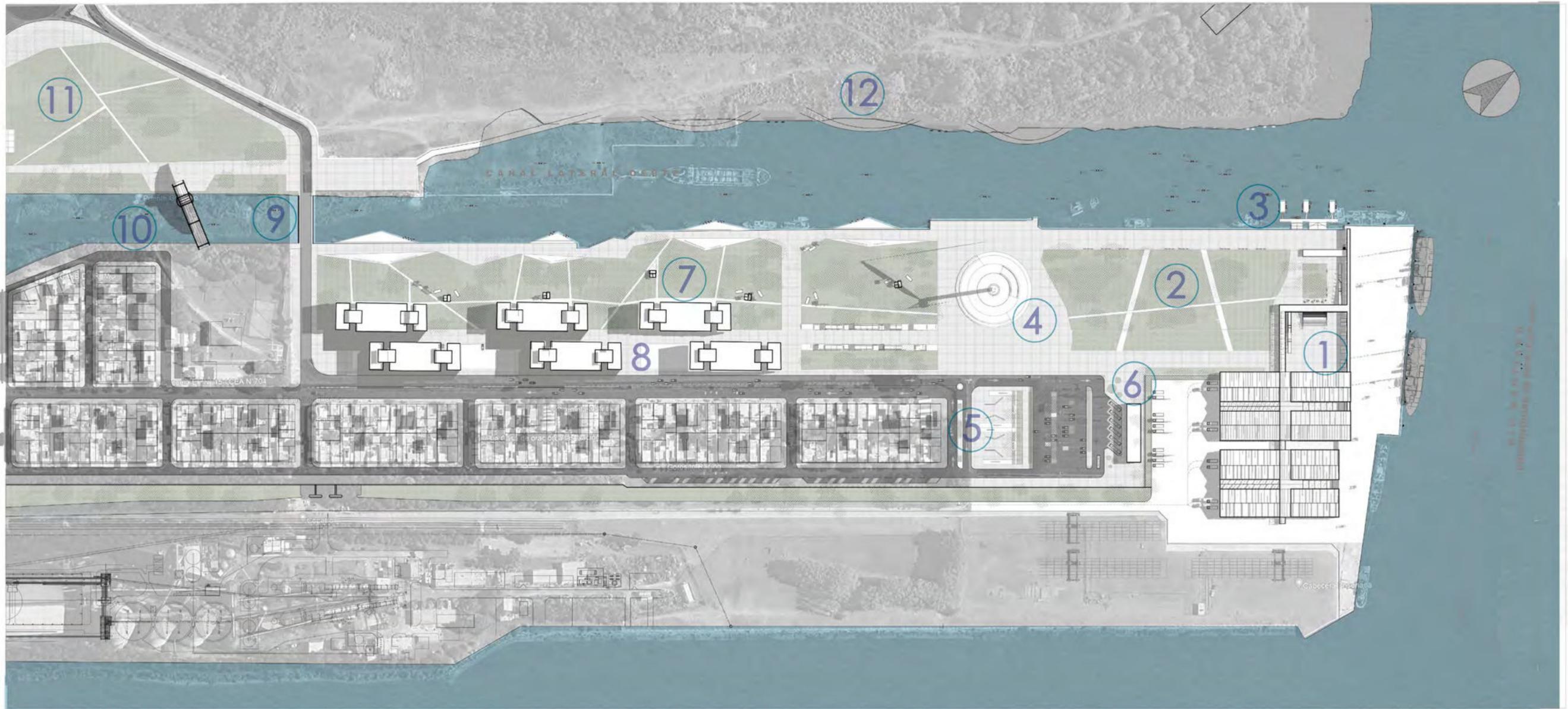
Contribuir al crecimiento y desarrollo de la ciudad, fortaleciendo a la sociedad e innovando la productividad portuaria

- VIVERO
- FORESTACIÓN NATIVA
- EXPOCISIONES TRANSITORIAS
- ACTIVIDADES TEMPORALES
- RECORRIDOS Y SENDEROS
- BAÑOS PÚBLICOS
- BICISENDA Y PRESTAMOS DE BICICLETAS
- CIRCUITO DE EJERCICIO
- FERIA DE PRODUCTORES LOCALES
- MIRADORES
- ÁREA COMERCIAL
- ÁREA RESIDENCIAL

- ANFITEATRO, ESPACIO PARA COMPARTIR
- EXPOSICIONES PERMANENTE DE BARRIO CAMPAMENTO
- REUBICACIÓN TERMINAL DE MICROS PREEXISTENTE DEL SECTOR.

- MUELLE MIRADOR Y FLOTANTE
- ACTIVIDAD NAÚTICA PÚBLICA Y PRESTAMO DE EMBARCACIONES.
- MIRADORES
- EXPOSICIONES TEMPORALES DEL PUERTO
- ÁREA GASTRONOMICA
- CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA

INTERVENCIÓN URBANA | | IMPLANTACIÓN

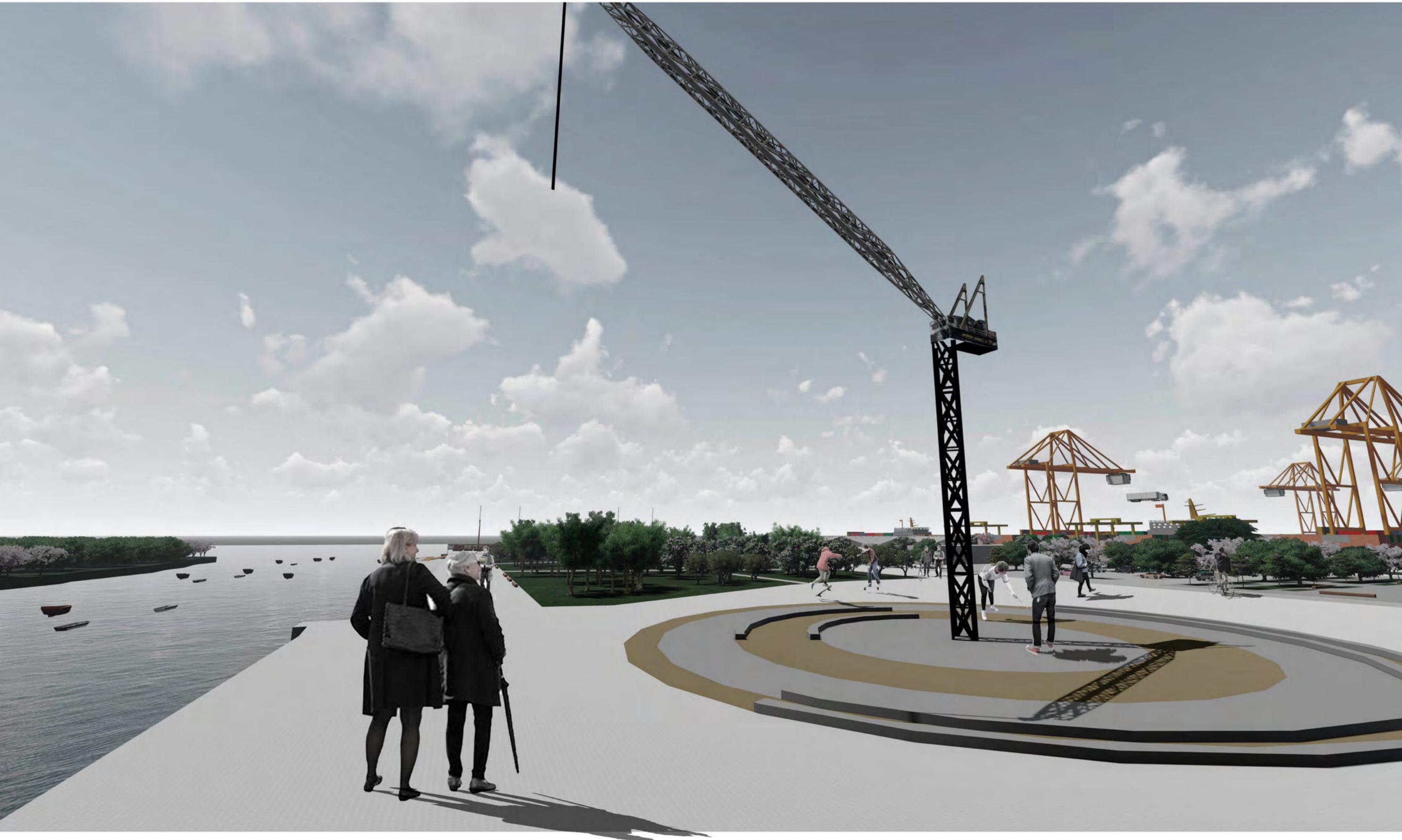


PROGRAMA

1. CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA
2. PARQUE PORTUARIO
3. ACTIVIDAD NAÚTICA PÚBLICA
4. CENTRO DE ENCUENTROS
5. PLAZA DE EXPOSICIONES A CIELO ABIERTO
6. TERMINAL DE MICROS
7. PARQUE LINEAL SANTIAGO
8. CONJUNTO DE VIVIENDAS
9. VÍA GIRATORIA
10. PUENTE GIRATORIO MONUMENTO
11. PARQUE ARENERO
12. PASEO COSTERO PENINSULA DE LOS PERROS









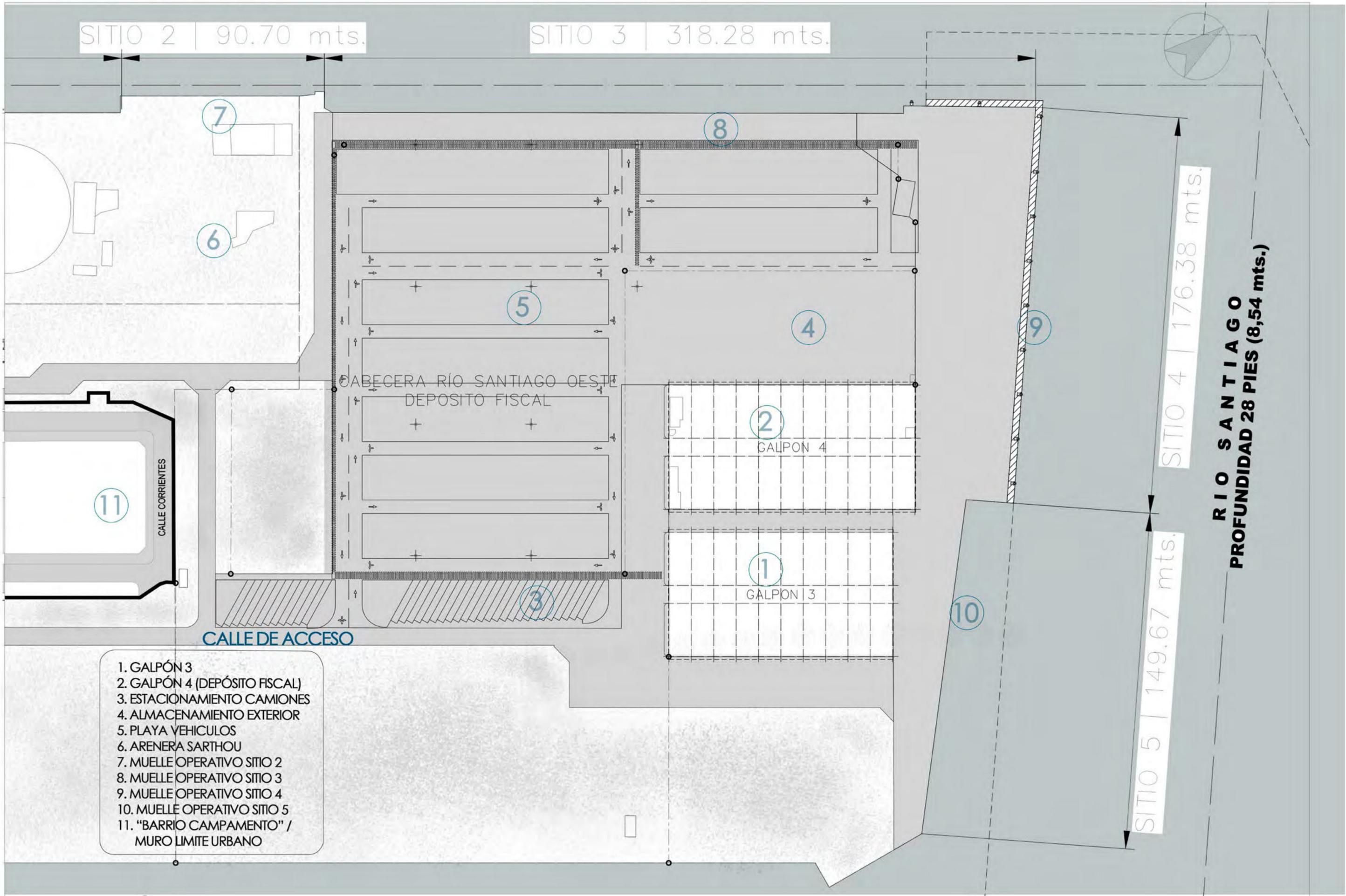


**PRE
EXISTENCIA**

5

RELEVAMIENTO

PREEXISTENCIA | | ÁREA OPERATIVA DEL PUERTO





PREEXISTENCIA | | RELEVAMIENTO

USO / GALPÓN 4 DEPOSITO FISCAL:

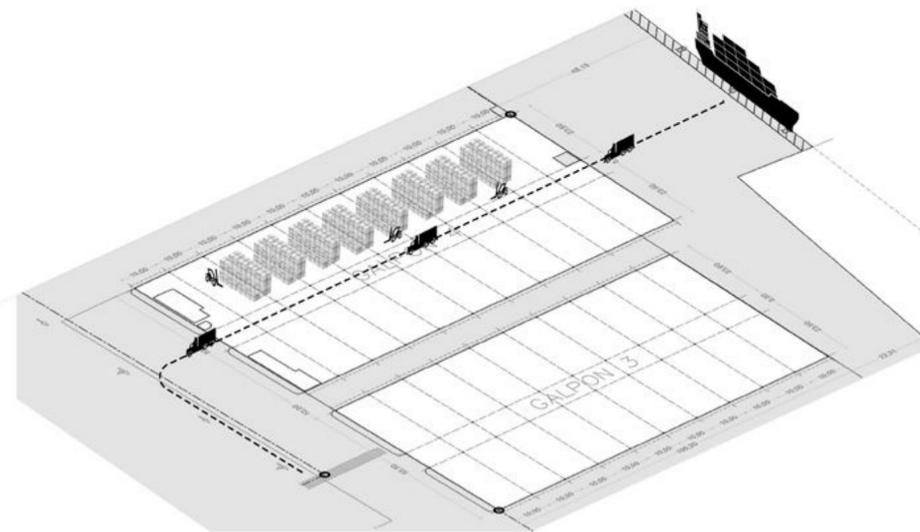
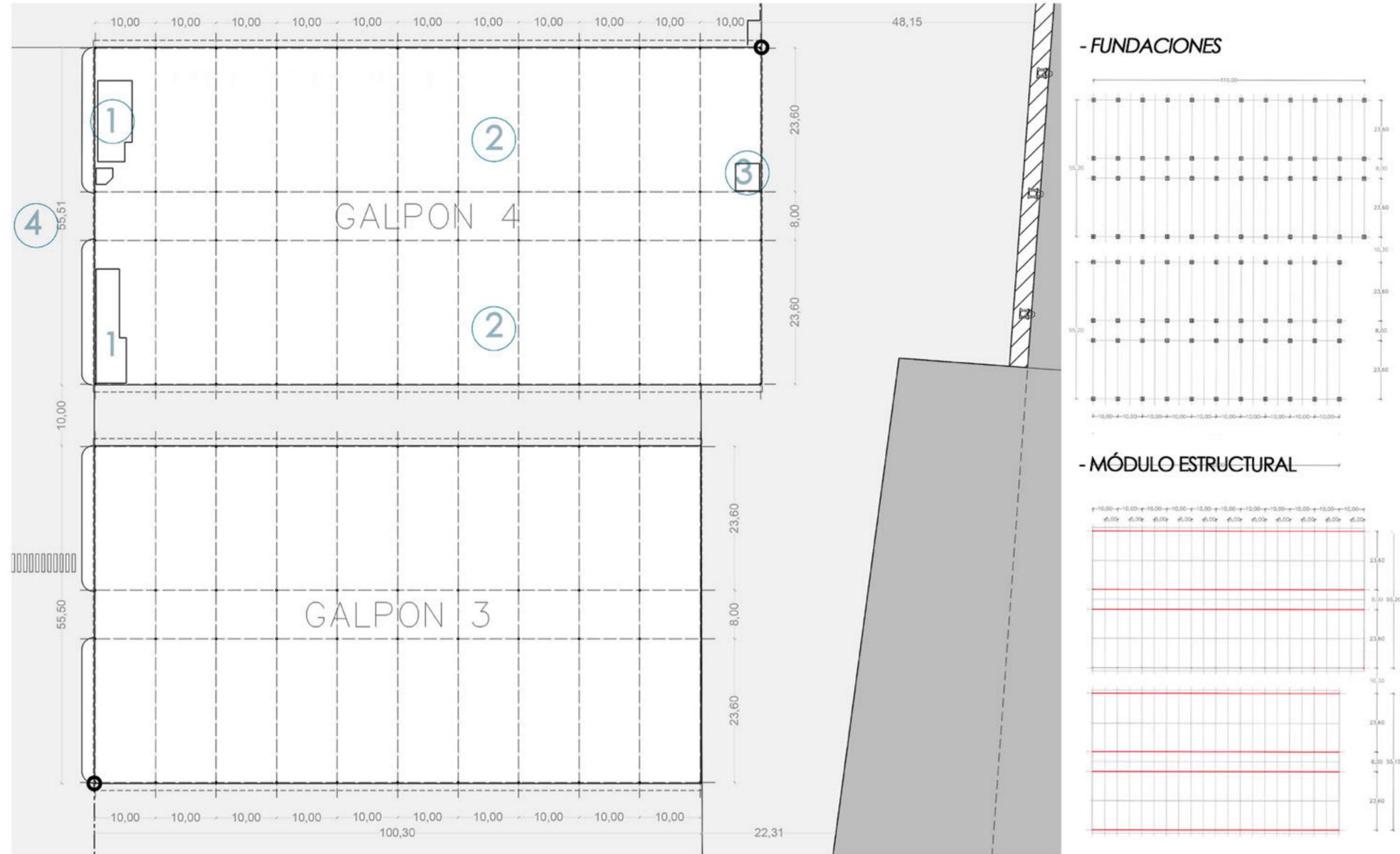
Operación logística de carga y descarga de pallets, se lleva a cabo con maquinaria y personal propio del Consorcio. Sistema de monitoreo y control requeridos por la Aduana Argentina para su comercialización. EMPRESA PRIVADA PETROKEN, Productor de polipropileno. La empresa reconstruyo el galpon y abastecio de infraestructura necesaria para la actividad.

DESUSO / GALPÓN 3 EN DESUSO

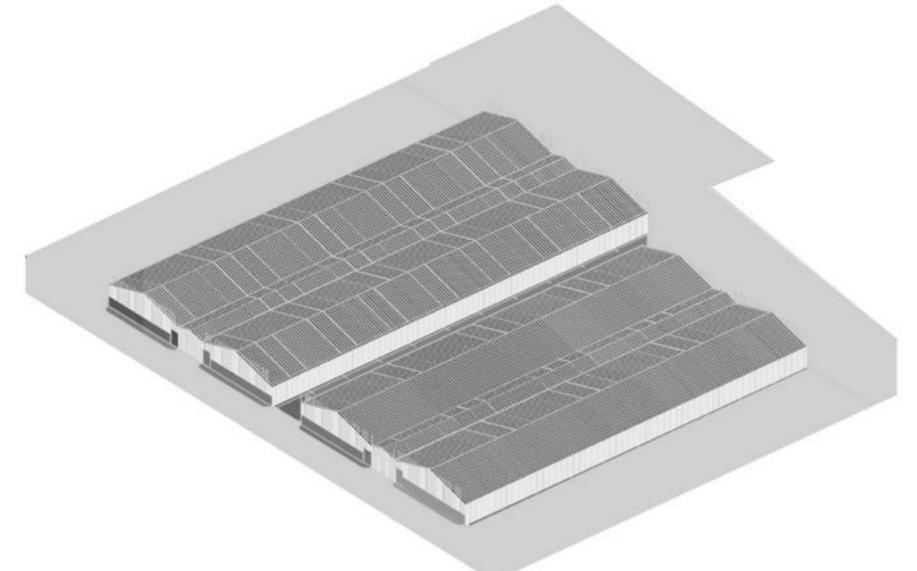
FUNDACIÓN
Pilotines con cabezal

ESTRUCTURA
Columnas de seccion redonda

- PLANTA / GRILLA MODULAR**
1. ÁREA DE MONITOREO Y CONTROL
 2. ALMACENAMIENTO
 3. CABINA SEGURIDAD
 4. SALIDA DE CAMIONES

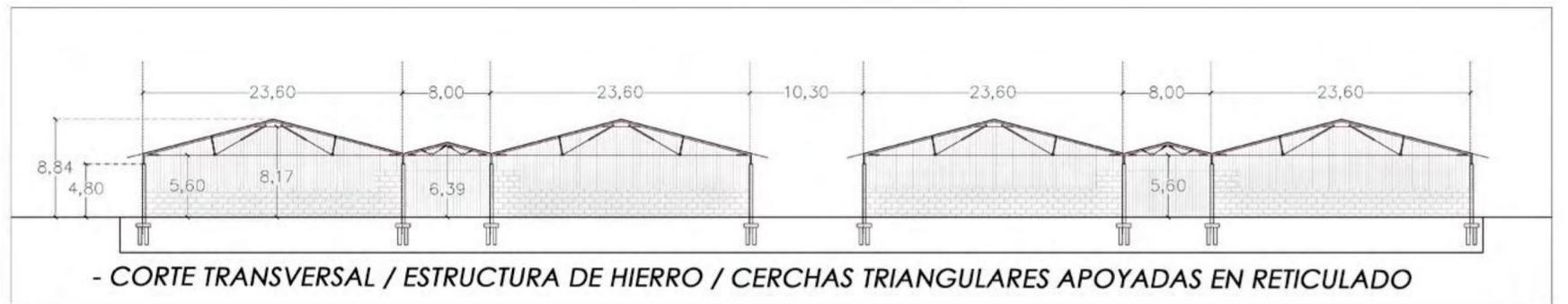
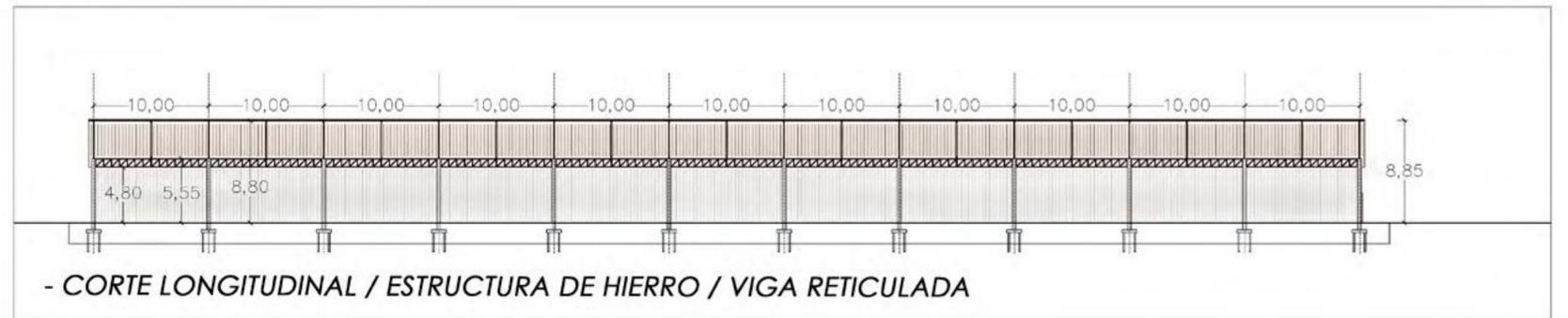
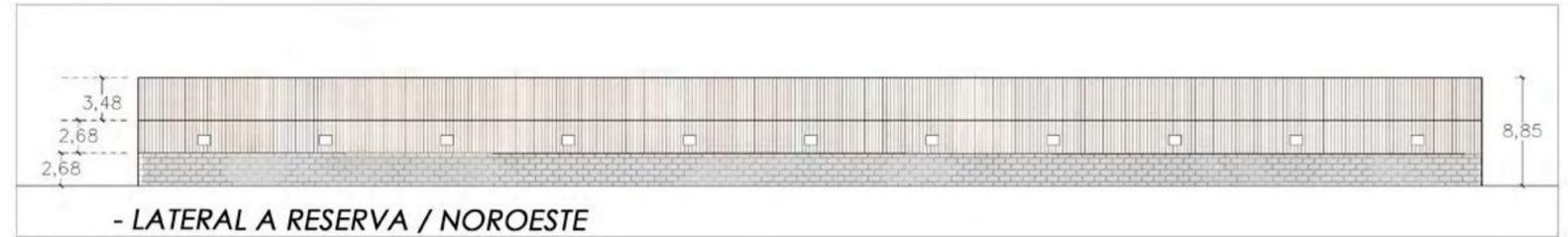
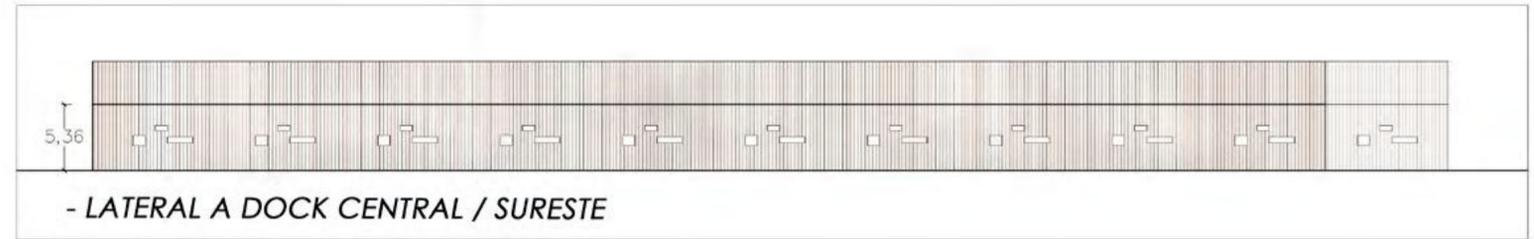
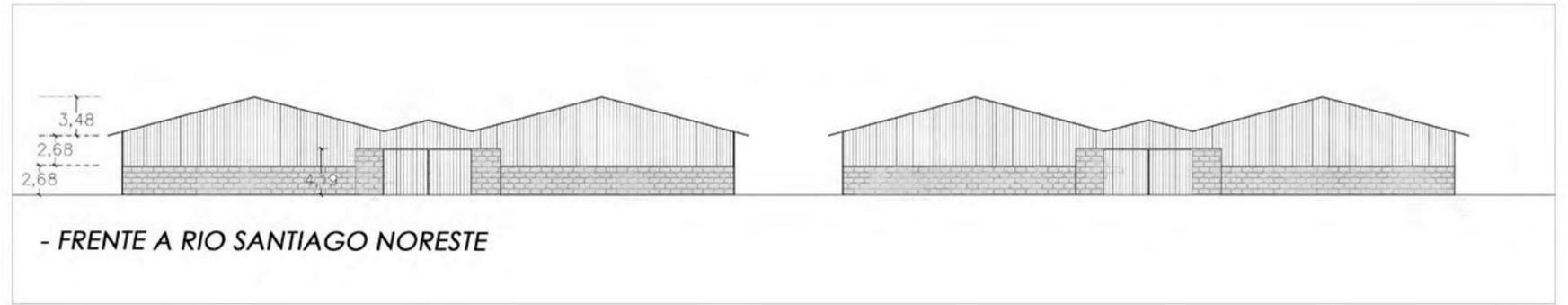
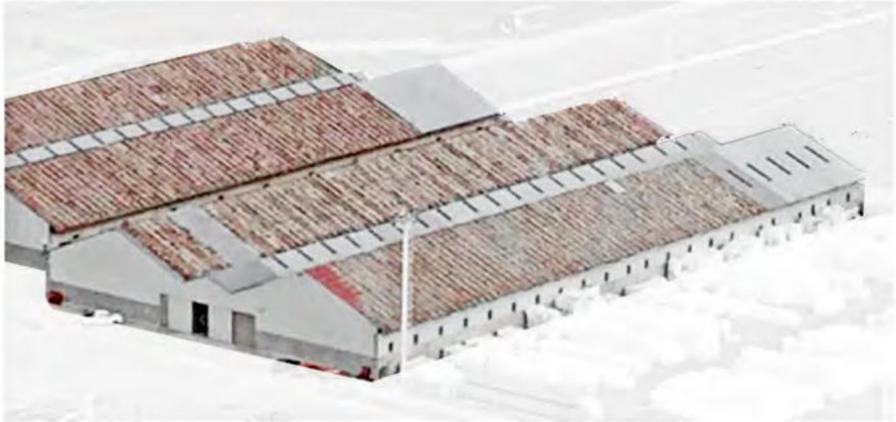


- USO DEPÓSITO FISCAL / DESCARGA DE CAMIONES

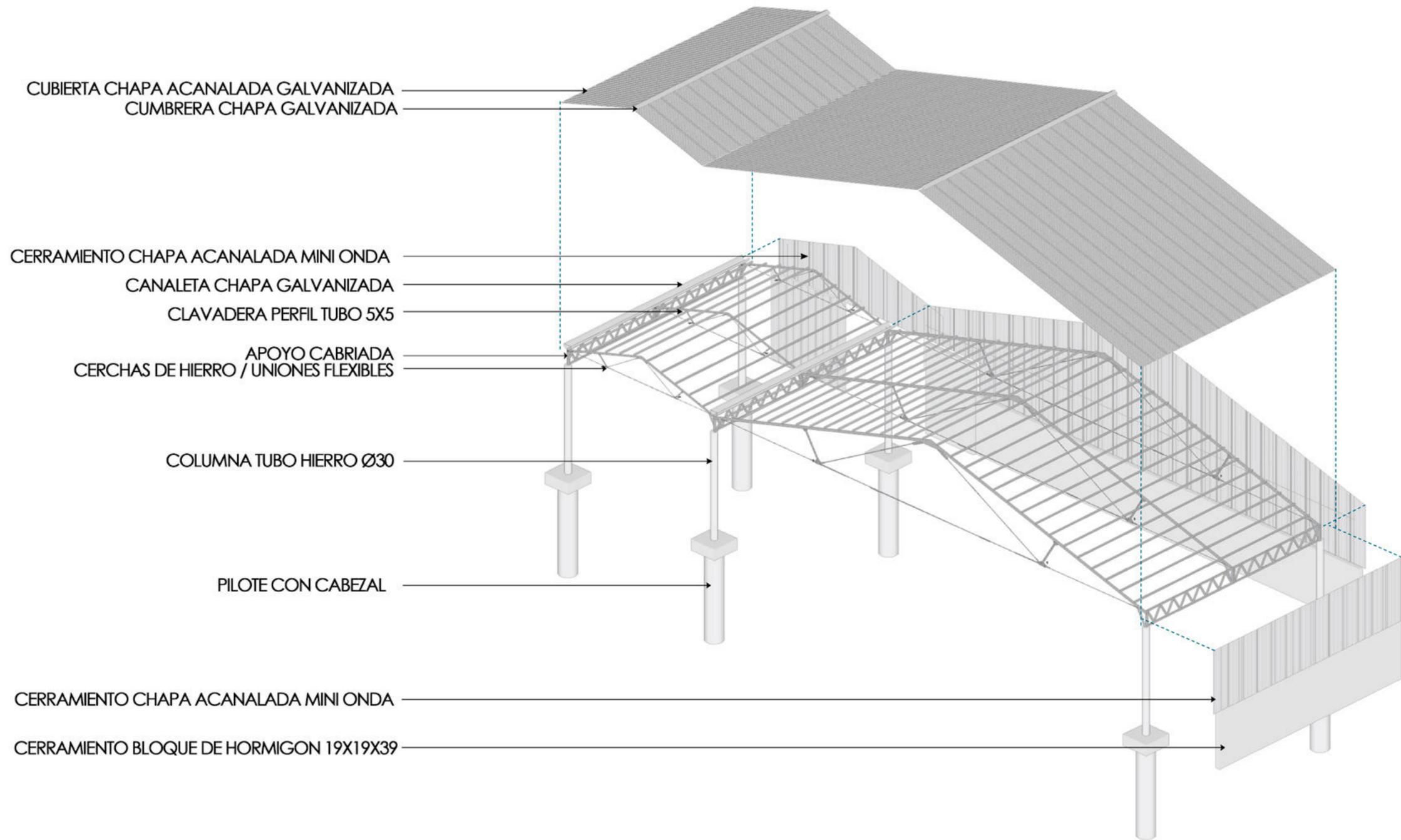


- VOLUMEN DE LADRILLO Y CHAPA

PREEXISTENCIA | | GALPON 3 Y GALPON 4



PREEXISTENCIA | | GALPON 3 Y GALPON 4



DESPIECE CONSTRUCTIVO MODÚLO DE PREEXISTENTE

PREEXISTENCIA | | RELEVAMIENTO

PATOLOGÍAS / ESTADO DE ABANDONO

MATERIAL / METAL Y LADRILLO:

La Revolución Industrial como referente no sólo de las funciones que incluía la compleja actividad portuaria sino también en el diseño estructural de columnas vigas y reticulados como piezas prefabricadas, e instaladas en situ.

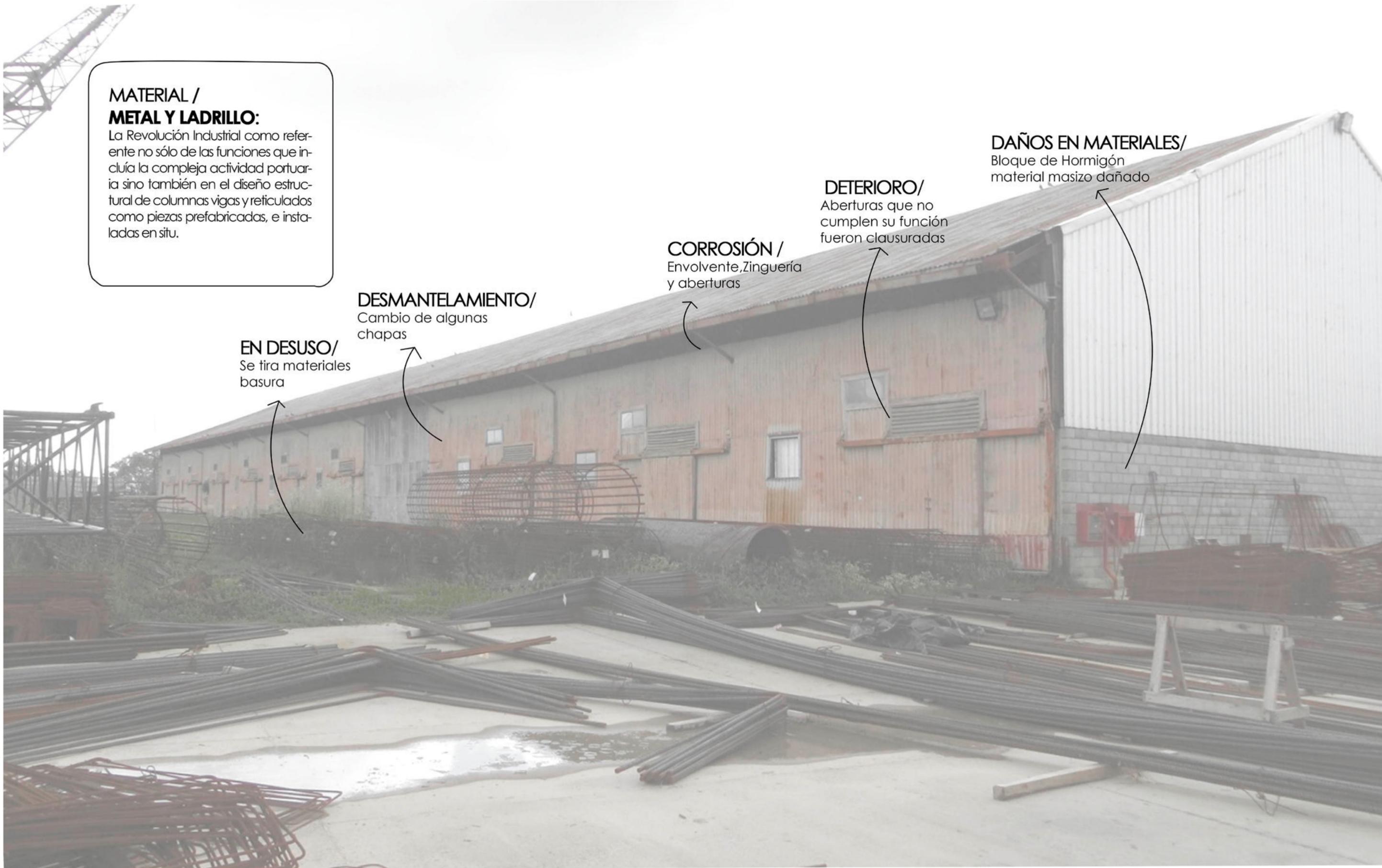
EN DESUSO /
Se tira materiales
basura

DESMANTELAMIENTO /
Cambio de algunas
chapas

CORROSIÓN /
Envolvente, Zinguería
y aberturas

DETERIORO /
Aberturas que no
cumplen su función
fueron clausuradas

DAÑOS EN MATERIALES /
Bloque de Hormigón
material masizo dañado

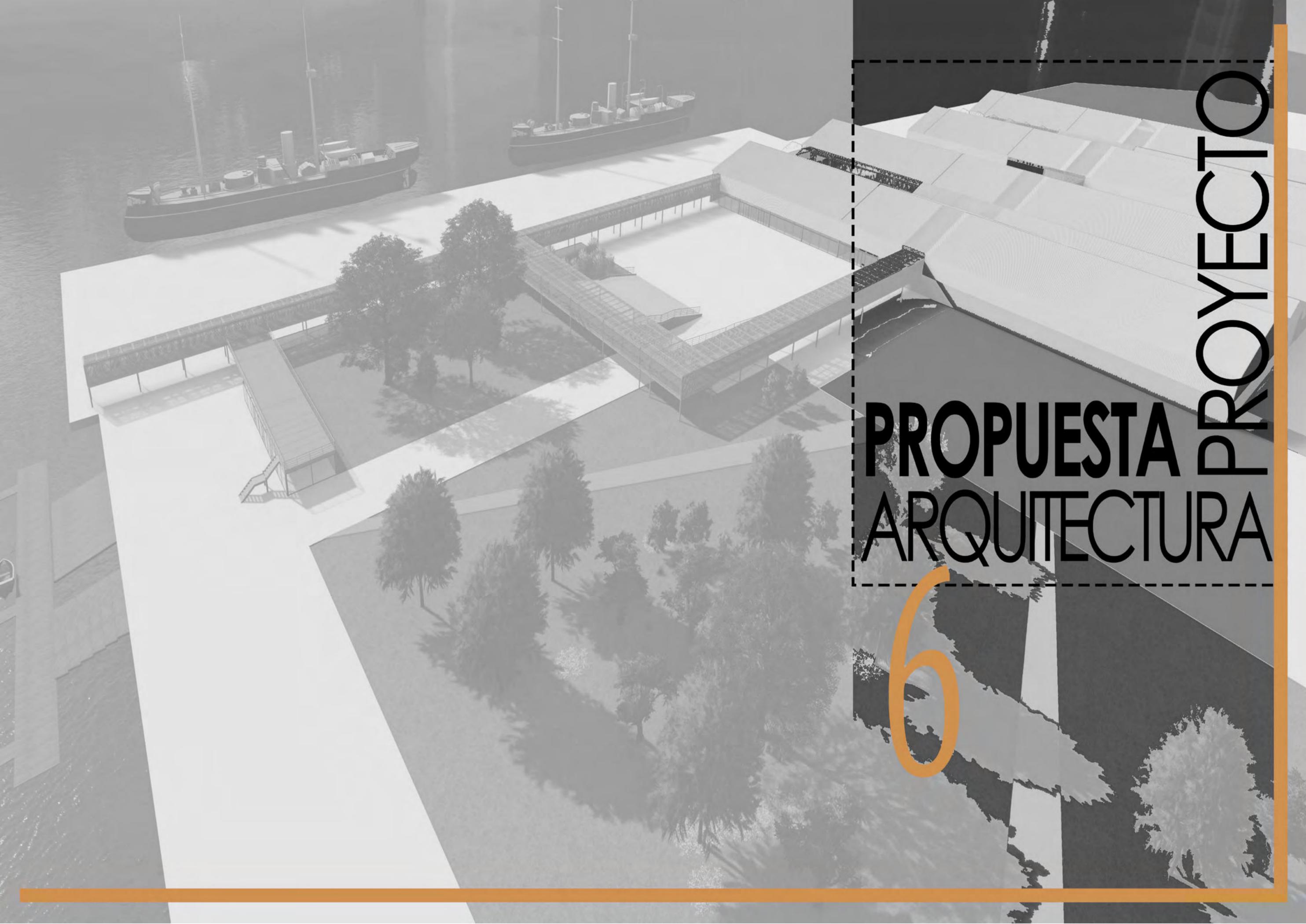


PREEXISTENCIA | | GALPON 3 Y GALPON 4

PATOLOGÍAS / ESTADO DE ABANDONO







**PROPUESTA
ARQUITECTURA**

PROYECTO

6

INVESTIGACIÓN |

Los puertos marítimos son nodos de interconexión entre países y continentes para la redistribución de mercancía, suelen manejar grandes cantidades de carga. Su eficiencia y funcionamiento es vital para garantizar un flujo constante de mercancía y servicios a nivel global.

La logística desempeña un papel esencial al gestionar y coordinar las diversas actividades relacionadas con la recepción, almacenamiento, manipulación y transporte de mercancía en los puertos.

A nivel regional, impulsa el comercio exterior y fomenta el crecimiento económico.

INTERACCIÓN CON LA CIUDAD

Acompañando las transformaciones necesarias para verse incluidos en la red portuaria global, los puertos han transformado progresivamente la relación que tienen con el territorio. Ante la preponderancia de la lógica de aprovechamiento de la renta del suelo para actividades de movimiento de mercancías, las áreas sobre las que puede expandirse son desprovistas de sus roles históricos para que los puertos se consoliden como nodos.

Tanto el hábitat urbano como el ambiente natural, se adapta a las condiciones que el puerto genera.

IMPACTO AMBIENTAL

La actividad portuaria genera beneficios económicos importantes para el desarrollo de la región, pero también ocasiona mayor impacto y riesgo ambiental en el ecosistema.

RIESGOS E IMPACTOS |

DISPERSIÓN DE EMISIONES

Llegada y salida continua de buques y otros transportes marítimos, además del uso de maquinarias.

DERRAMES DE SUSTANCIAS

Derrame de petróleo y combustibles de las embarcaciones.

EXPULSIÓN DE PARTÍCULAS

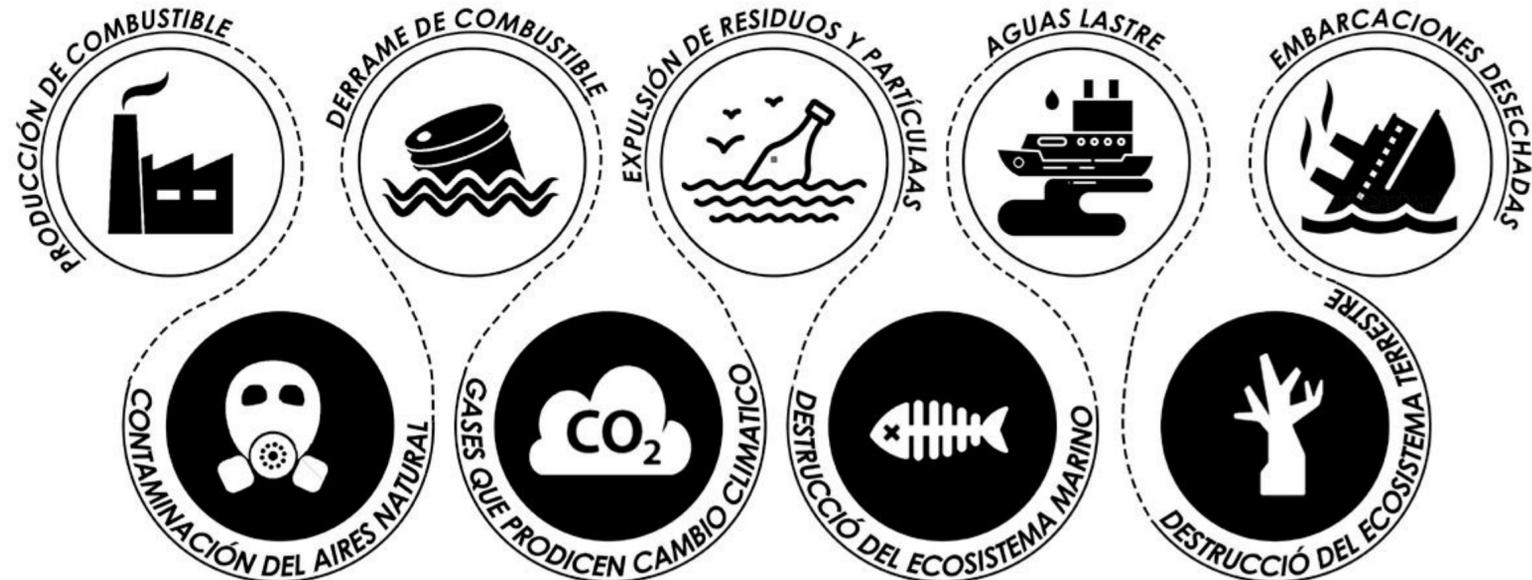
En proceso de transbordo se puede generar rotura de empaques, expulsando basura.

DERRAME DE LÍQUIDOS Y TÓXICOS

Contaminación del ecosistema marino afectando la supervivencia de las especies acuáticas.

AGUAS DE LASTRE

Debido a las continuas y complejas dinámicas que se generan en las zonas portuarias, se genera un fenómeno, en el cual se despoja una gran cantidad de agua de su hábitat natural con la finalidad de estabilizar a los buques, lo cual genera importantes desequilibrios.



PROPUESTA | | PUERTO INTEGRAL, INTELIGENTE Y SUSTENTABLE

ENCONTRAR EL EQUILIBRIO |

En la actualidad el objetivo de los diferentes puertos del mundo es convertirse en puertos inteligentes que a su vez serían puertos sustentables que trabajar en la reducción de huella de carbono en las vías navegables y área operativa. Para lograrlo es necesario la participación y acción interna de cada puerto y de los distintos actores que intervienen en la cadena de proveedores logísticos, produciendo así una retroalimentación colaborativa, contribuyendo a un sistema de gestión mediambiental mancomunado de prácticas aplicables en el tiempo.

REDUCCIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL |

Como principal objetivo, el puerto debe tener una perspectiva homogénea respecto a como encarar la cuestión productiva y ambiental. Pensar integralmente como desarrollar sus actividades de manera sostenible, sustentable y minimizando el impacto negativo en el medioambiente.

PUERTO INTELIGENTE

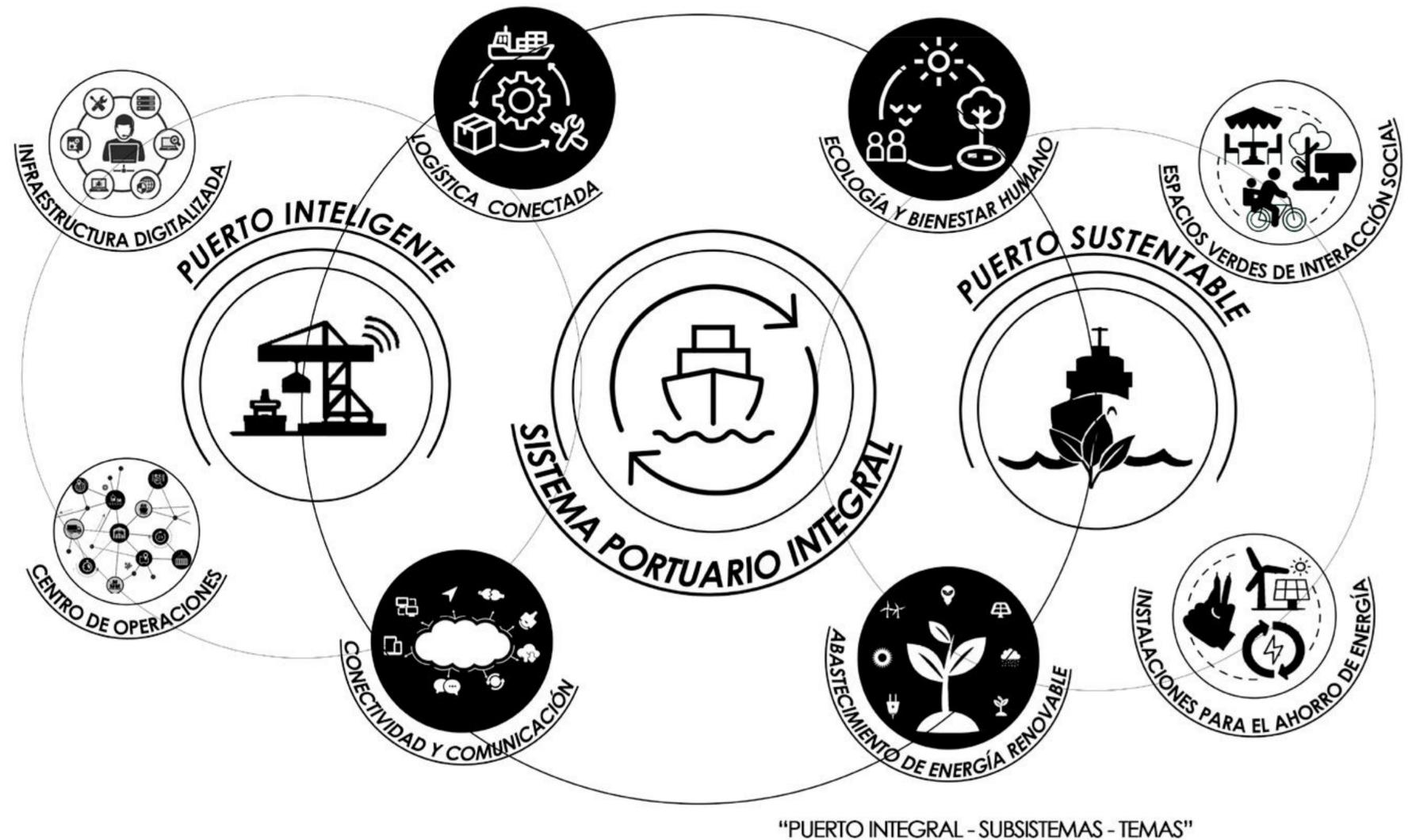
Se basan en la optimización de los flujos de mercancía centrado en el empleo de tecnología, digitalizando los procesos administrativos y operativos que garantizan una coordinación fluida entre los actores involucrados en los procedimientos.

Globalmente tiene incremento en eficacia, seguridad y cuidado del medio ambiente.

PUERTO SUSTENTABLE

Es aquel que proactiva y responsablemente desarrolla y opera con visión en el largo plazo, para asegurar el desarrollo necesario para las necesidades de futuras generaciones, para su propio beneficio, y la prosperidad de la región.

Desempeña sus actividades sin causar un mínimo daño al medio ambiente y a la sociedad, aportando medidas de mejora y control de calidad de aire, agua, ruidos y residuos.



ESTRATEGIAS |



PLANIFICAR la infraestructura para el desarrollo de la industria mejorando las condiciones de vida de la población, el desarrollo económico, estimulando la inversión y reducir el impacto de inundaciones



TECNOLOGÍA adecuada para el uso de blanqueo de papel que no tienen contaminantes, dispositivos de reducción o métodos de prevención contaminante, protegiendo la fauna de río y población.



PRODUCCIÓN de energía sustentable para reducir la contaminación del aire, formación y desarrollo de técnicas productivas que colaboren con el medio ambiente y los habitantes.

PROPUESTA | | CONSTRUCCIÓN DEL PROGRAMA

PROPUESTA PUERTO LA PLATA |

La intervención en el área portuaria se corresponde con un modelo de puertos mundial.

El negocio marítimo y logístico debe desarrollarse de manera sustentable, respetuoso con el entorno e impulse el empleo.

Busca la mejora de la competitividad económica y la eficiencia del puerto, la sostenibilidad ambiental y energética de las operaciones, así como la seguridad y la protección de las instalaciones.

Conseguir transformar la cadena de valor del puerto en un ecosistema abierto e interconectado en todos sus ámbitos.

Objetivos:

NEGOCIOS MARÍTIMOS: Con mayor complejidad, inversión, competitividad y eficiencia

NEGOCIOS LOGÍSTICOS: Con mayor transparencia, rapidez, fiabilidad y seguridad

COMUNIDAD: Más verde, sostenible, inclusiva y proactiva.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Para la transformación, la industria portuaria debería cambiar su enfoque estratégico del simple control de recursos a la gestión de recursos, de la optimización de procesos internos a la interactividad externa, y de maximizar el valor del cliente a maximizar el valor del ecosistema general.

NIVELES DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL

- Nivel 1: La transformación digital interna.
- Nivel 2: El puerto conectado.
- Nivel 3: La comunidad portuaria conectada.
- Nivel 4: El puerto hiperconectado.



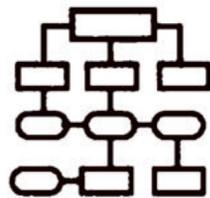
USUARIOS INVOLUCRADOS



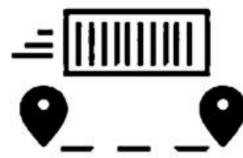
PROGRAMA |



MERCADO MARÍTIMO PORTUARIO



PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA



LOGÍSTICA PORTUARIA



TRANSFORMACIÓN DIGITAL



SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA



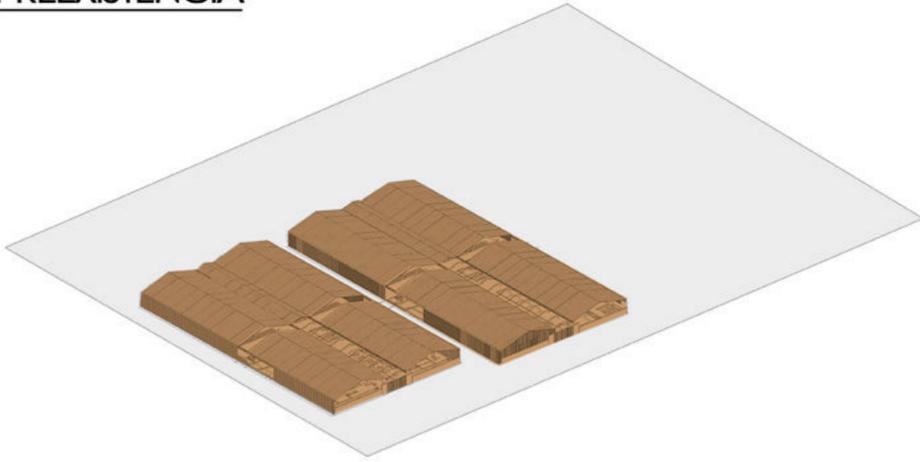
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN



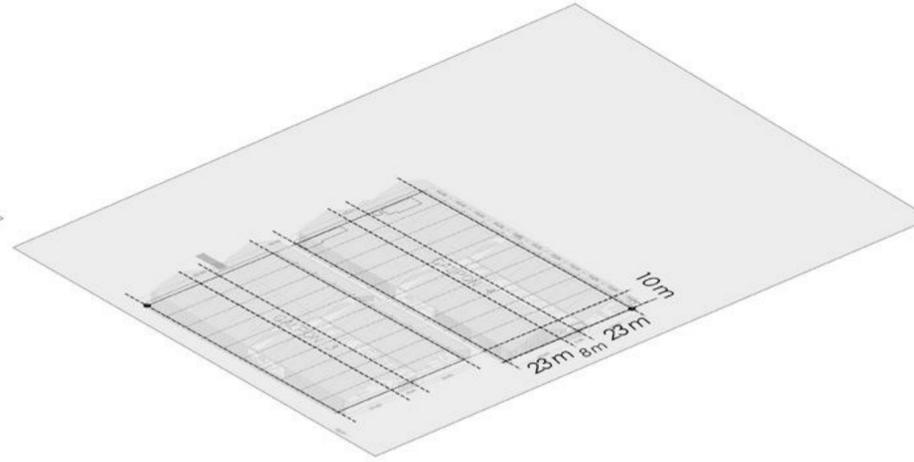
INTEGRACIÓN PUERTO / CIUDAD

PROPUESTA | | PREEXISTENCIA - INTERVENCIÓN

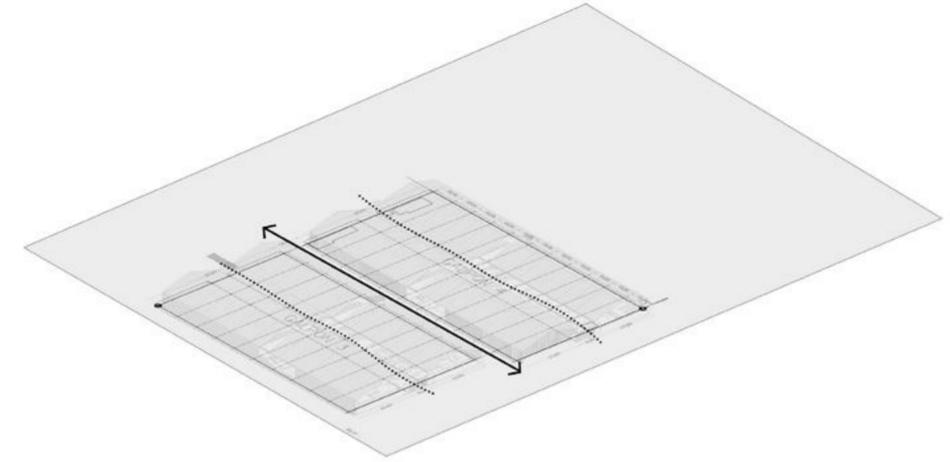
PREEXISTENCIA



LLENOS CONSTRUÍDOS Y ESPACIO VACÍO A INTERVENIR

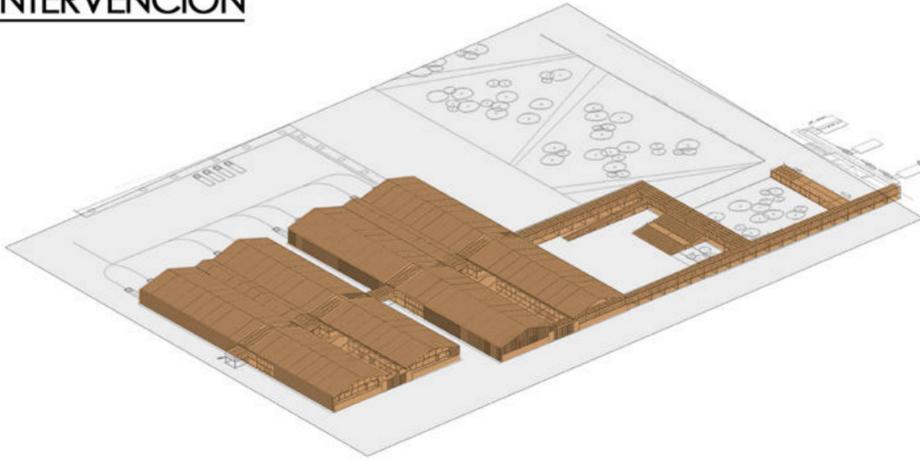


MODULACIÓN DE ESTRUCTURA

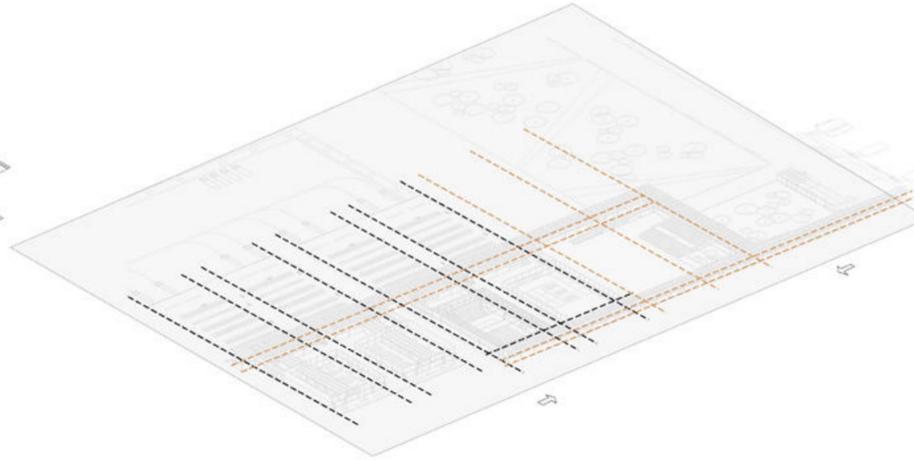


CIRCULACIÓN EXTERIOR E INTERIOR

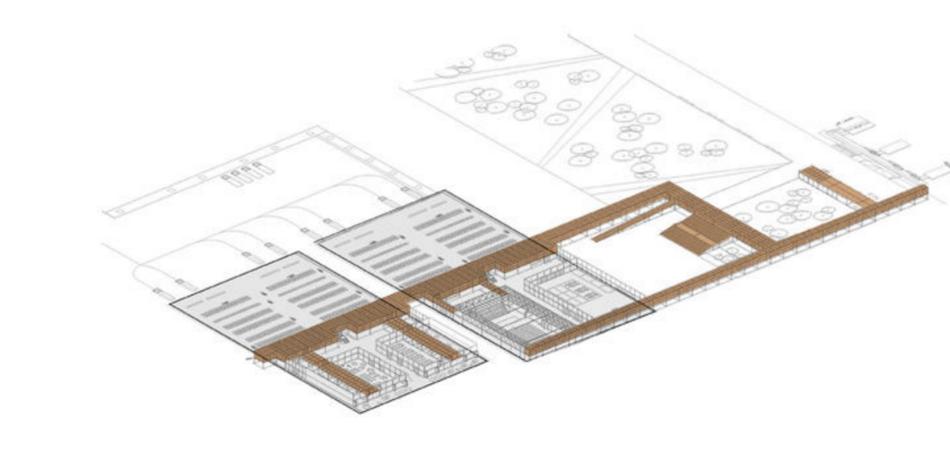
INTERVENCIÓN



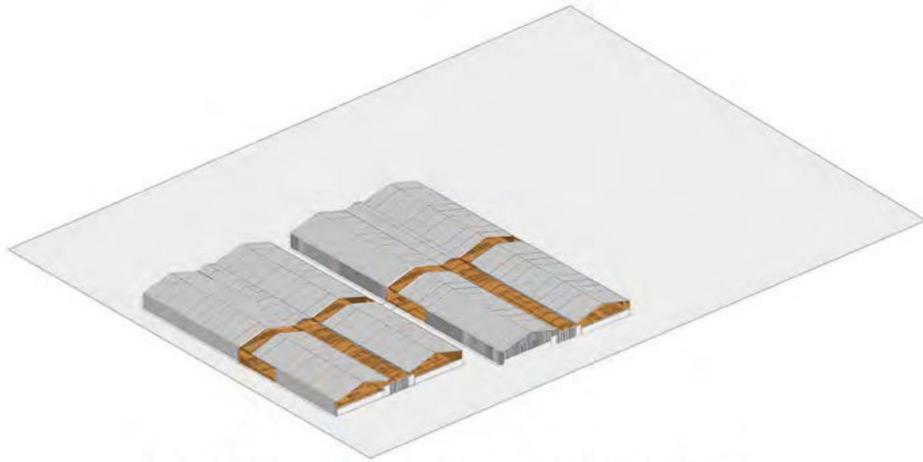
INTERVENCIÓN Y ADICIÓN



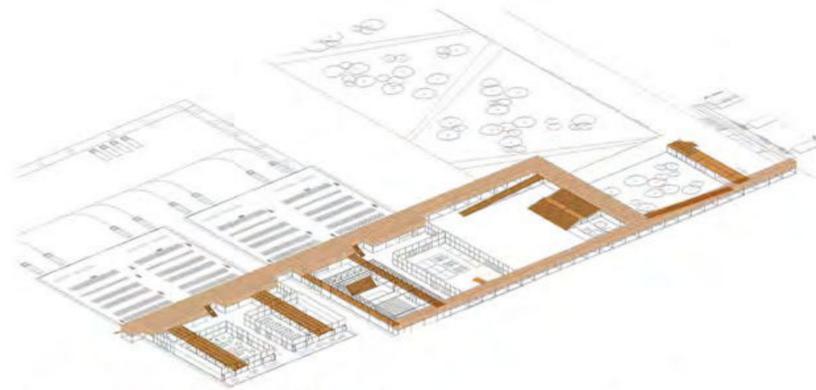
MÓDULOS, SUBMÓDULOS Y MULTIMÓDULOS, UTILIZANDO EL MÓDULO BASE PREEXISTENTE



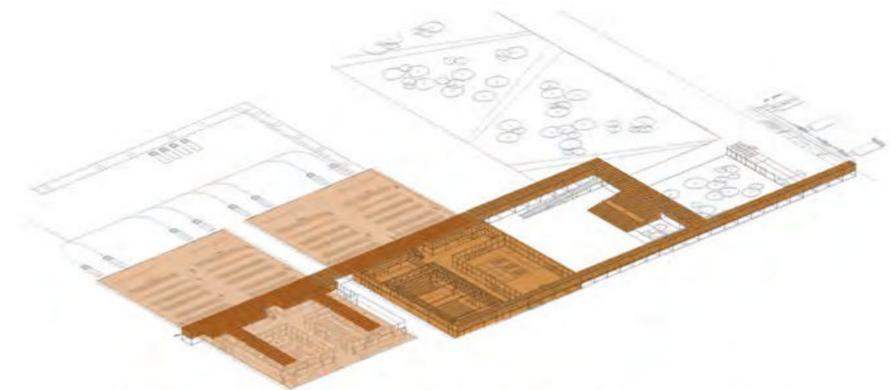
PASANTE /CIRCULACIÓN PÚBLICA/ ACCESO A LOS DISCTINTO SECTORES DEL CENTRO



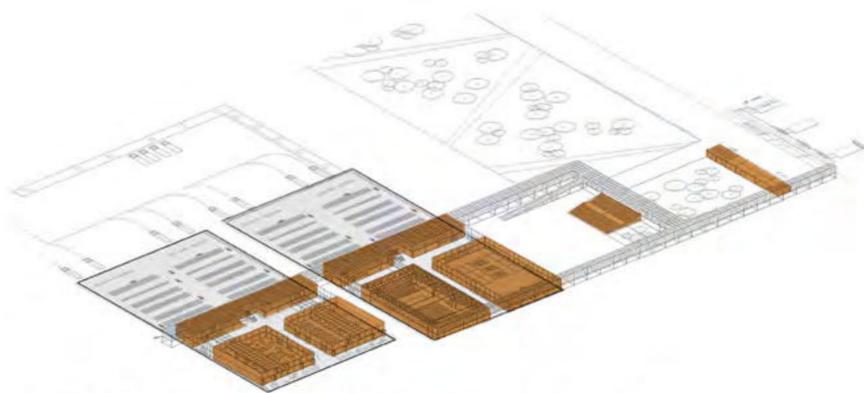
PIEZAS SUSTRACCIÓN / CONEXIÓN Y LIBERACIÓN DE VOLUMENES



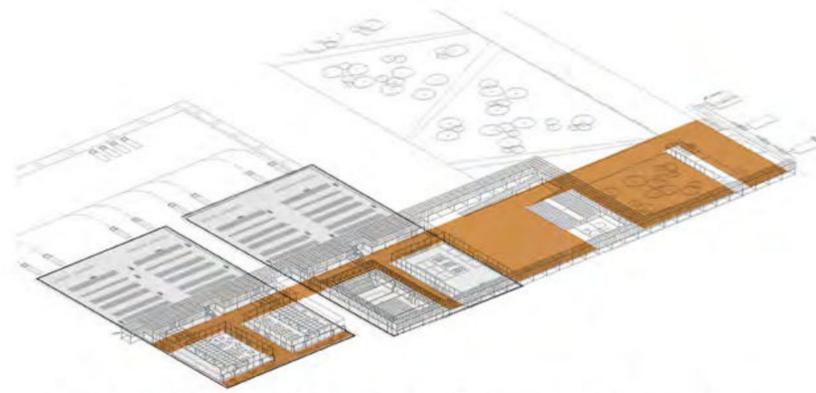
PIEZA ESTRUCTURANTE / PASARELA Y ARTICULACIONES



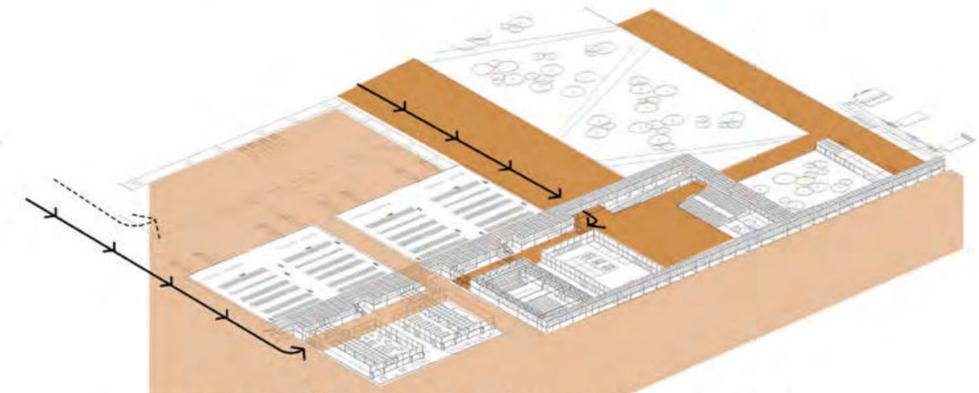
SECTORIZACIÓN / CIRCULACIÓN PRIVADA - GESTIÓN Y LOGÍSTICA PORTUARIA Y CIRCULACIÓN PÚBLICA - ATENCIÓN AL CLIENTE Y ACTIVIDAD SOCIAL



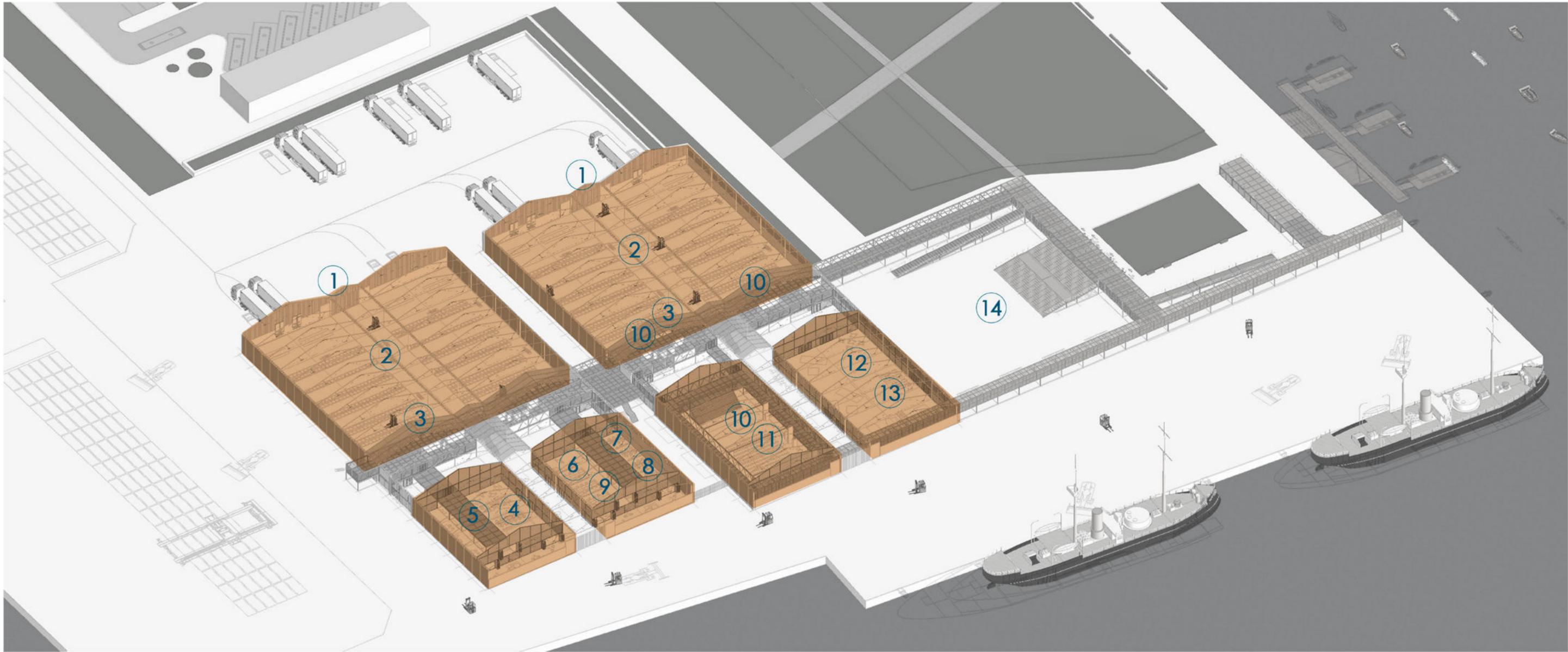
CAJAS / ESPACIOS INTERIORES DENTRO DE NAVES, ALBERGAN PROGRAMA



PASANTE Y VACIOS / ORGANIZACIÓN Y SUCESIÓN DE PATIOS INTERCONECTADOS



SECTORIZACIÓN / CIRCULACIÓN PRIVADA - OPERATIVA PORTUARIA Y CIRCULACIÓN PÚBLICA - ACCESO PÚBLICO

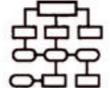


PROGRAMA |

LOGÍSTICA Y GESTIÓN



MERCADO MARÍTIMO PORTUARIO



PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN PORTUARIA



LOGÍSTICA PORTUARIA

- 1 - CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍA
- 2 - ALMACENAMIENTO
- 3 - OPERACIONES LOGÍSTICAS
- 4 - GESTIÓN PORTUARIA
- 5 - GESTIÓN COMERCIAL

TECNOLOGÍA Y DIGITALIZACIÓN



TRANSFORMACIÓN DIGITAL



SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA



SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

- 6 - CONTROL, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN
- 7 - GESTIÓN, ORGANIZACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE DATOS
- 8 - MEDICIÓN Y CONTROL DEL IMPACTO AMBIENTAL
- 9 - INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

CAPACITACIÓN Y ACTIVIDADES PARA LA COMUNIDAD



INTEGRACIÓN PUERTO / CIUDAD

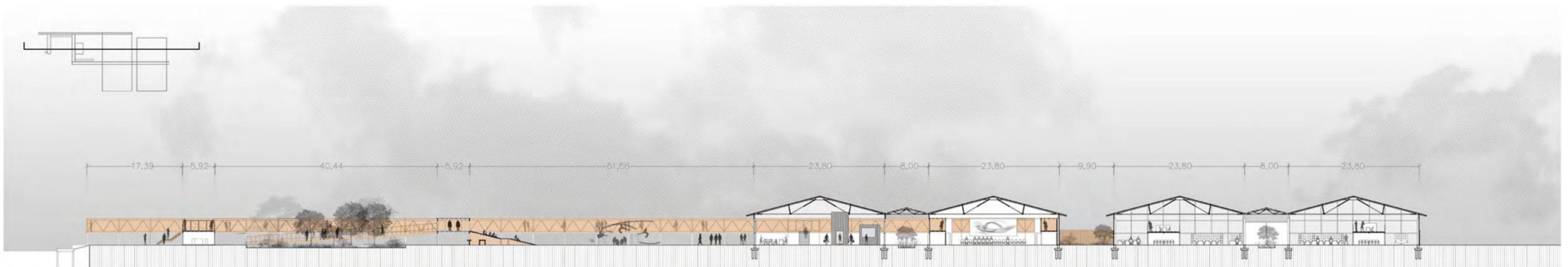
- 10 - CAPACITACIONES / TALLERES / CURSOS
- 11 - CONVENCIONES / CONFERENCIAS
- 12 - ESPACIO PARA LA COMUNIDAD
- 13 - EVENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS
- 14 - PARQUE INDUSTRIAL







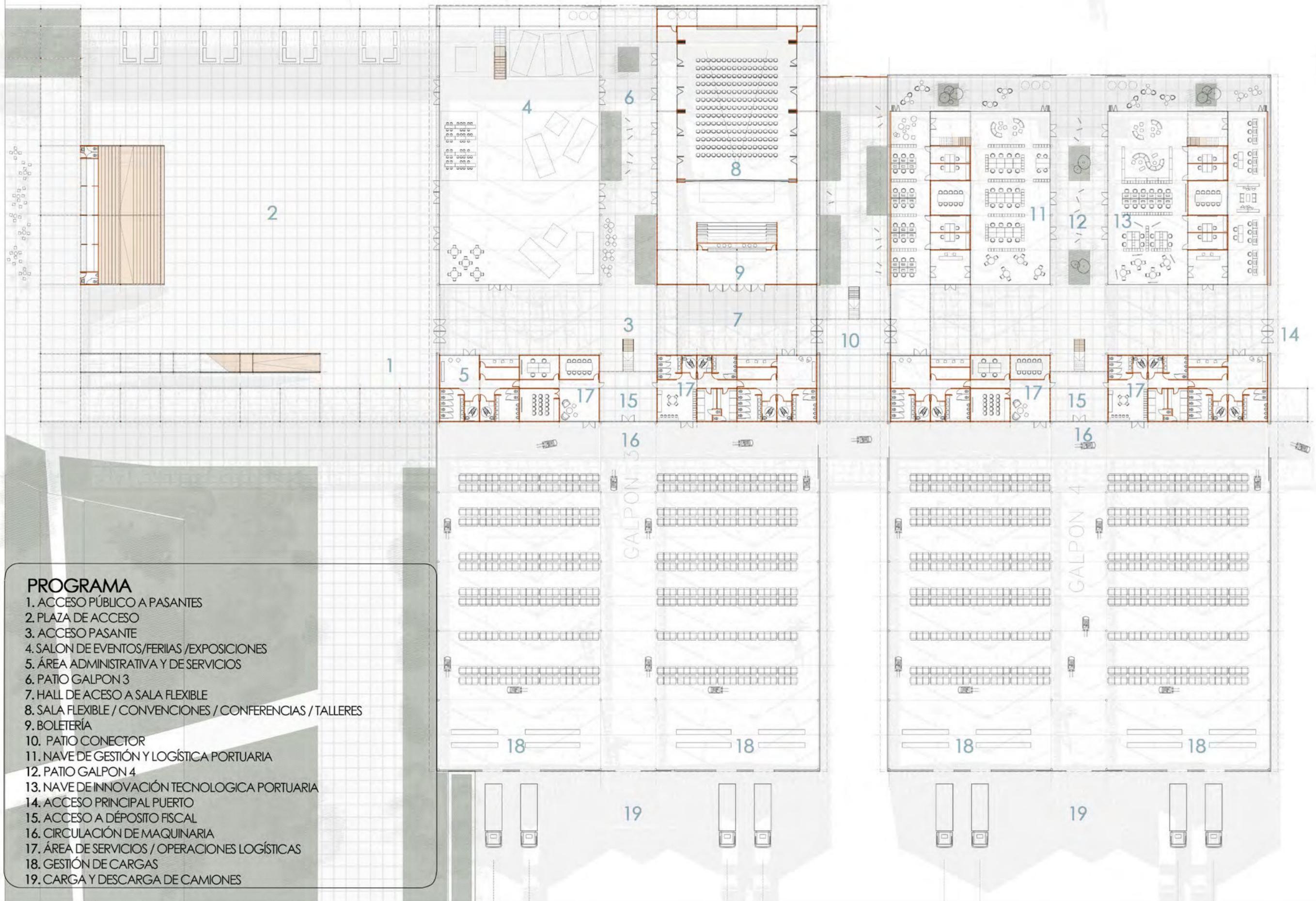
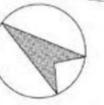
PROYECTO | | CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA



CORTE CONJUNTO / PIEZA LINEAL Y NAVES ESC.1:500

PROYECTO | | CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA

PLANTA BAJA

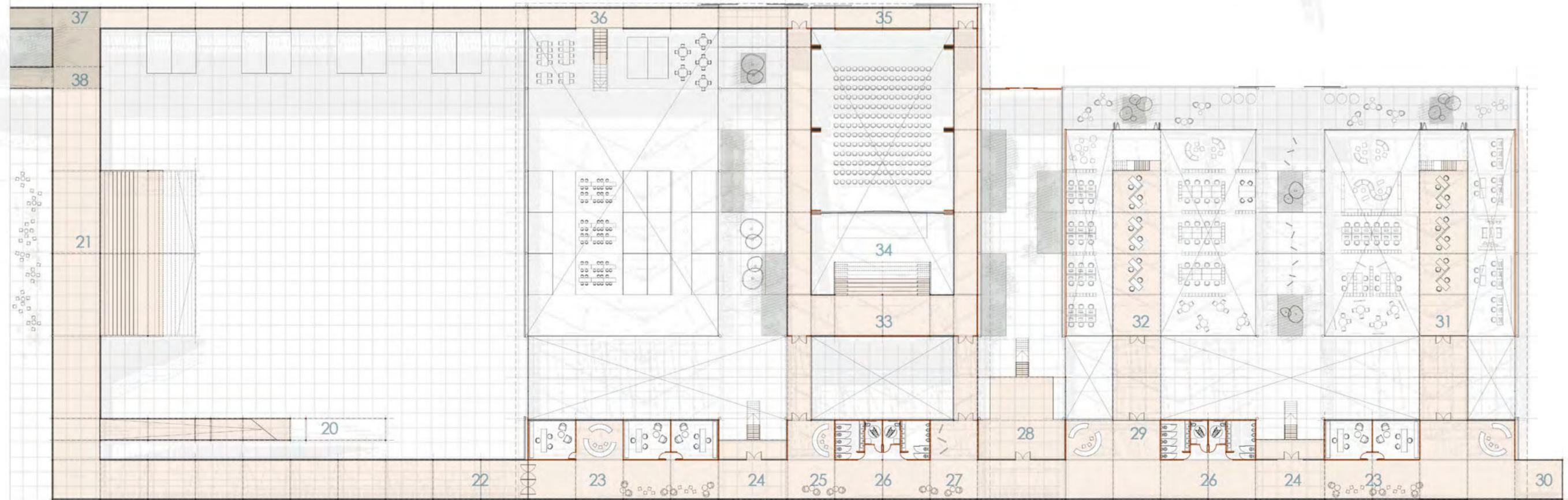


PROGRAMA

1. ACCESO PÚBLICO A PASANTES
2. PLAZA DE ACCESO
3. ACCESO PASANTE
4. SALON DE EVENTOS/FERIAS /EXPOSICIONES
5. ÁREA ADMINISTRATIVA Y DE SERVICIOS
6. PATIO GALPON 3
7. HALL DE ACESO A SALA FLEXIBLE
8. SALA FLEXIBLE / CONVENCIONES / CONFERENCIAS / TALLERES
9. BOLETERÍA
10. PATIO CONECTOR
11. NAVE DE GESTIÓN Y LOGÍSTICA PORTUARIA
12. PATIO GALPON 4
13. NAVE DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA PORTUARIA
14. ACCESO PRINCIPAL PUERTO
15. ACCESO A DÉPOSITO FISCAL
16. CIRCULACIÓN DE MAQUINARIA
17. ÁREA DE SERVICIOS / OPERACIONES LOGÍSTICAS
18. GESTIÓN DE CARGAS
19. CARGA Y DESCARGA DE CAMIONES

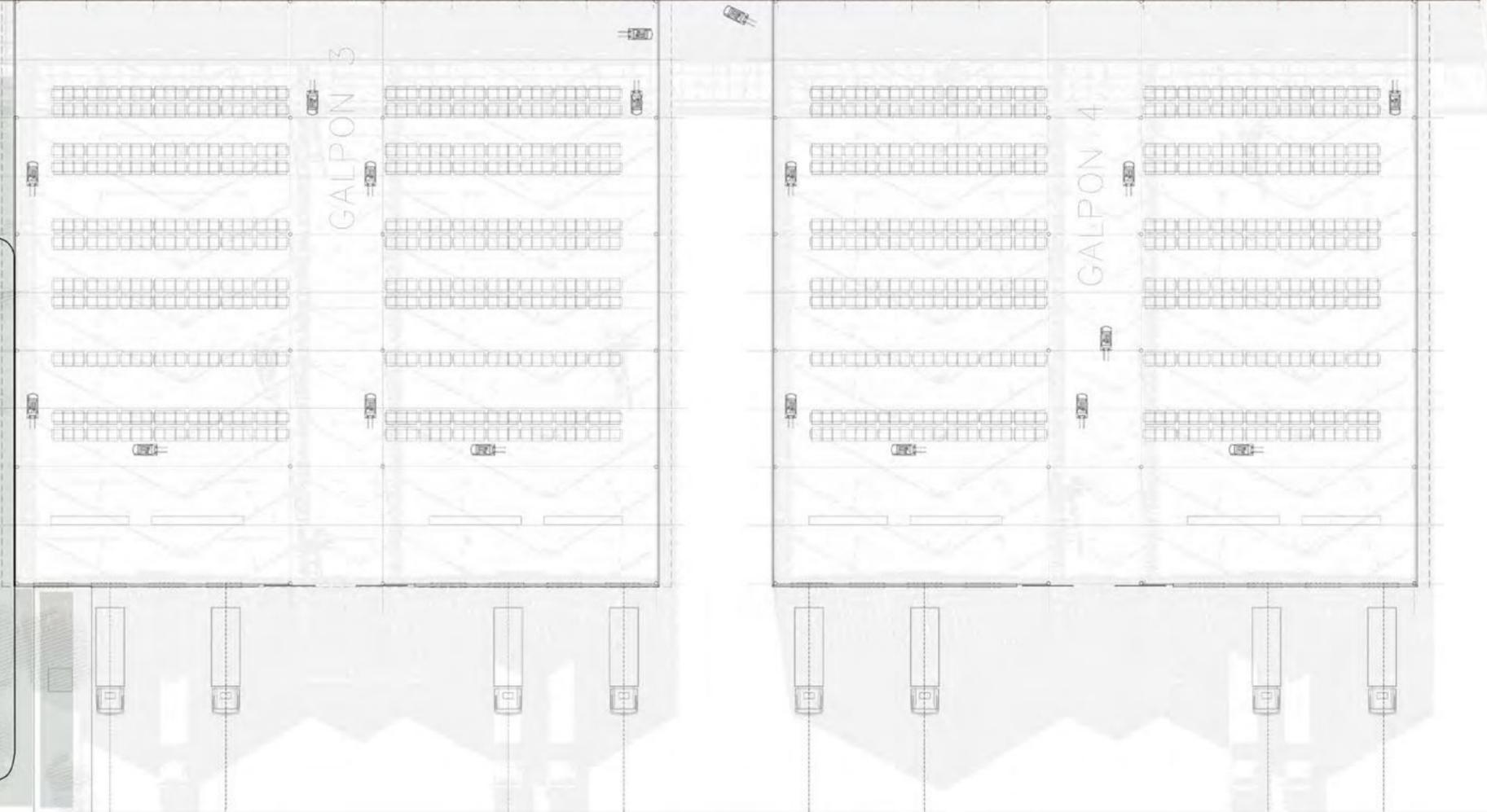
PROYECTO | | CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA

PLANTA ALTA



PROGRAMA

- 20. RAMPA ACCESO A PASANTE
- 21. PASARELA PÚBLICA
- 22. PASARELA ACCESO PÚBLICO
- 23. HALL DE ACCESO / ADMINISTRACIÓN
- 24. SALIDA A PLANTA BAJA
- 25. CONEXIÓN A SALA FLEXIBLE
- 26. BAÑOS
- 27. EXPOSICIONES PERMANENTES
- 28. TERRAZA
- 29. CONEXION A NAVE GESTION Y LOGÍSTICA
- 30. MIRADOR A DOCK CENTRAL
- 31. ATENCIÓN COMERCIAL
- 32. PROVEDORES DIGITALES
- 33. ESPACIO EXPOSITIVO
- 34. ANFITEATRO FLEXIBLE
- 35. CONEXIÓN PASARELA
- 36. ACCESO A SALÓN
- 37. CONEXIÓN A SECTOR NAÚTICO
- 38. RAMPA A PLAZA LA RESERVA



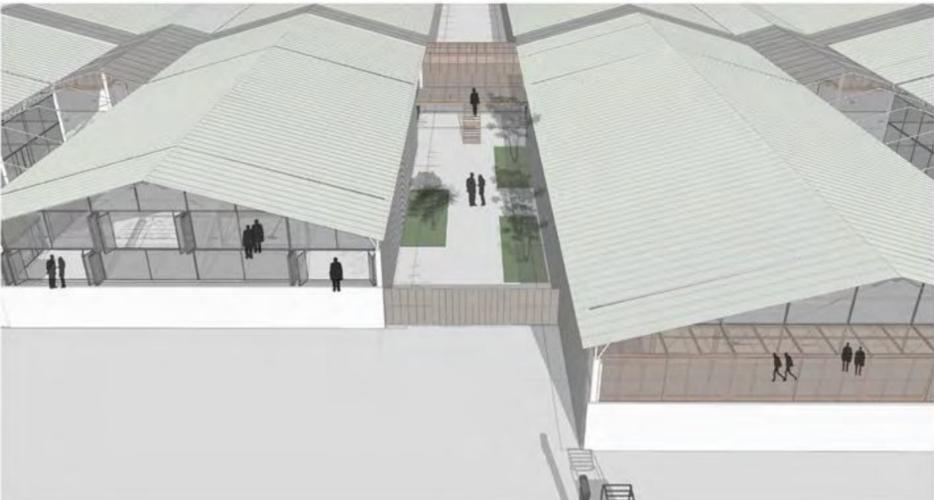
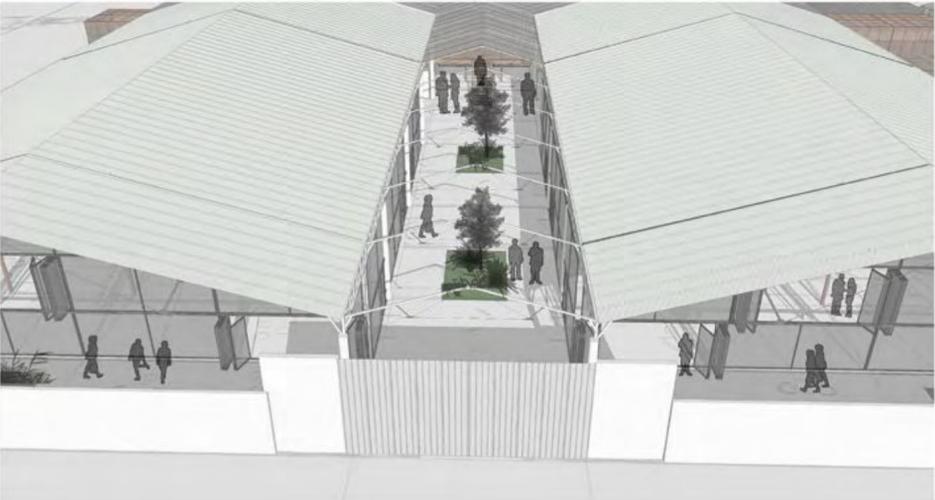
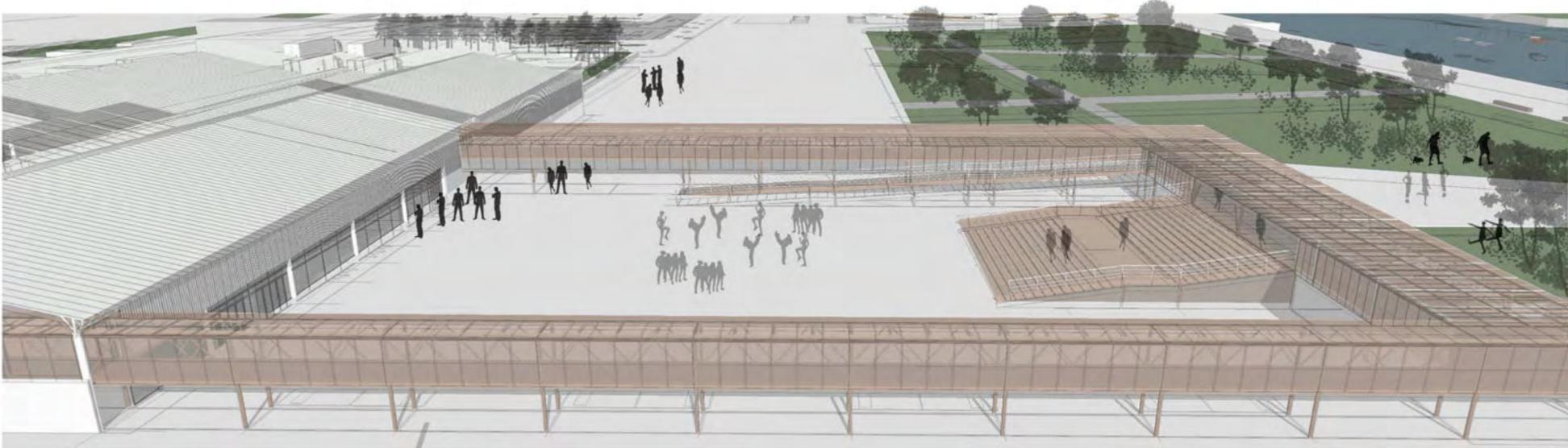
PROYECTO | | CENTRO LOGÍSTICO INTEGRAL PUERTO LA PLATA
AXONOMÉTRICA

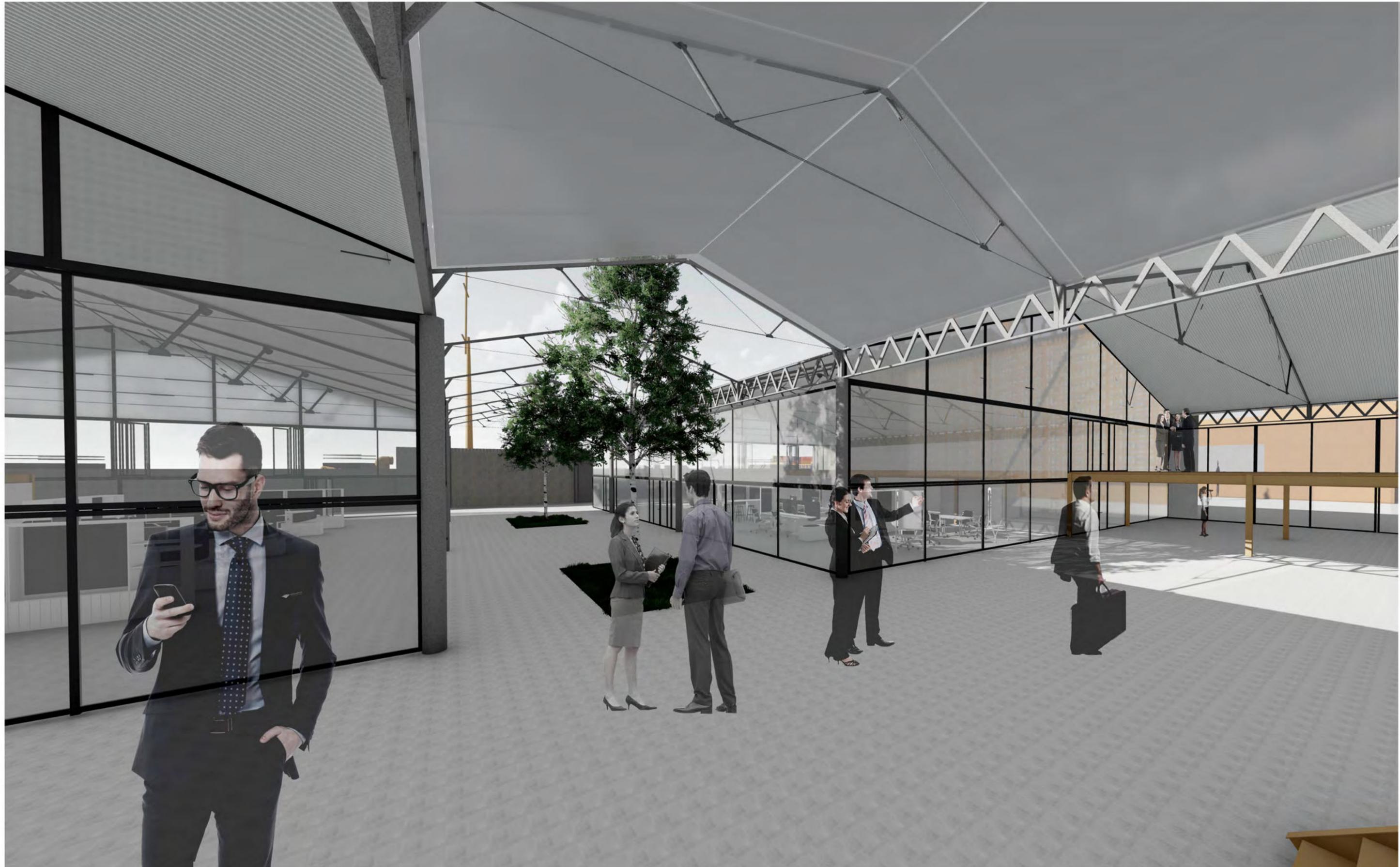


PROYECTO | | LAS PARTES DEL TODO

EJE Y VACIOS

- Organización y sucesión de patios interconectados.
- Pasante que acompaña el recorrido de la pieza estructurante
- EJE que ordena llenos y vacios.
- Conecta desde el acceso operativo del puerto hasta la plaza náutica

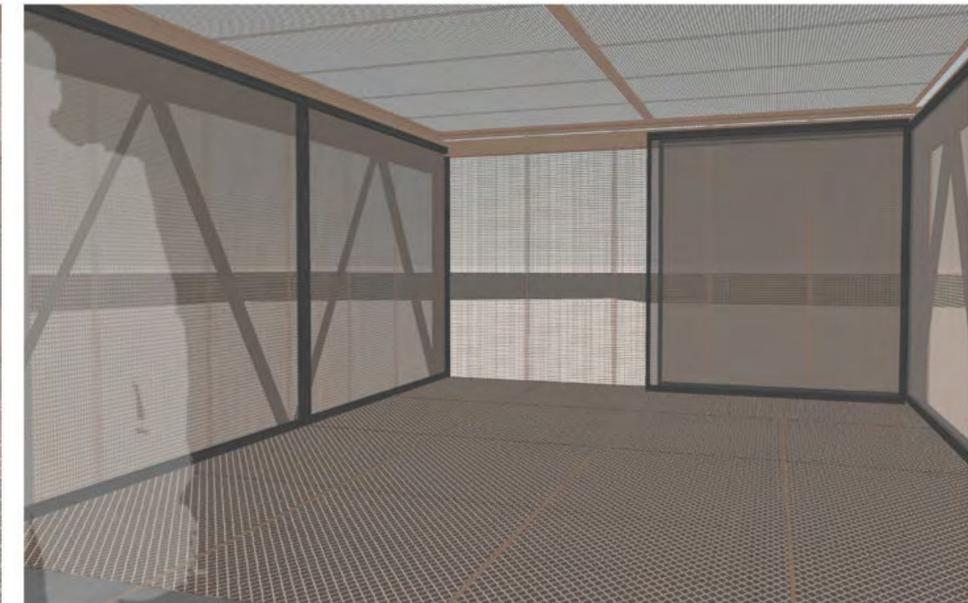
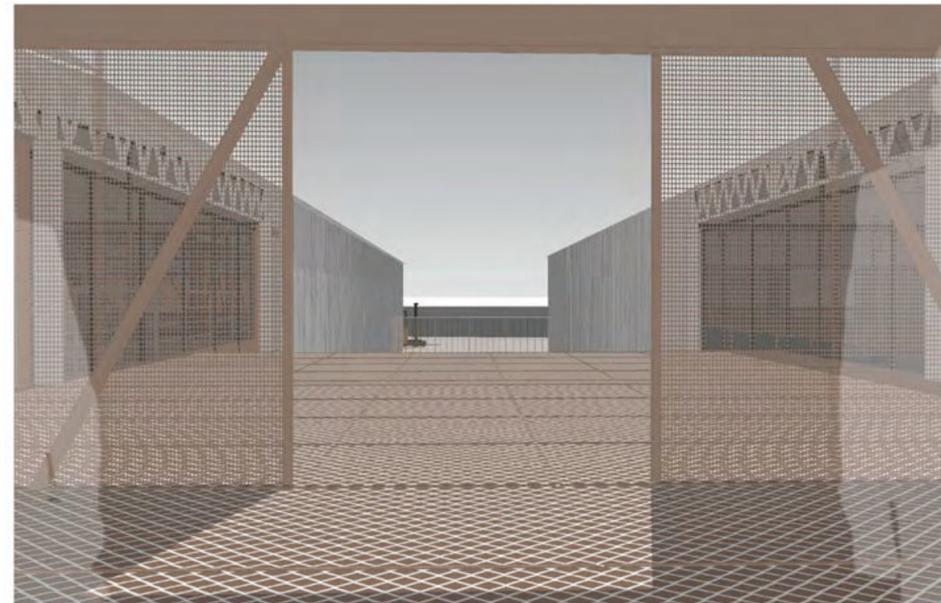
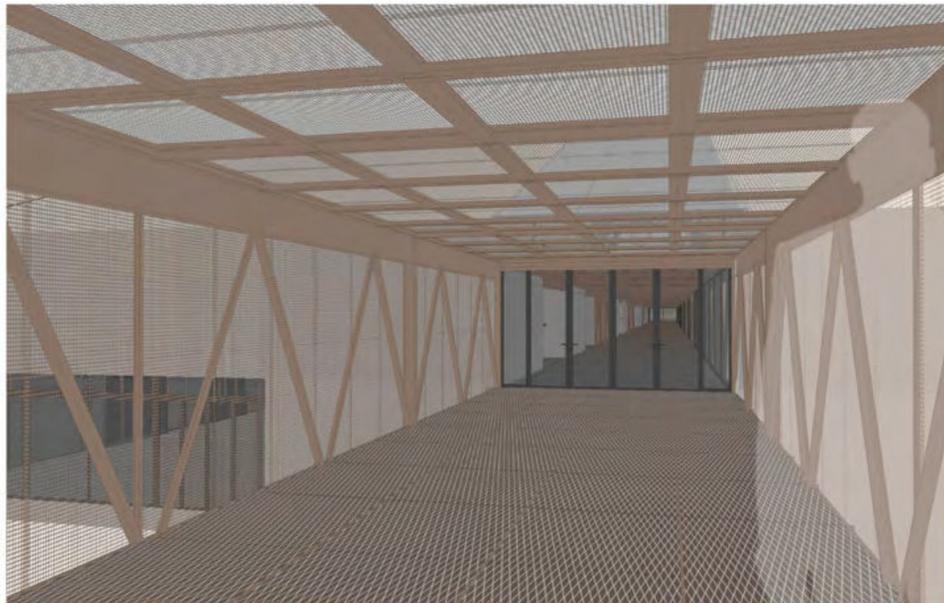
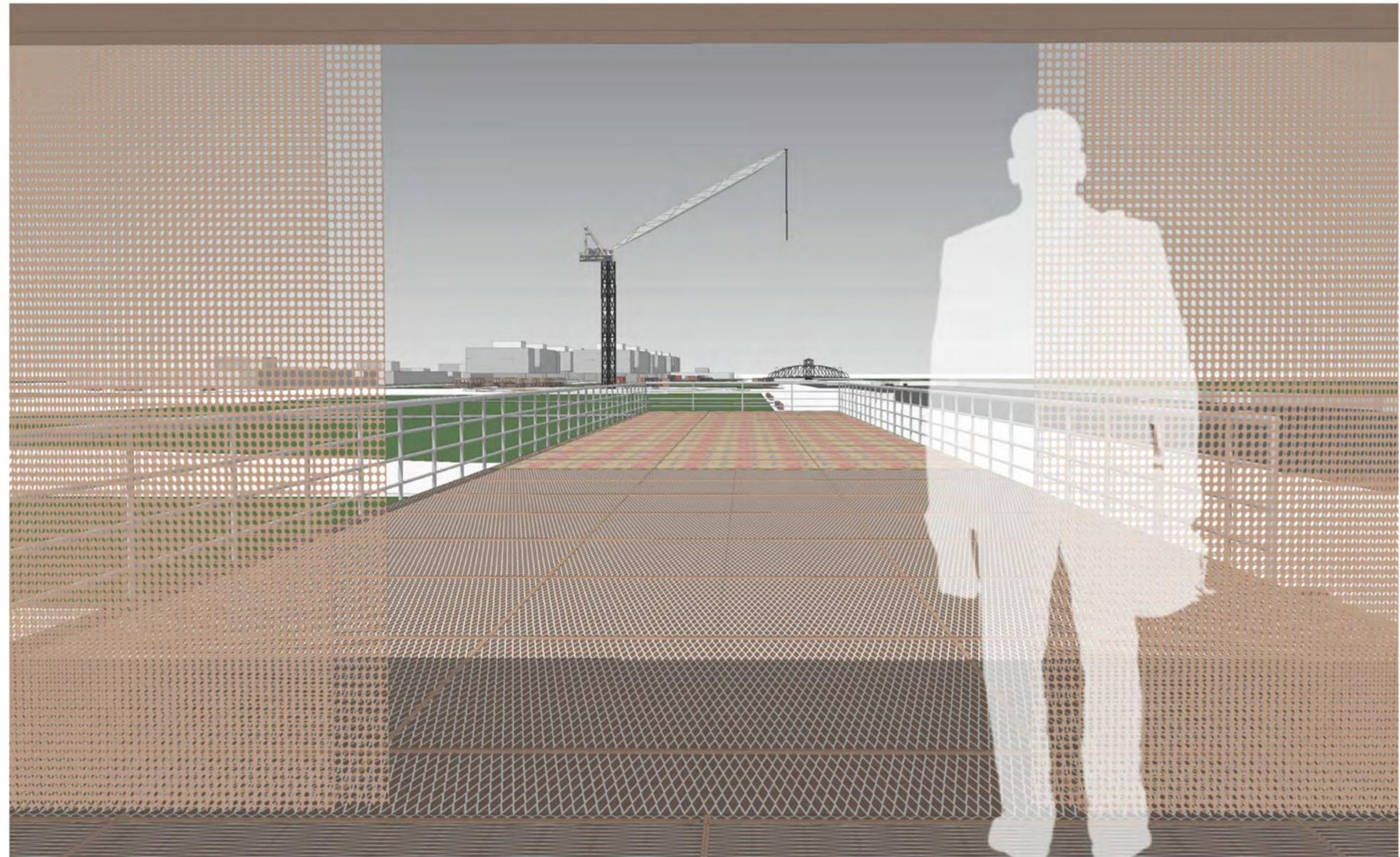




PIEZA ESTRUCTURANTE

- Estructura del recorrido, articula con los distintos usos de las naves y espacios exteriores
- Establece el vínculo de la prexistencia con el paisaje circundante, enmarcando visuales.
- Continúa con la modulación preestablecida por la estructura preexistente
- Controla la luz y confort interior en todo su recorrido, se adapta a los distintos espacios que atraviesa.

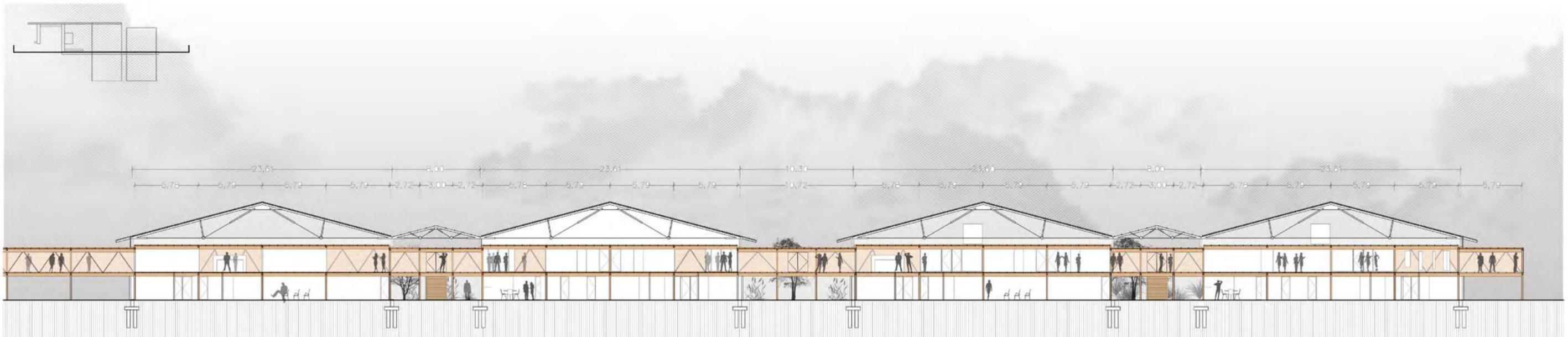
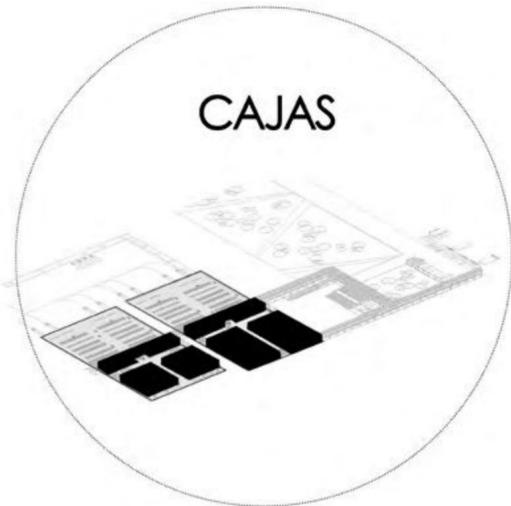
RECORRIDO





CUATRO NAVES

- Espacios interiores dentro de las naves.
- Albergan programa
- Establece el vínculo de la preexistencia con el paisaje circundante, enmarcando visuales.
- Continúa con la modulación preestablecida por la estructura preexistente
- Controla la luz y confort interior en todo su recorrido, se adapta a los distintos espacios que atraviesa.

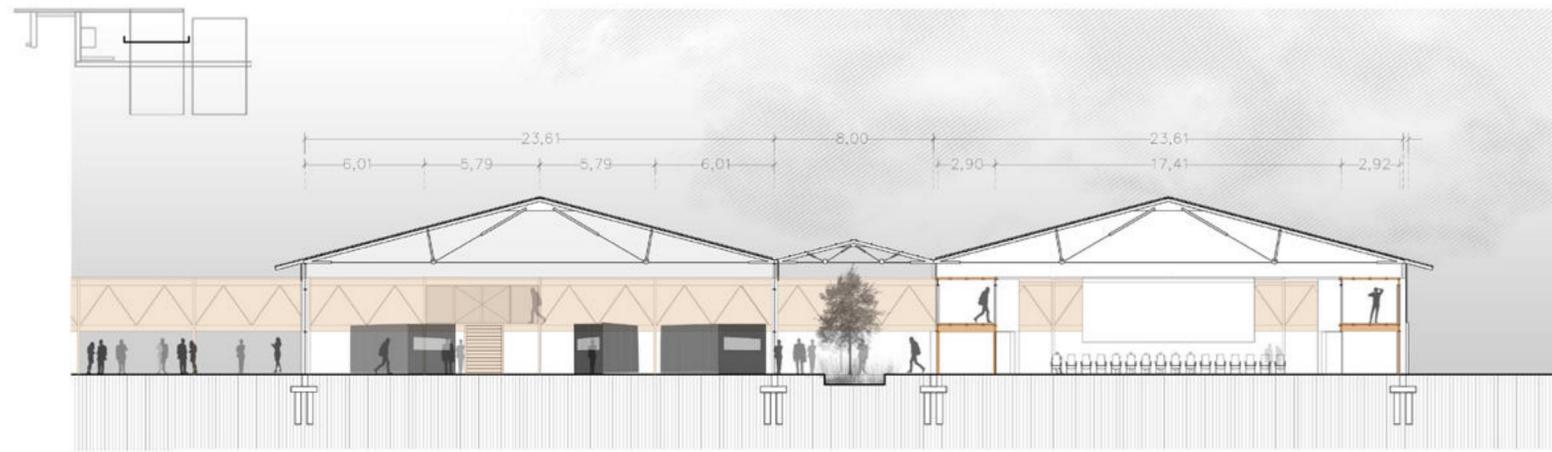
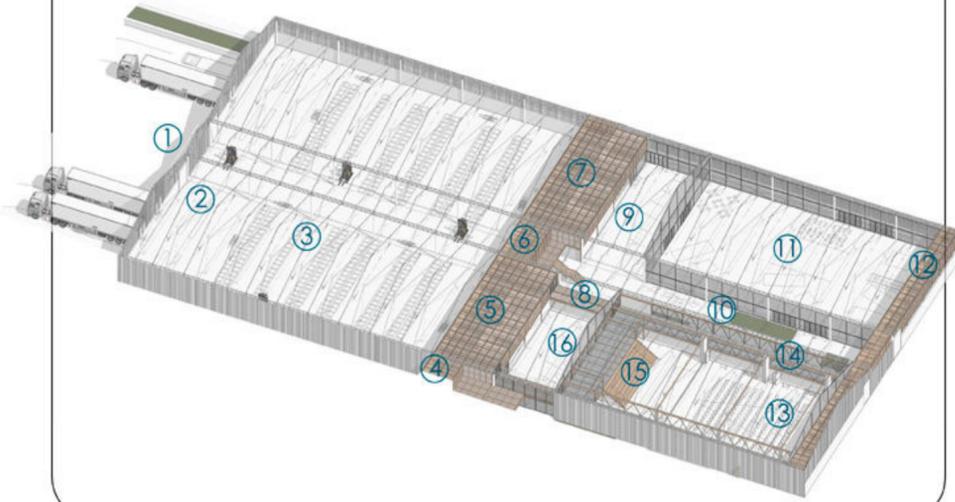


CORTE GALPONES / PIEZA LINEAL ESC.1:250

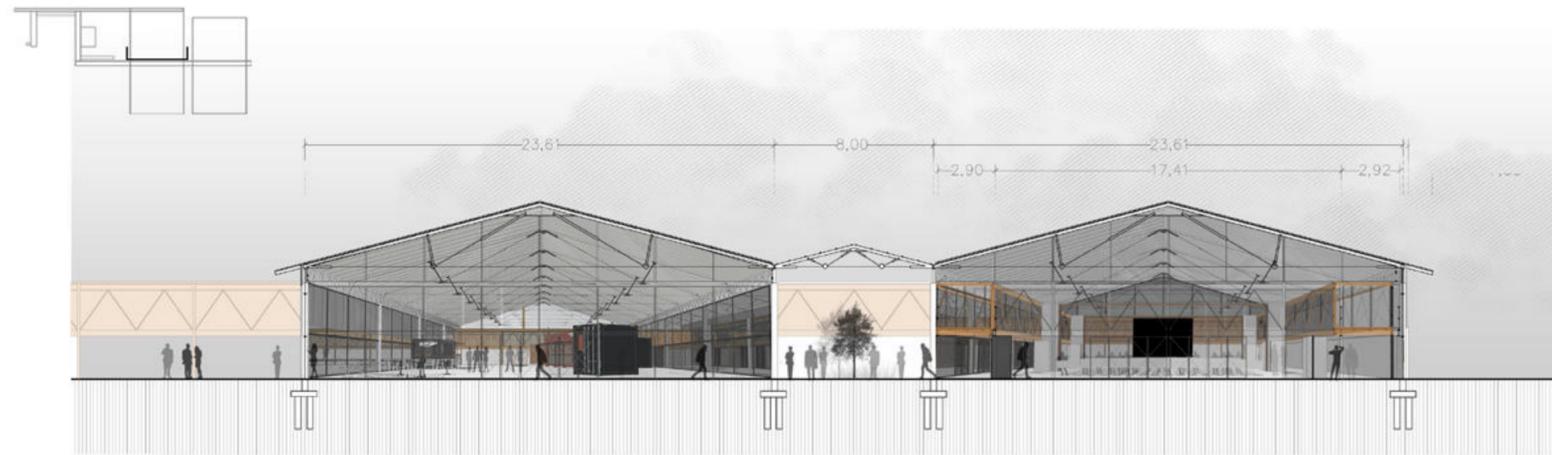


GALPON 4

1. Descarga y carga de camiones, a distribuir mercadería
2. Despacho y control
3. Almacenamiento
4. Conexión con galpón 3
5. Servicios para operarios, oficinas administrativas y sanitarios
6. Terraza con acceso a planta baja
7. Oficinas de gestión de mercadería, oficinas administrativas y sanitarios
8. Pasarela a nave de flexible
9. Pasante
10. Patio de esparcimiento
11. Eventos comunitarios, Ferias, Exposiciones
12. Pasarela a Parque
13. Espacio flexible convenciones, conferencias, aulas
14. Pasareal perimetral, palco
15. Escalinata anfiteatro
16. Boletería, atención



CORTE LONGITUDINAL/ NAVES ESC.1:250

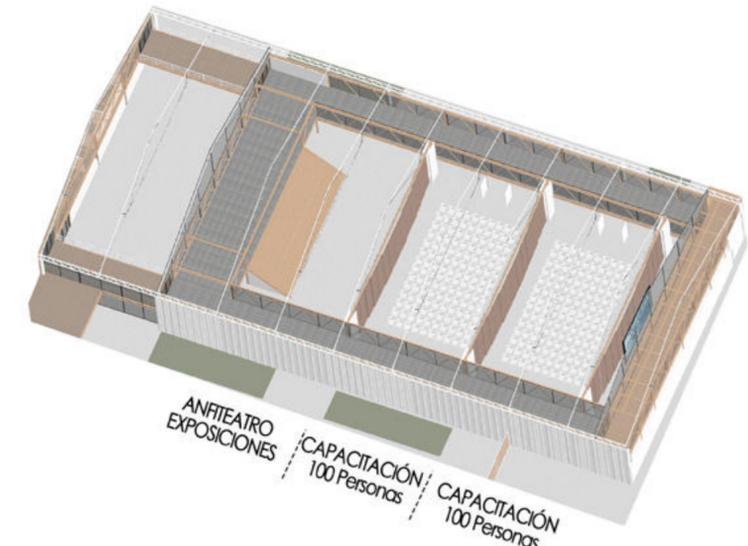
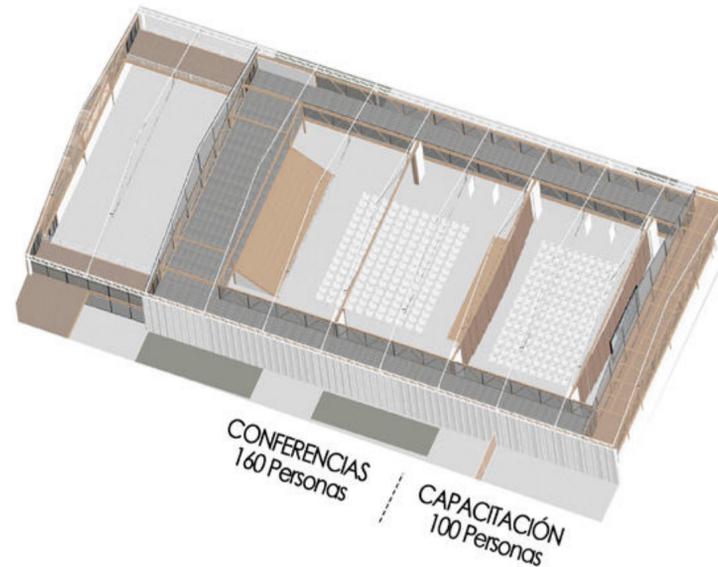
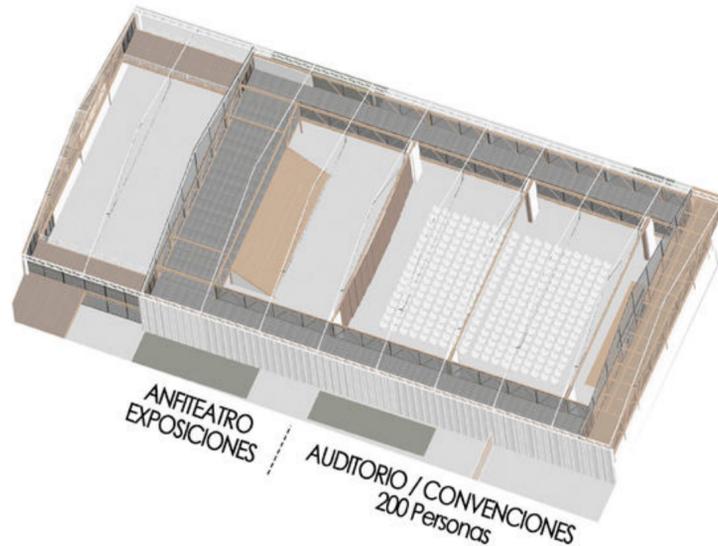


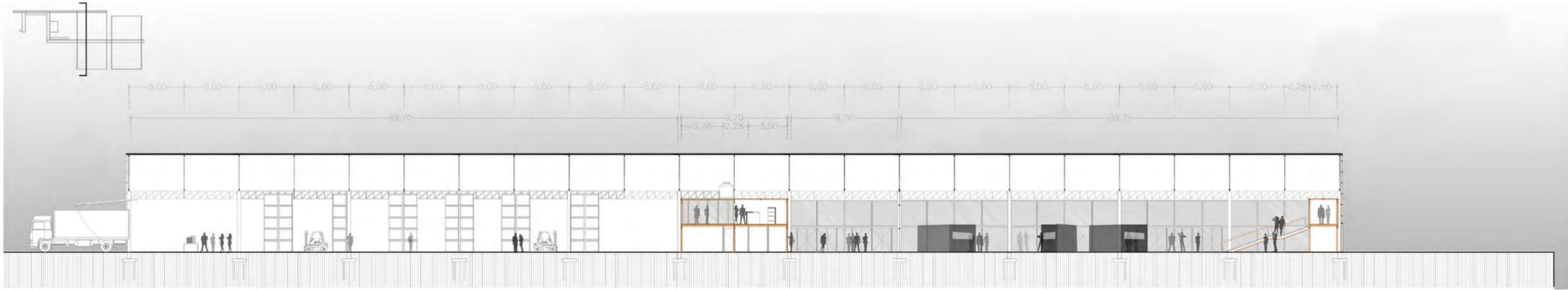
CORTE LONGITUDINAL / PASANTE A NAVES ESC.1:250

13. SALA FLEXIBLE

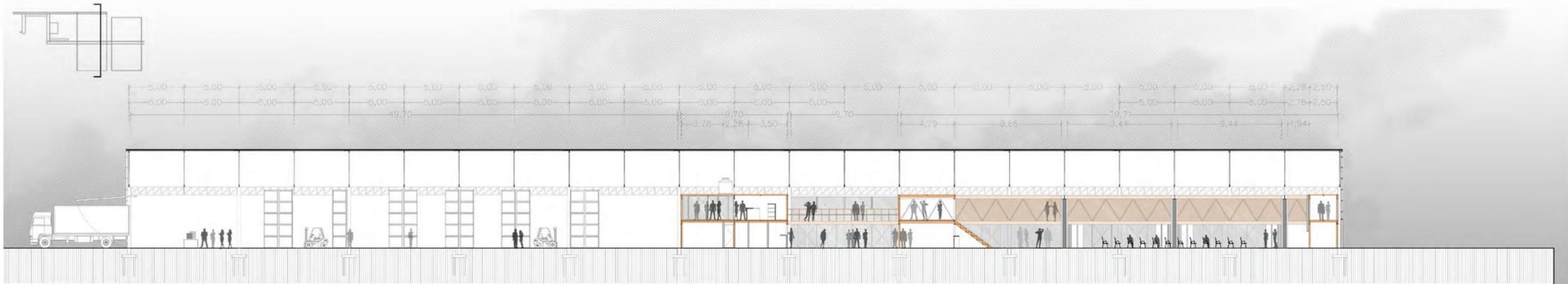
Flexibilidad del espacio, sala capaz de soportar el cambio de actividad o la ampliación según la necesidad.

Configuración con paneles de madera móviles con estructura metálica que permiten ajustar los módulos de salas para convenciones, conferencias, eventos privados, capacitaciones o cursos, espacios de intercambio entre los usuarios.

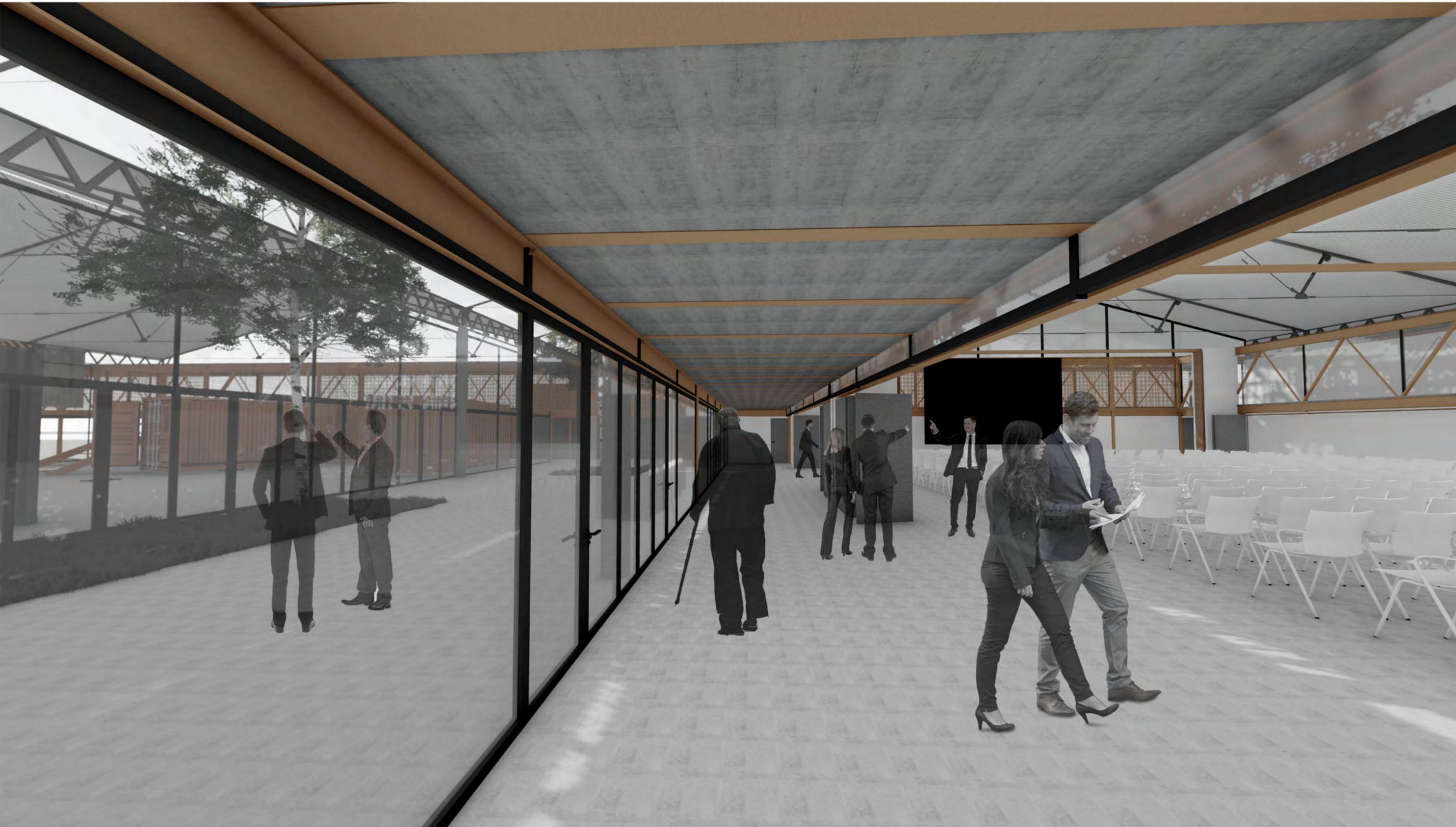


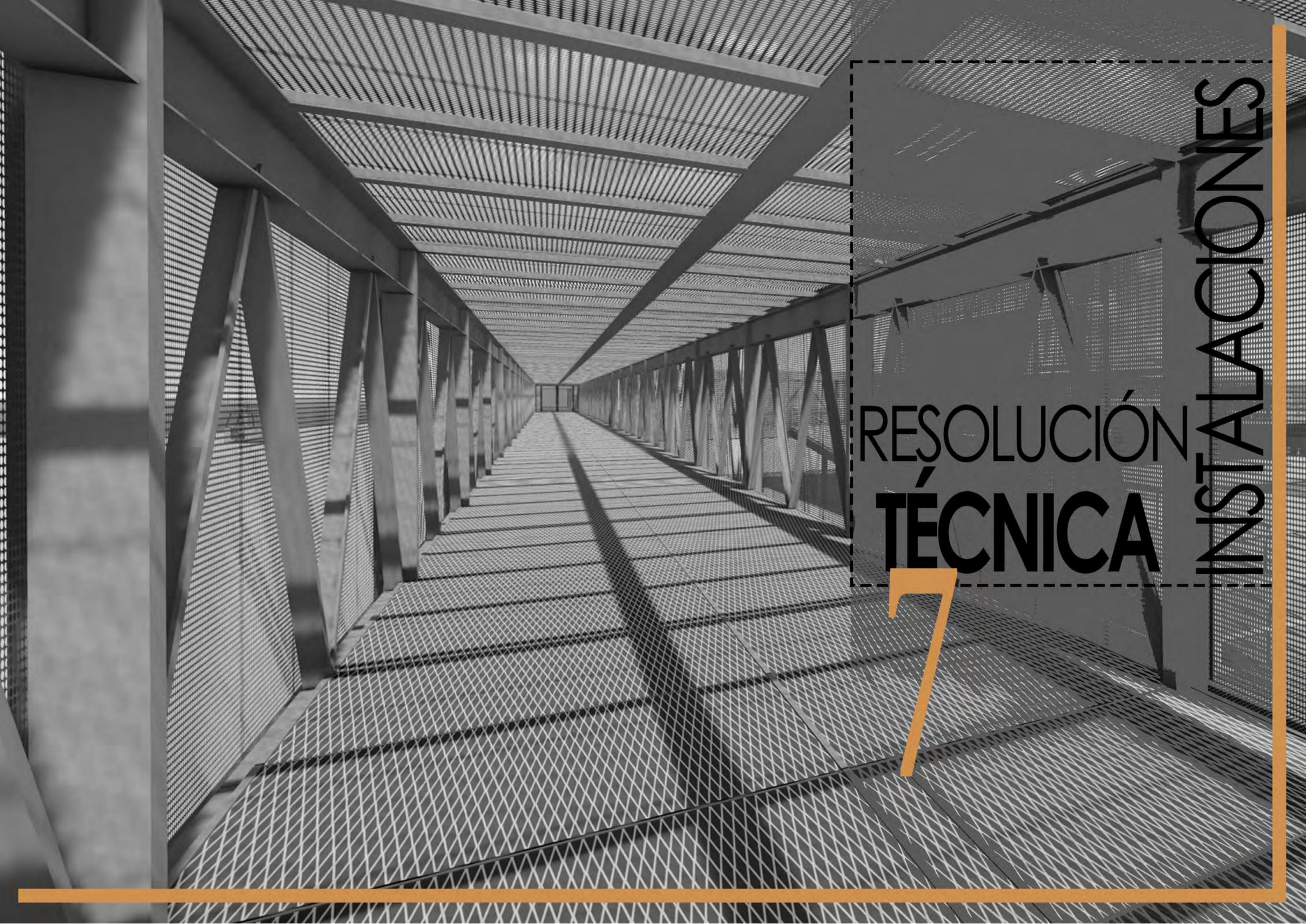


CORTE TRANSVERSAL/NAVE ESC.1:250



CORTE TRANSVERSAL/NAVE ESC.1:250





RESOLUCIÓN
TÉCNICA

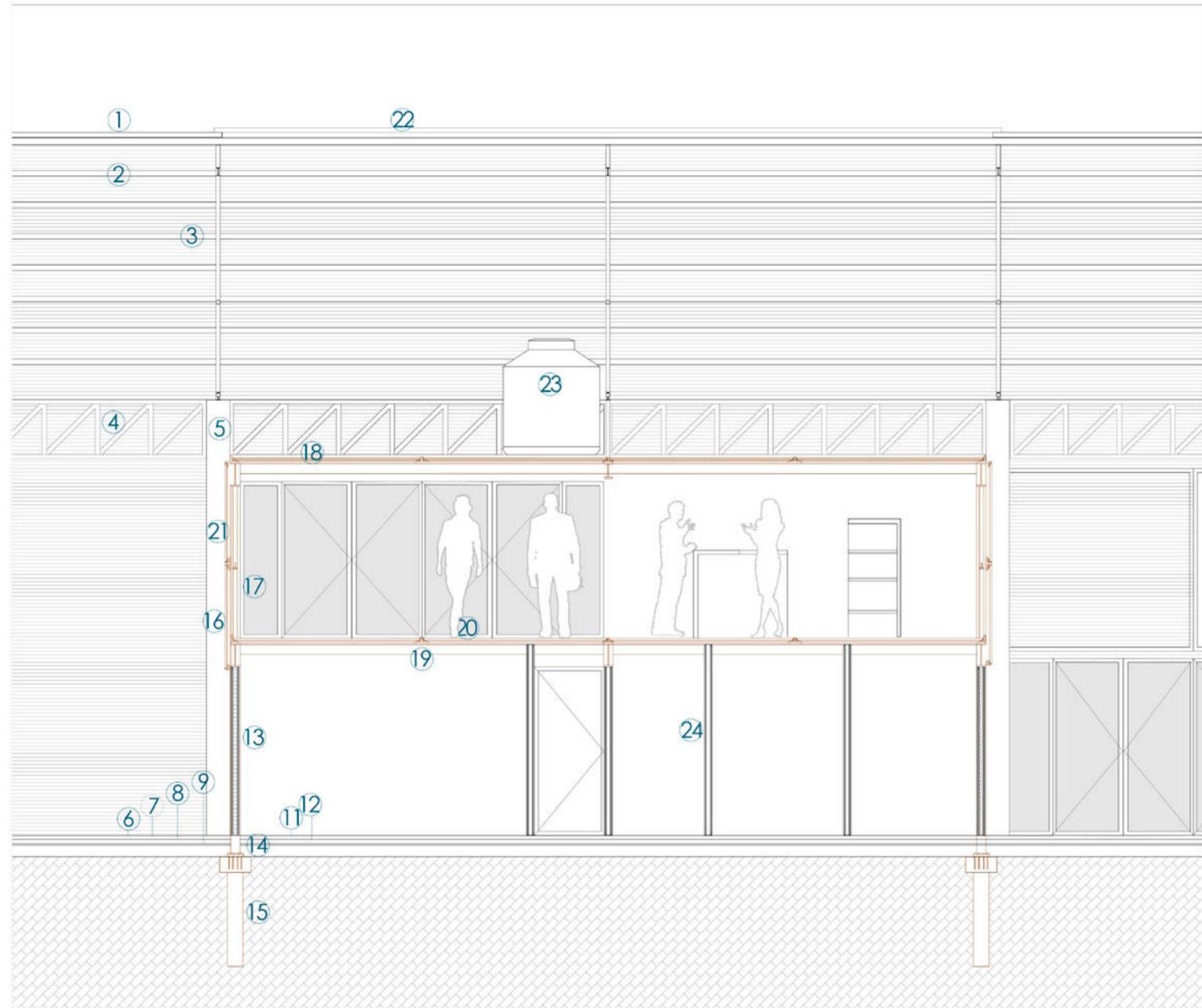
INSTALACIONES

7

RESOLUCIONES TÉCNICAS | | CORTE

REFERENCIAS

- 1 Chapa acanalada galvanizada
- 2 Correas de sujeción, perfiles
- 3 Estructura de techo, cercha metálica cabriada FINK, con perfil doble T y cordón de tensores.
- 4 Cabriada PRATT TRUSS CON PERFIL ángulo alas de 50mm
- 5 Columna circular metálica Ø30cm
- 6 Piso (mortero cementicio sin arena, alisado)
- 7 Carpeta niveladora
- 8 Barrera hidrófuga
- 9 Contrapiso (Hormigón pobre)
- 11 Restauración contrapiso: Adhesivo epoxídico bicomponente para unión de hº viejo al nuevo
- 12 Restauración barrera hidrófuga: Mortero cementicio flexible impermeable bicomponentes
- 13 Columna metálica 2 PNU140 SOLDADOS
- 14 Anclaje soldado a columna, planchuela metálica
- 15 Pilote con cabezal de 40cm x 40cm
- 16 Lámina de acero inoxidable expandido, calibre 270
- 17 Cerramiento de aluminio y vidrio
- 18 Panel modul foill, con EPS
- 19 Perfil PNT 160
- 20 Lámina de acero inoxidable expandido, calibre 300
- 21 Viga Vierendel metálica
- 22 Chapa Policarbonato ondulada 0,50m
- 23 Tanque de agua
- 24 Cerramiento tabique, placa de yeso de 12mm con perfiles galvanizados montante y solera de 70cm



CORTE DETALLE / ADICIÓN ESC.1:50

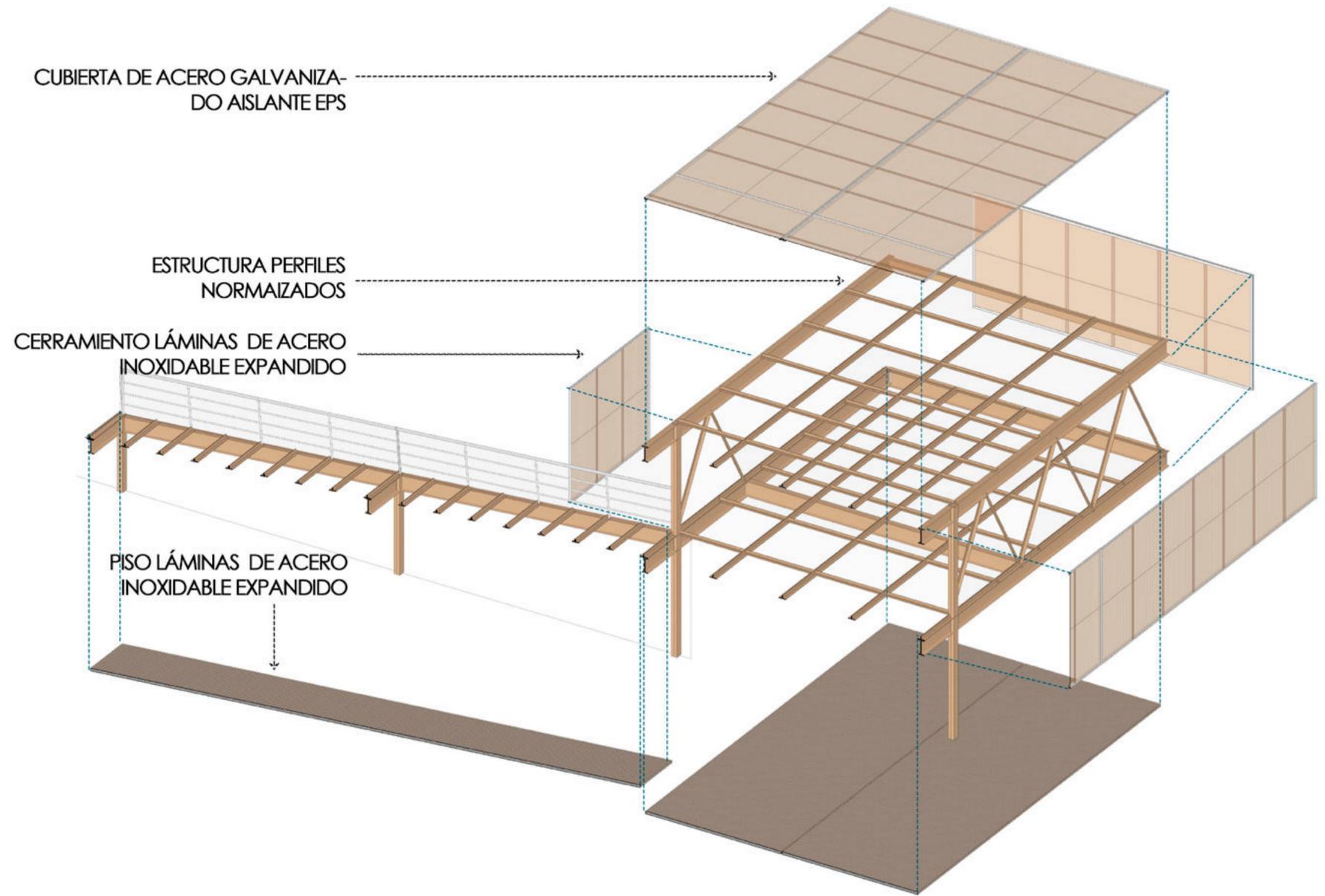
MATERIALIDAD METAL Y VIDRIO

El entorno portuario nos permite identificar el Metal como material predominante.

La adición resolvió tres cuestiones principales: conflicto de flujos entre los usuarios públicos externo y los usuarios privados, haciendo del recorrido un museo con visuales paisajísticos, y finalmente delimitar el edificio existente y su actividad portuaria.

La estructura metálica de escaleras y pasarelas está conformada por perfiles normalizado doble T, L Y T con ríaciones, con cerramiento en espacios abiertos con láminas de acero expandido tipo brise-soleil, en espacios cerrados se agraga paneles de vidrio laminado.

Los pisos son de chapa de acero perforada y contribuyen a la ventilación y drenaje natural, las cubiertas son de chapa de acero superior e inferior lisa con EPS en el núcleo para un mejor comportamiento termo-acústico.

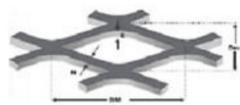
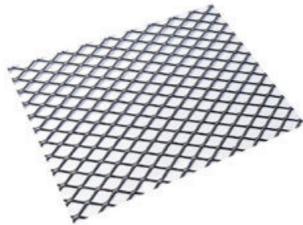


PLANCHA DESPLEGADAS.

Acero expandido longitudinalmente formada por cortes escalonados, sin pérdida de material y sin soldadura.

- Piso laminado esplegado 300-30-30. De 11 Kgs por m², uno de los modelos más pesados y resistentes.

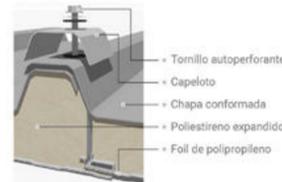
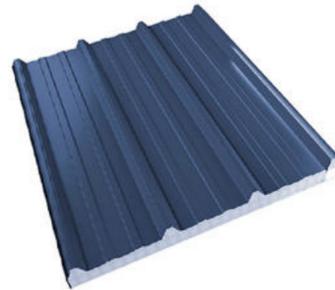
- Cerramiento lámina Desplegado 270-16-20 Ideal para cercos, barandas, frentes, mobiliario.



PANEL MODUL FOIL

Panel con núcleo EPS de alta densidad y revestimiento cara superior en acero galvanizado prepintado superior e inferior en foil
ESPESOR 36 mm

Terminación de cielorraso
Aislación térmica
Gran rigidez por sus nervaduras
Reflectividad de la luz natural



PERFILES NORMALIZADOS

Perfil laminado o armado

VIGAS VIERENDEL Tipo warren truss:
cordon superior e inferior :IPN300
barras: PNL 3" x 3/8"

COLUMNAS : 2 PNU 140, Soldadas
BARRAS

ENTREPISO: PNT 160 Y perfil ángulo 2"



CERRAMIENTO DE ALUMINIO Y VIDRIO

Paño fijo y modulos de ventanas móviles para ventilación.

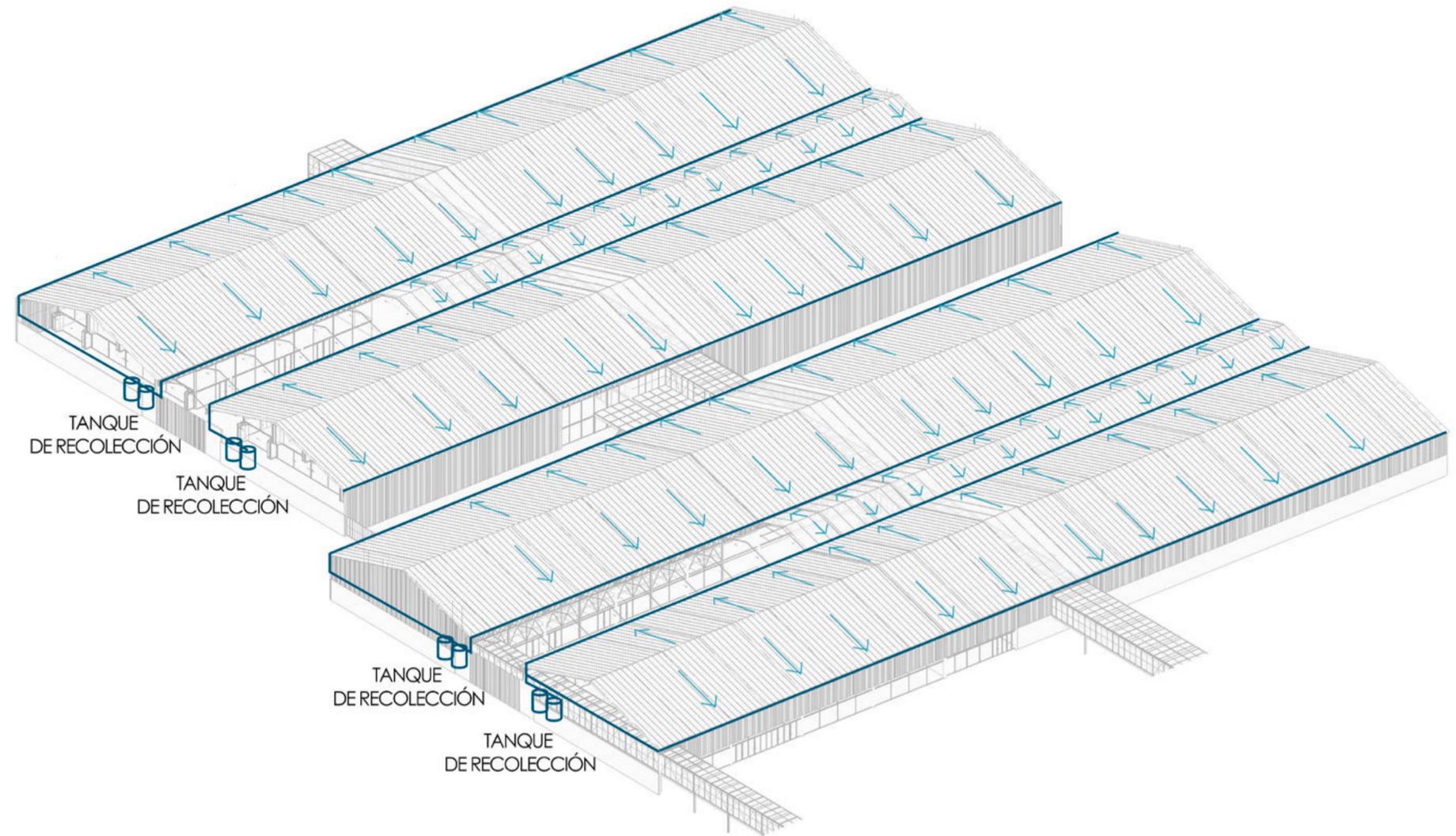
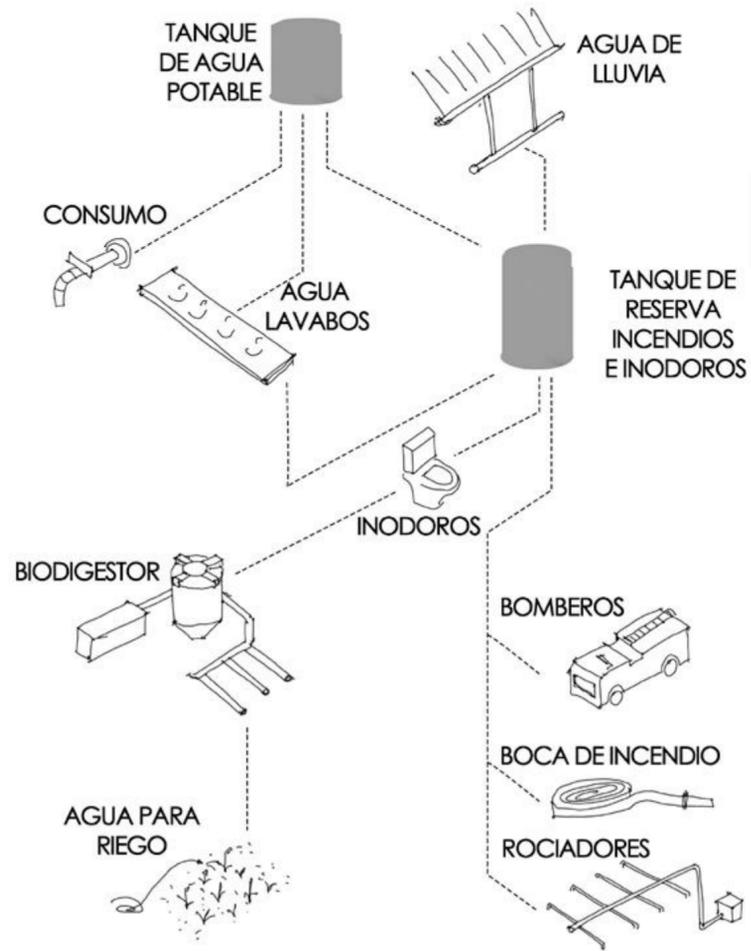
Perfiles de aluminio anodizado, Linea Modena

Vidrio Laminado 3+3

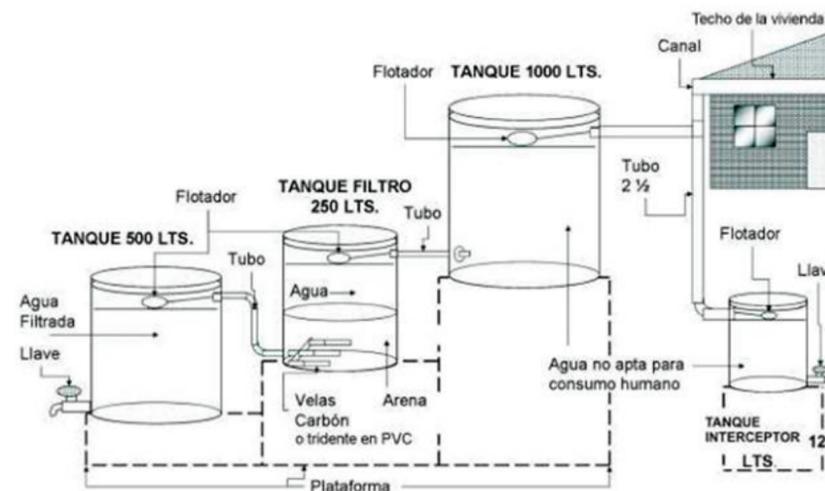


INSTALACIONES | | CAPTACIÓN DE AGUA DE LLUVIA

ESQUEMA / GESTIÓN DE AGUA



La preexistencia cuenta con gran superficie de cubierta en pendiente, que permite desaguar gran cantidad de agua. Instalación pluvial se encarga de desaguar el agua lluvia, recolectar en tanques de reserva para riego, inodoro e extinción de incendio. La reutilización no solo reduce la demanda de agua, sino que también el volumen de los efluentes, minimizando el impacto en el medio ambiente.

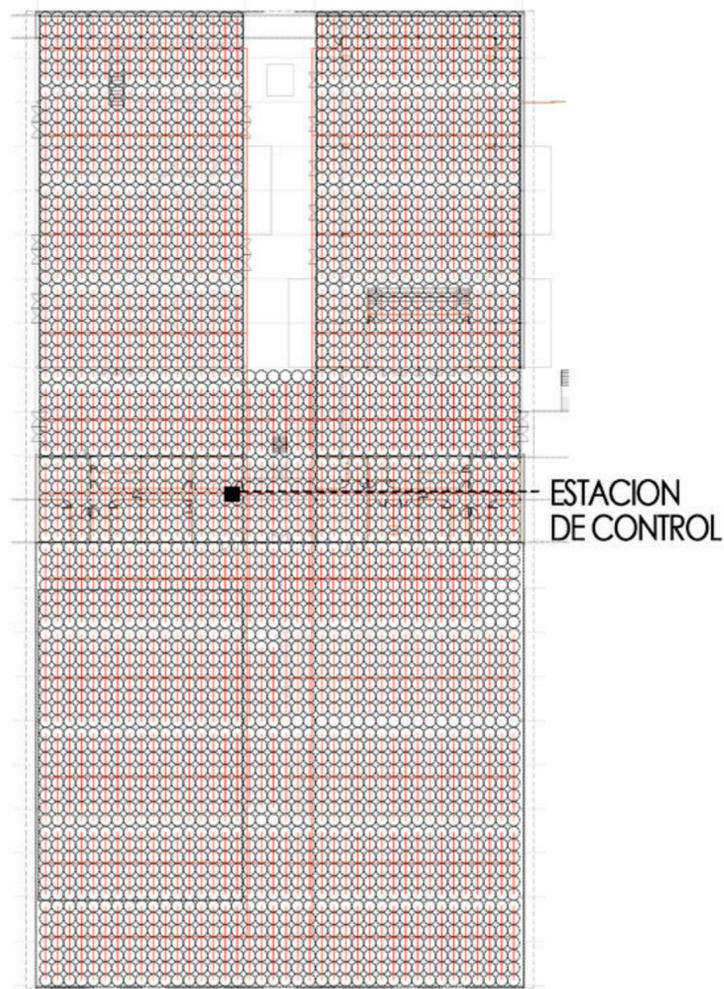


SISTEMA DE CAPTACIÓN Y FILTRACIÓN

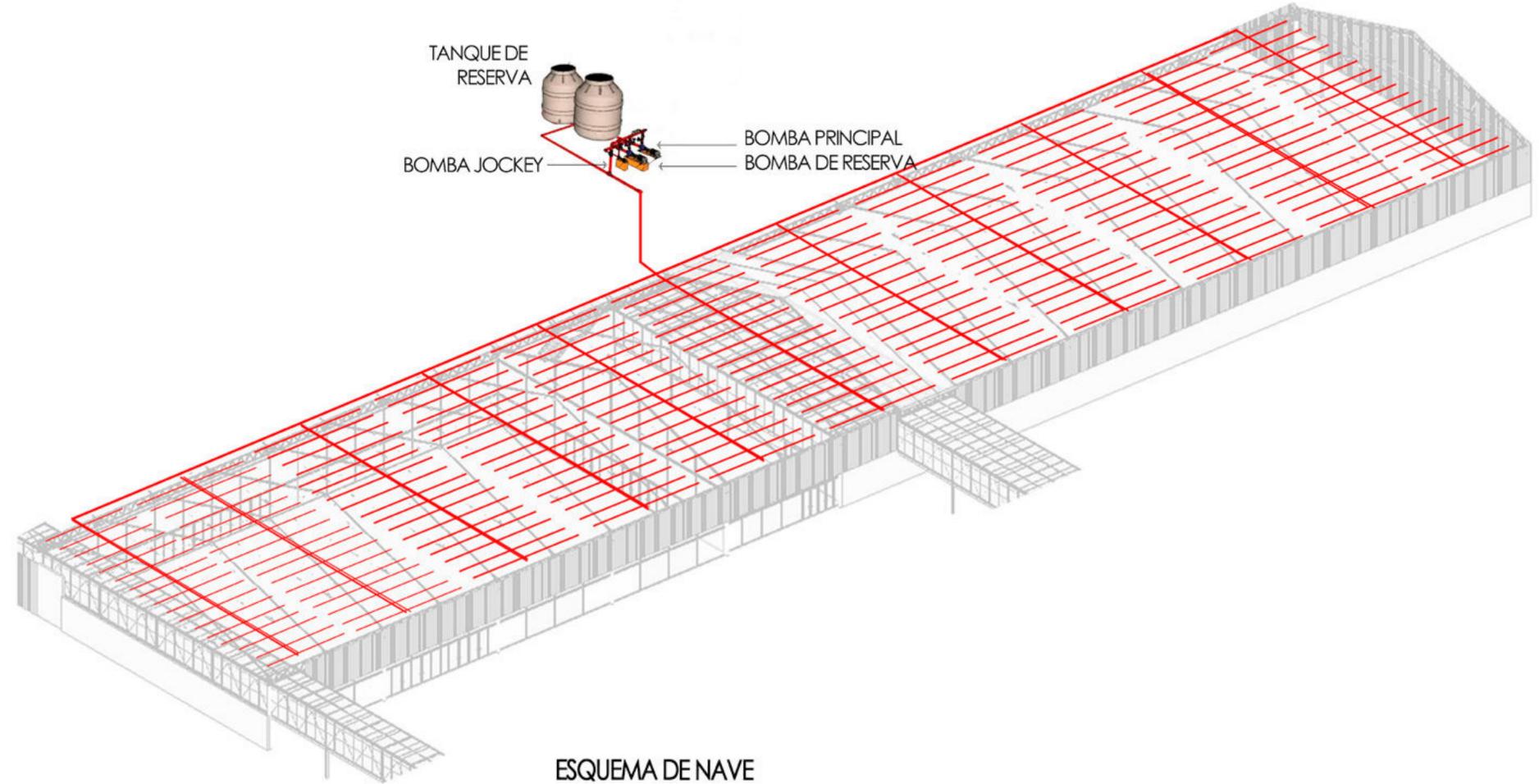
COMPONENTES Y DISEÑO DEL SISTEMA

- 1- CAPTACIÓN - Superficie del techo
- 2- RECOLECCIÓN Y CONDUCCIÓN - Canaleta y Canal
- 3- BAJANTE - Tubería PVC
- 4- TANQUE INTERCEPTOR - Tanque de reserva agua cruda para inodoro
- 5- CONEXIÓN A TANQUE - Tubería de pvc a tanque de recolección
- 6- REBOSE - Codo o tubería PVC
- 7- TANQUE DE RECOLECCIÓN
- 8- TANQUE DE FILTRADO DE ARENA - Recipiente con arena fina para filtración lenta y vela de carbón
- 9- TANQUE DE ALMACENAMIENTO DE AGUA TRATADA - Tanque con agua apta para consumo.
- 10- CONSUMO

INSTALACIONES | | EXTINCIÓN CONTRA INCENDIOS



ESQUEMA DE TRAZADO, ROCIADORES, GALPON 3



Se plantea una instalación independiente en cada galpón. El objetivo es evitar que se desarrolle el inicio de un incendio, evitar la propagación y extensión y facilitar las tareas de extinción.

Cuenta con un sistema central de alarmas, detectores de incendio, pulsadores manuales, alarmas y sirenas.

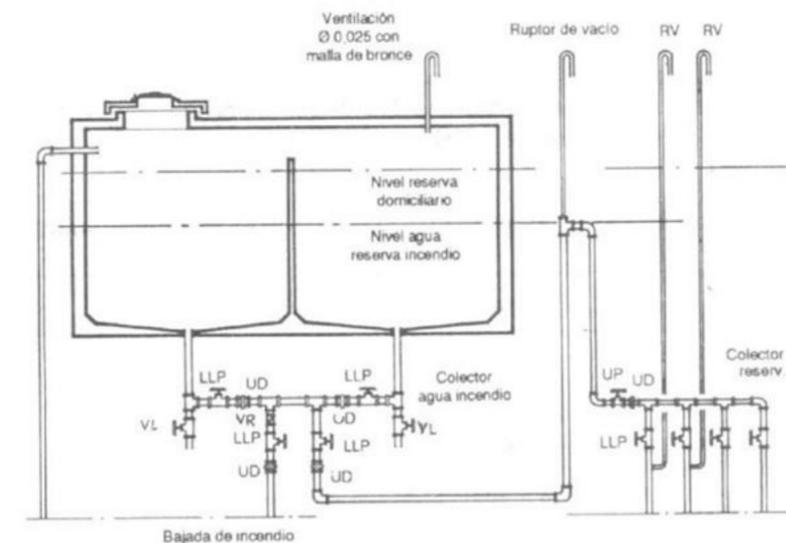
Los rociadores están ubicados de acuerdo al riesgo del edificio en cantidad suficiente para extinguir o impedir la propagación. El agua llega a los rociadores por medio de tuberías suspendidas del techo.

Los gabinetes según su clasificación del riesgo, requieren de conexiones mangueras en las rutas de emergencia. Es necesario disponer del espacio suficiente para las bombas requeridas.

Tanque de reserva con volumen requerido para rociadores y conexiones de manguera



EQUIPO CONTRA INCENDIO



TANQUE CONTRA INCENDIO

Los años que transite para formarme como arquitecta en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo me permitieron forjar conocimientos y vivenciar una historia académica enriquecedora, desde el aprendizaje con compañeros como con docentes.

Una experiencia que implicó mucho más que el deseo de ser profesional, un cambio personal desde diferentes perspectivas de la vida.

Con este Trabajo Final de Carrera, siento que marco mi paso por la FAU, volcando todo lo aprendido, experimentado y aconsejado por docentes que me han demostrado lo que significa ser apasionado en esta profesión. He tratado de proyectar mi forma de entender la arquitectura, comprender como profesional las posibilidades y herramientas para llevar a cabo un proyecto, intervenir sin olvidarme del impacto social, económico y ambiental que genera cada intervención, potenciar la identidad del lugar generando mayor interés en los visitantes por la historia .

Como aprendizaje de vida, hoy soy mas consciente de que en nuestros tiempos existen problemáticas a resolver, muchas que aún no se visualizan facilmente o no las vemos hasta que las padecemos.

Quiero ser parte de una arquitectura que no impacte negativamente, intervenga orgánicamente, integre a la sociedad, y la naturaleza.

Ser consciente de lo que construimos...



MUSEO DE CHOCOLATE NESTLE



CENTRO METROPOLITANO DE DISEÑO