



MUSEO FERROVIARIO

REACTIVACIÓN-REFUNCIONALIZACIÓN-REINSERCIÓN

FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

Autor: SÁNCHEZ León Ricardo

Nºalumno: 38725/8

Título: "Museo Ferroviario - reactivación, reestructuración y re inserción"

Proyecto Final de carrera.

Taller Vertical de Arquitectura N°: TVA1 MORANO / CUETO RUA

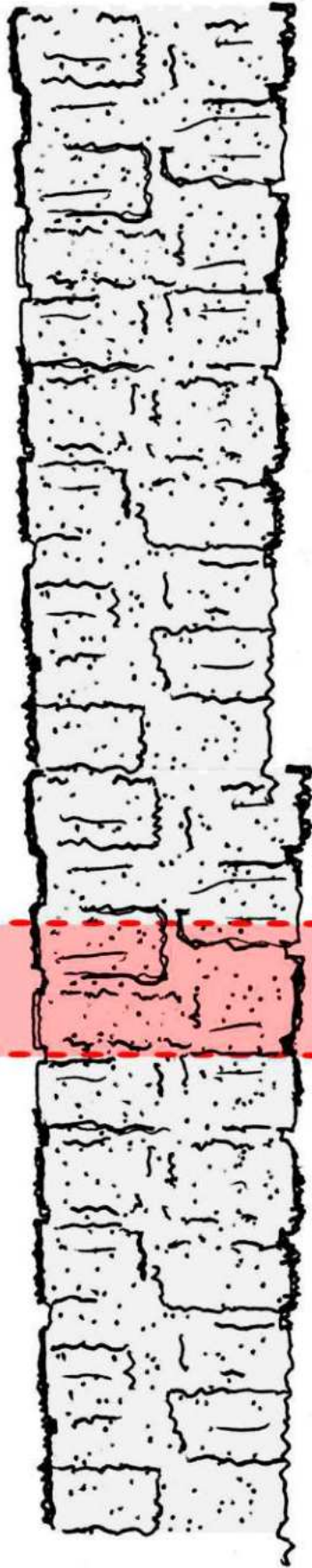
Docente: DI LORENZO Mariana

Institución: Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de defensa: 09/12/2024

Licencia creative Commons



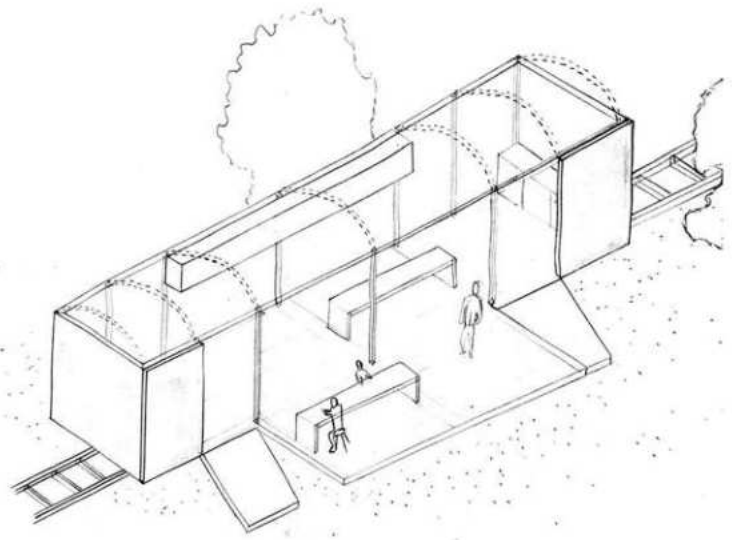


- 01_ Desarrollo
- 02_ Sitio
- 03_ Plan maestro
- 04_ Marco referencial
- 05_ Estrategias de intervención
- 06_ Proyecto
- 07_ Desarrollo tecnico
- 08_ Conclusiones

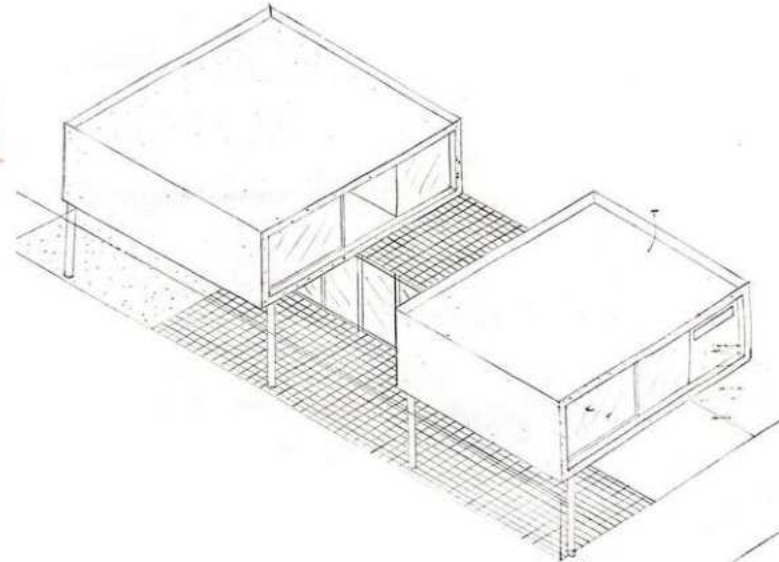


01 Disparador

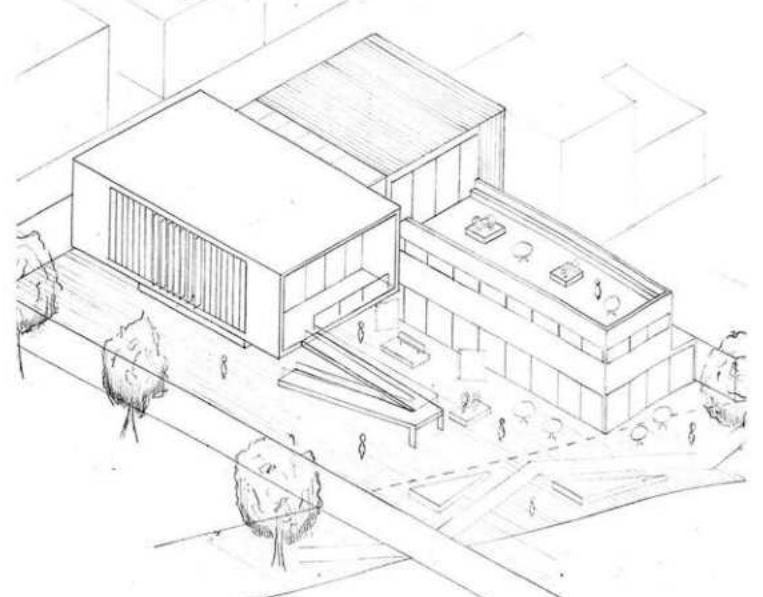
2016 Curso de ingreso_ El vagon



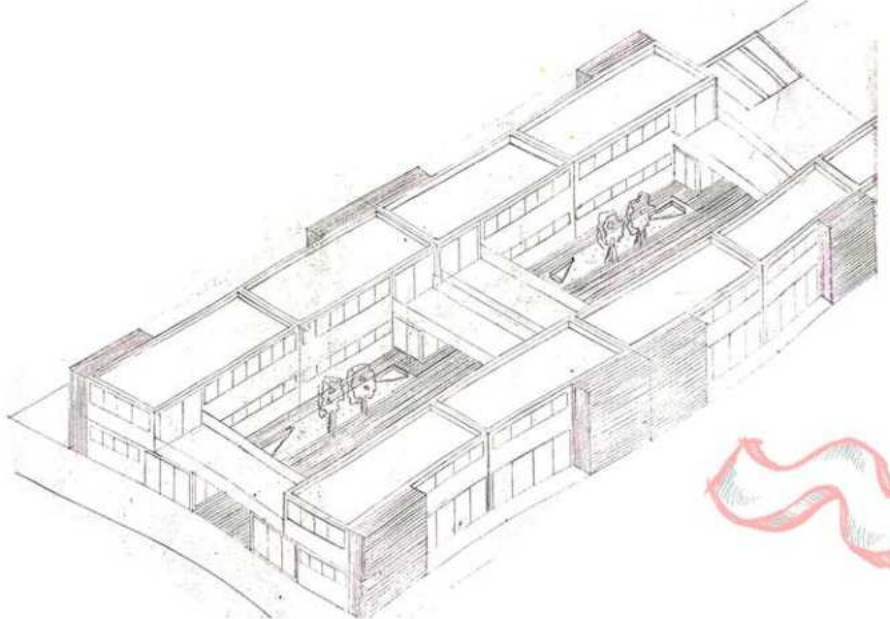
2017 1er Año_ Vivienda-taller



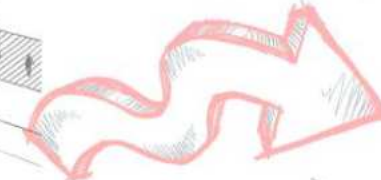
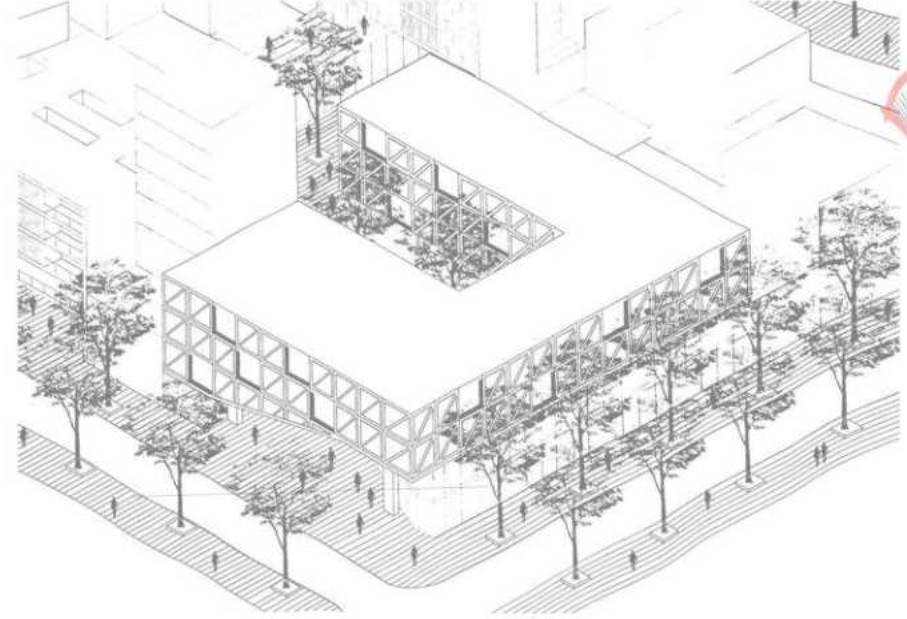
2018 2do Año_ Biblioteca publica



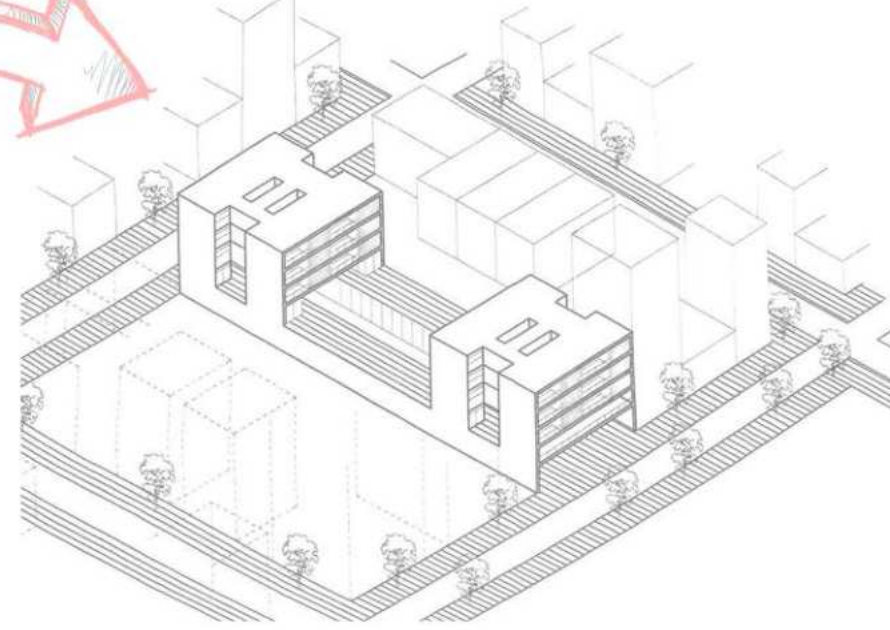
2019 3er Año: Conjunto de viviendas + taller



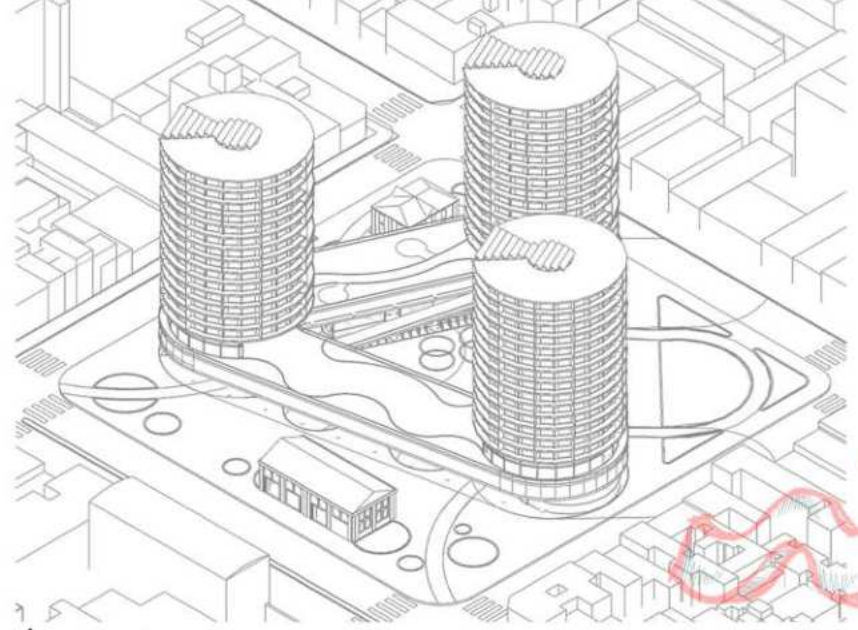
2019 3er Año: Museo de arte contemporaneo



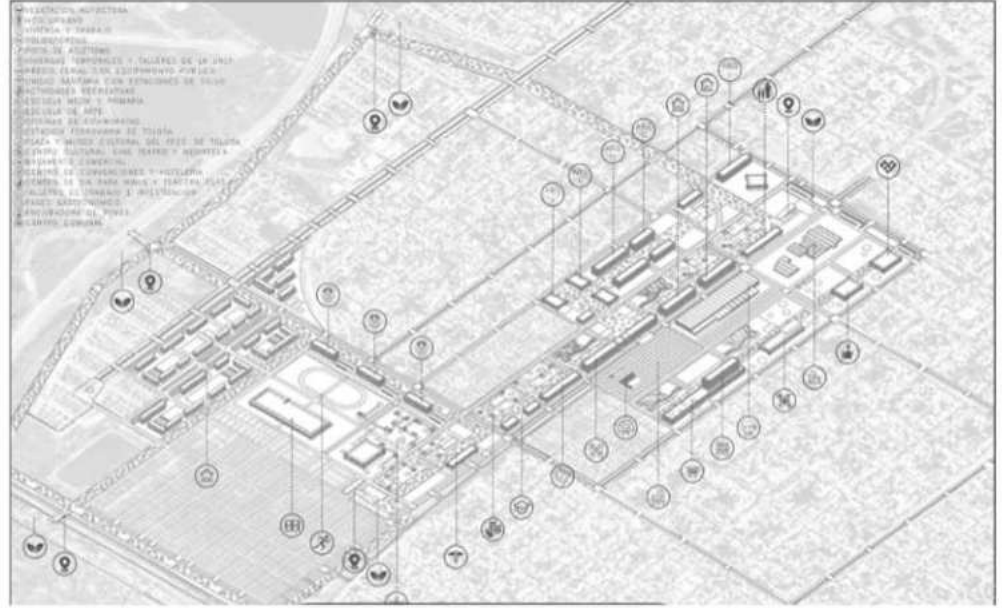
2020 4to Año: Conjunto de viviendas + taller



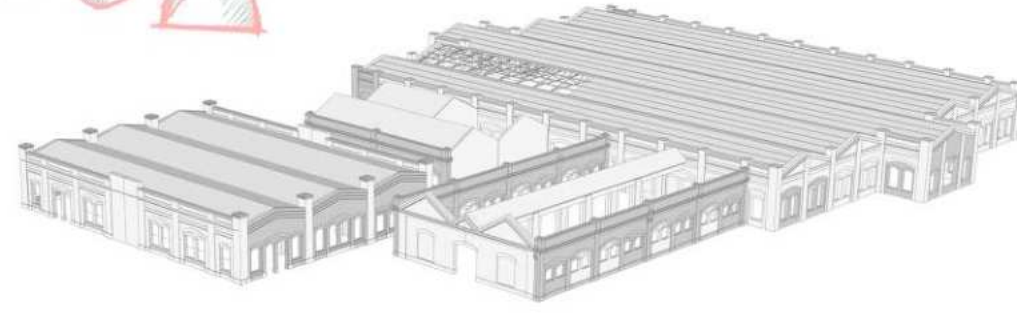
2021 5to Año: Conjunto de 256 viviendas + taller



2022 6to Año: Plan maestro Tolosa



2024 Trabajo Final de Carrera_ Museo Ferroviario



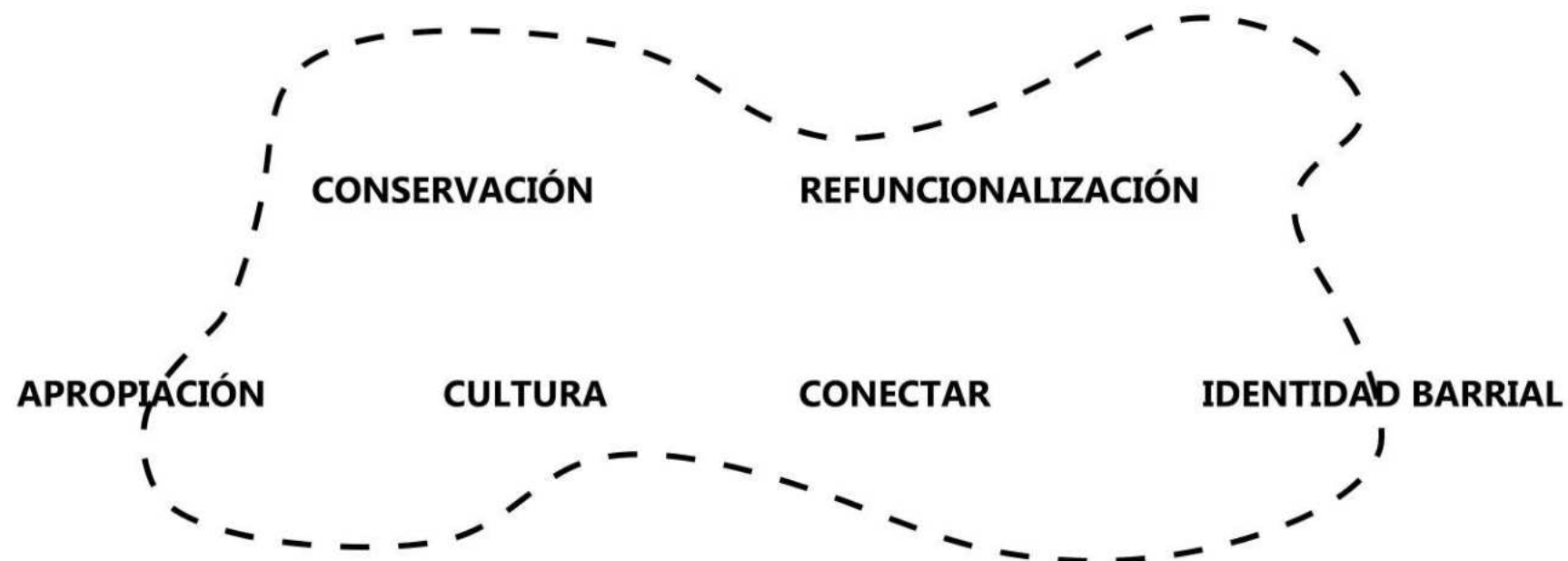
INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo, consta en el reciclaje, conservación y re funcionalización de las antiguas piezas arquitectónicas de estilo inglés, que fueron construidos a principios del siglo XX por el Ingeniero Otto Krause, a penas resuelta la ubicación de la nueva Capital de la Provincia de Buenos Aires. Los antiguos talleres del Ferrocarril de Tolosa, ubicados en la ciudad de La Plata, Buenos Aires, aún conservan sus paredes de ladrillo, piso de tierra y techo a dos aguas sostenido por rústicas vigas de hierro. Adentro, en medio de una atmósfera saturada de olor a gasoil, descansan locomotoras a vapor en el Museo del Ferroclub Argentino que parecen recién incorporadas al servicio, grúas de madera y viejas calderas aún en funcionamiento

Con tales lineamientos, se propone llevar a cabo una intervención en la memoria del famoso patio de la ciudad, en la que se supera la simple nostalgia, la simple fachada. Una memoria que se hace activa en el presente a través de dos estrategias, una urbana y una espacial.

El presente trabajo buscará abarcar los aspectos que caracterizan al barrio, su identidad y su relación con la historia de la ciudad, la industria y el ferrocarril. Materializar estos aspectos en un edificio preexistente en búsqueda de su recomposición volumetrica y funcional. Como sustento y propósito a la creación de este espacio, se tiene en consideración dos problemáticas presentes hoy en la ciudad, siendo estas el vacío ferroviario y la centralidad de la ciudad. El proyecto buscara dar respuestas a estas cuestiones, resolver y solucionar estas problemáticas y a su vez generar una puesta en valor acerca de los edificios preexistentes.

El barrio de Tolosa es el sitio apropiado para profundizar y argumentar el desarrollo de un trabajo enfocado en la identidad y la historia, y potenciado por las posibilidades de urbanización de los terrenos del ferrocarril en pos de una des-centralización, hacen que el programa a desarrollar se enfoque en una delegación de la administración de la ciudad, un edificio que sepa ser cabecera barrial, pero que al mismo tiempo no abandone su idea de ser representativo, ni ser ajeno al uso y apropiación de la comunidad vecinal.



MARCO TEORICO



INTERES PERSONAL

La potencialidad de los terrenos ferroviarios en desuso y su alto valor histórico y de identidad resultan ser un determinante para la selección del tema y el sitio.

Estos son factores que remiten a la identidad de una comunidad, dotada de una historia presente en ciertos sectores de la ciudad, y poder trabajar sobre estas cuestiones, resulta sumamente interesante. A grandes rasgos, partir de las problemáticas de funciones y saturación del casco, dando como resultado una vinculación dificultosa entre la ciudad y su periferia del Gran La Plata, resulta inevitable ver en estos grandes terrenos, una potencial solución para la proyección de nuevos polos y la vinculación planificada de lo que hoy son partes.

La selección del barrio de Tolosa como sitio para llevarlo a cabo se debe a su alto valor histórico, también ligado a la industria y el ferrocarril, pero a su vez, como punto de inicio de lo que hoy es una gran ciudad. Ser su origen, la pone en una relación directa a ser el desarrollo de un proyecto que se presenta como solución a las problemáticas presentes en ciudad de La Plata.

DESAFIO PROYECTUAL

Tomando como eje del trabajo la idea de comunicar y reflejar una identidad marcada fuertemente por el desarrollo de la industria en la historia de la ciudad, se plantea como primeras intenciones el identificar todos aquellos aspectos propios de su historia y fácilmente reconocidos tanto por la comunidad como por el resto de la ciudad, rescatar no solo sus valores de identidad, sino también conceptos aún presentes y fuertemente arraigados.

El principal objetivo a enfrentar será el desarrollo de un espacio que transmita la identidad del barrio de Tolosa, que brinde los servicios que una vez tuvo y fueron abandonados, un museo como punto de inicio en el recorrido histórico, un espacio que proponga un debate y haga partícipe a los distintos sectores del barrio de Tolosa, que pueda ser apropiado por las mismas y dar uso de sus funciones, que responda a sus necesidades y brinde un espacio alternativo. Un lugar donde se profundice el compromiso de una comunidad con su ciudad y se incentive la participación ciudadana.





02 Sitio

IMPLANTACIÓN - TOLOSA

Como ciudad planificada, La Plata hoy endía se ve condicionada por su estructura fundacional y el crecimiento se desarrolla de manera dispersa, desorganizada y en discordancia con el esquema del cuadrado perfecto. Se constituye actualmente como una ciudad desfigurada, atrapada por su trazado fundacional -que crece sin saber cómo, se escapa por sus bordes, y sus alturas exceden o escasean niveles al mismo tiempo.

Dentro del contexto histórico urbano, la actual estación ferroviaria de La Plata fue inaugurada y librada al servicio público en 1906. Su propósito principal (además de la necesidad de conexión directa entre la capital nacional y la provincial) se vio atravesado por su necesario traslado programático, desde el centro donde actualmente se encuentra el pasaje Dardo Rocha- hacia el borde de la ciudad. De esta manera, el centro, liberado del sistema ferroviario, pudo consolidarse como nodo administrativo y comercial, con flujos meramente automovilísticos y peatonales.

Así como el cambio de estación en aquel momento contribuyó al avance urbano de La Plata, es necesario repensar los criterios establecidos con la situación en el clima de crecimiento actual. En este sentido, la premisa de trasladar la estación de La Plata a Tolosa, desencadena en la liberación de un predio vacante con potencial de congregar el origen de no sólo una, sino una conjunción de nuevas centralidades urbanas a partir de la estructuración de un sistema.

Tolosa, fundado por Martín Iraola luego del loteado de una fracción de las tierras de las "Lomas de Ensenada" y nombrado como la localidad vasca originaria de su familia paterna, Tolosa nació como una parada antes del puerto de Ensenada en el vínculo entre él y Buenos Aires, que con el tiempo albergaría la actividad industrial del ferrocarril. Actualmente, el barrio de Tolosa mantiene su perfil urbano de carácter residencial, en el mismo se desarrollan numerosas actividades tanto comerciales como recreativas, y cuenta con una de las comunidades más activas y participativas de la ciudad de La Plata.

El barrio tiene una extensión comprendida desde la bajada de la autopista Bs.As. - La Plata hasta el estadio Único de La Plata y sus inmediaciones, delimitado por la avenida 31. Abarca desde el lateral noroeste del casco urbano con circunvalación, hasta su encuentro con Ringuelet y Gonnet en la avenida 520 en su extremo opuesto, por lo que se lo puede seguir considerando como la puerta de acceso a la ciudad mediante Camino Centenario, Camino Gral. Belgrano, la línea de Tren Roca y, como antes se mencionó, la bajada de la autopista.

Tolosa mantiene diversos espacios y edificaciones que son altamente características de su historia ferroviaria y su rol en la construcción de la ciudad, como el barrio de las mil casas y el propio predio ferroviario con sus edificios. El terreno del ferrocarril es el gran factor a destacar, ubicado en la parte superior del barrio, y dado que el ferrocarril fue el vínculo con Buenos Aires, esto lo convierte en el punto de partida para la creación del mismo barrio y por consecuencia, la ciudad.

La presencia de la industria ligada al transporte en dicho terreno atrajo a los primeros habitantes, luego un éxodo de la Ciudad de Buenos Aires durante una epidemia de fiebre amarilla y el traslado de actividades hacia Ensenada, la convirtió en una parada entre el puerto y la capital nacional luego de la división de los terrenos por parte de Iraola. La propia comunidad encuentra un gran foco de identidad en el rol del ferrocarril en la historia de la ciudad, por lo que resulta ser la característica distintiva del barrio y su comunidad.

PUEBLO TOLOSA

SITUADO EN LAS LOMAS DE LA ENSENADA

Terreno de la propiedad de D. Martín J. Yraola.

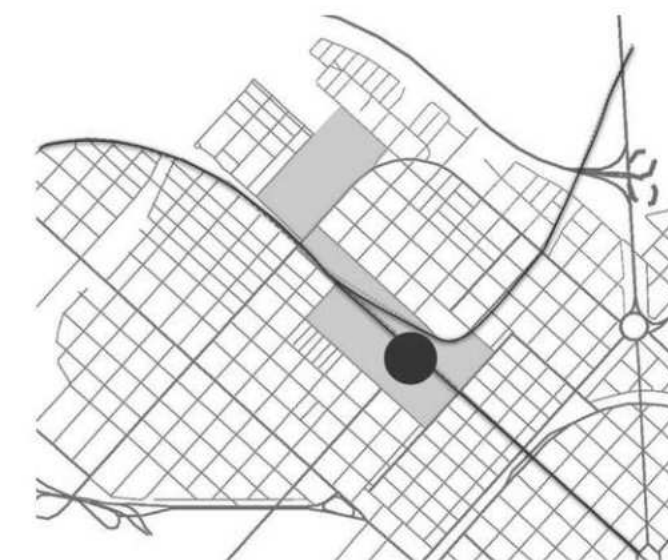
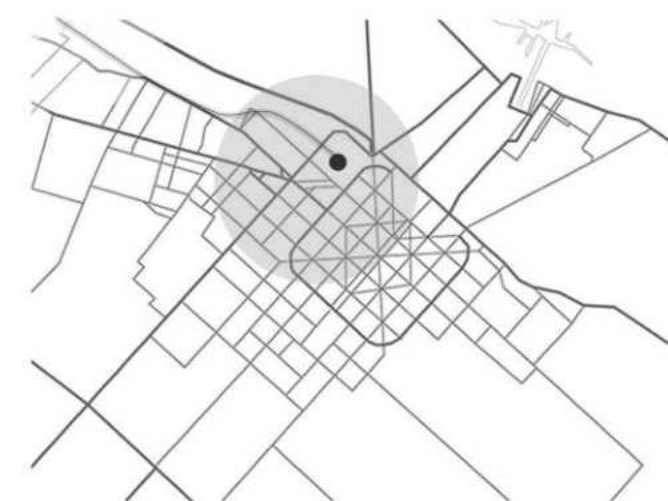
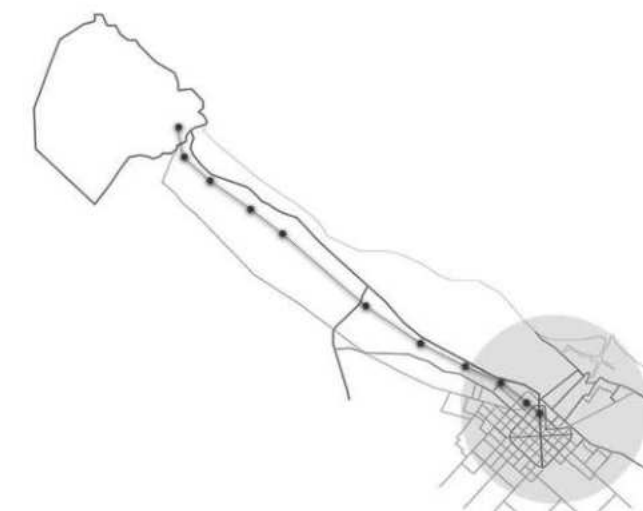


Plano del primitivo pueblo de Tolosa, año 1871, que se utilizó para la venta de solares, por Martín J. Iraola, su fundador.

LA HISTORIA FERROVIARIA

Apenas resuelta la ubicación de la nueva capital de Buenos Aires, el gobierno consideró necesario unirlos a la que pasaba a ser la capital federal mediante una línea férrea, y recurrió para ello al procedimiento más práctico y de más rápida solución: extender los rieles del ferrocarril "Boca y Ensenada", inaugurando en diciembre de 1872, desde la Ensenada a nuestro pueblo, que lindaba con la nueva ciudad a levantarse. La construcción de la línea "Ensenada-Tolosa" se realizó con tal celeridad que pudo ser habilitada el 11 de Octubre de 1882, o sea un mes antes de la piedra fundacional. Esta vía es la que llegaba a Tolosa desde Ensenada por la calle 527 y se utilizó para el transporte solo durante algunos años. Como esta línea atravesaba el bañado, no llenaba todas las condiciones deseables, ordenándose entonces la construcción del Empalme Pereyra, que a la vez de ofrecer mayores ventajas, acortaban la distancia de la capital federal, pues suprimía el paso por Punta Lara. Fue inaugurada el 1 de diciembre de 1883. Esta vía se extendió desde Ringuet a la Estación Pereyra, donde empalmaban con la existente vía "Ensenada-Boca" y la posterior construcción de la línea al Dock y Río Santiago, que fue terminada en Septiembre de 1889, después de esa fecha, el ramal Tolosa-Ensenada" continuo utilizándose principalmente para el transporte de carga, hasta hace algunos años (década del 60) en que por motivo de la enorme aluencia de personas a Punta Lara en la temporada veraniega, corrieron algunos trenes especiales de pasajeros, hasta inés de la década, en que permaneció inactivo y en total abandono. En 1995 repararon las vías y se la utiliza para el transporte de carga pesada de acero desde San Nicolás-Tolosa-Planta Siderar. Casi enseguida, como complemento obligatorio, se extendió una línea

sistema Decauville, con tracción a vapor, desde Tolosa hasta la plaza principal (hoy Plaza Moreno) para el servicio ordinario de pasajeros y encomiendas, la que fue reemplazada pocos meses después por, el 1 de Septiembre de 1888. Esta vía férrea que partiendo de la Estación de Tolosa llamando entonces "La Plata", llegaba la estación central denominada "19 de Noviembre" ubicada hoy en el Pasaje Dardo Rocha, con una extensión de 3600 kilómetros. Esta antigua denominación de las estaciones "La Plata" a la de "Tolosa" y "19 de noviembre" a la a causa de las frecuentes confusiones fue modiicada en 1884, ya que se prestaba, a confusiones. Desde entonces llevan sus nombres actuales. La estación central, fue trasladada algunos años más que hoy tiene e inaugurada en el año 1906. Mientras tanto, el gobierno, siguiendo la política ferroviaria para vincular la nueva Capital con las más importantes ciudades y zonas de la provincia, extendió varios ramales, tales como Tolosa Ferrari, conocido por Brandsen, librado al público 1883 y que empalmaban con la línea principal del ferrocarril del sud: La Plata- Haedo, que pasaba por Villa Elisa, mármol y Temperley. El 1 de agosto de 1887 se inaugura la línea Tolosa a Magdalena.



CONTEXTO POLITICO, CULTURAL Y SOCIAL

El modelo agroexportador, instauró un lujo económico entre las potencias industriales, por lo que, la ciudad de La Plata fue planeada para servir como la capital de la provincia después de que la ciudad de Buenos Aires fuera declarada como Distrito Federal en 1880. Se fundó oficialmente por el gobernador Dardo Rocha el 19 de noviembre de 1882 y su construcción concluyó en la federalización de la ciudad ya que, ya que se encuentra próxima a las instalaciones del complejo portuario-industrial y de la zona franca de Ensenada, desde donde parten buques de gran calado, en especial petroleros.

El armónico plan con el que fue encarado el proyecto es uno de los ejemplos más relevantes, a nivel mundial del urbanismo del siglo XIX; la misma es reconocida por su trazado cuadrado, sus diagonales, su amplio bosque y por sus plazas, que se colocan con exactitud en damero cada seis cuadras. En esta trama perfecta, Tolosa se encuentra al costado Noroeste del anillo perimetral.

Los factores que determinan la fundación de Tolosa fueron el ferrocarril, en primer lugar, y la dispersión provocada en Buenos Aires por la epidemia de iebre amarilla, lo que provocó el éxodo de una buena parte de la población que, en gran medida, se llegó hasta Tolosa.

Una vez habilitado el Ferrocarril Oeste, se construyen los talleres ferroviarios en 1884, los más grandes de Sudamérica, que comienzan sus actividades con mil obreros.

Al pasar los ferrocarriles a manos de los ingleses, los talleres fueron desmantelados en 1890.

Entre todas las ciudades ya existentes en esa época, Dardo Rocha se inclinó por Ensenada, contigua al Río de La Plata y conectada con Buenos Aires a través de las plasmadas vías del Ferrocarril Buenos Aires a Ensenada. Estos terrenos, poblados por montes, lomas

y bañados recorridos de suroeste a noreste, hasta desaguar en el cercano Río de la Plata, por el Arroyo del Gato (hoy entubado); constituían parte de las propiedades de Martín Iraola, hallándose adyacentes al pueblo de Tolosa fundado en 1871. Para el diseño de la urbe, convocó al Ingeniero Pedro Benoit que trazó los planos de la futura capital de la provincia, y Tolosa albergó a aquellos obreros que levantaron la ciudad .



REACTIVANDO LA HISTORIA

El diálogo entre lo preexistente y los elementos nuevos, se da través de ciertas operaciones que permiten el equilibrio entre la forma y el uso. Para llevarlo a cabo, se describen a continuación las operaciones base para proyectar y materializar la morfología de los nuevos dispositivos arquitectónicos. La rehabilitación del inmueble se logra a través de la gestión pública de la universidad (UNLP), tomándolo como extensión de los museos con los que cuenta dicha institución, permitiendo así, que se lleve a cabo las operaciones antes mencionadas. Desde lo contextual con la intervención del edificio, se busca generar un nuevo "Hito Urbano", desde la materialidad se busca la convivencia de los nuevos elementos contemporáneos con lo existente. En toda la intervención, se prioriza conservar los aspectos originales, interviniendo mediante adiciones sutiles con la reconstrucción de las cubiertas, aperturas de ventanas, entre otras. Estas operaciones logran una lectura de unidad entre las distintas partes; diferenciando lo nuevo de lo existente. Se manifiestan las ideas de adecuación en la preexistencia, y la base responde a las necesidades reales obteniendo un lenguaje claro. Los nuevos e intensificados usos del museo, siempre buscan potenciar el valor histórico de las piezas arquitectónicas y así suplir las demandas del sector.



ANTECEDENTES CONTEXTUALES

Los datos para el desarrollo del nuevo programa, se extraen a partir de un relevamiento contextual, sensible y con actores del lugar que permiten percibir la falta de disponibilidad de espacio para la formación, dado que la demanda de la sociedad es mayor a la que el conocido Galpón de Tolosa puede brindar. En la actualidad, el sector intervenido, se encuentra en desuso, de hecho su estructura no se encuentra completa, mas específicamente la cubierta. Estos galpones eran utilizados para el guardado de maquinas, herramientas hasta reparaciones de las mismas.



ANTECEDENTES INDUSTRIALES

Argentina fue pionera de la infraestructura ferroviaria, producto de las extensiones de los rieles en todo el país. La respuesta al desarrollo industrial, se consolida a través de la construcción de los talleres ferroviarios, en los que se desarrollaban especializaciones del tipo metalúrgico y mecánico de alta complejidad. Dicha infraestructura, estaba dedicada a la búsqueda de soluciones para tal servicio, como así también para efectuar reparaciones del material a incorporar, como fabricación de materiales nuevos que permitían desarrollar las actividades productivas de la industria. Este sector industrial, también operaba tanto trenes de carga como de pasajeros, estos últimos de todo tipo: de larga distancia hacia gran parte de la Argentina, urbanos en el área metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires, e interurbanos entre ciudades del interior del país. Ferrocarriles Argentinos fue una de las líneas férreas más grandes del mundo. Durante la dictadura militar del Proceso de Reorganización Nacional, estas estaciones donde aún seguían en pie las locomotoras, y áreas de trabajo destinadas al desarrollo industrial, sufren un estado de deterioro del que jamás se recuperarían. A continuación de esto, el hecho que generó un quiebre para estas construcciones de mampostería y techo a dos aguas, fue privatizada por Carlos Menem entre 1991 y 1993, en el que se cancelan los Servicios Interurbanos de Pasajeros, por el cierre de Ferrocarriles Argentinos (FA). Al correr de los años, lucha de los vecinos de cada localidad por alcanzar la puesta en valor de dicho patrimonio, ha alcanzado el interés de muchos profesionales, trabajar en conjunto o no, en estas intervenciones. De alguna forma, comienzan a trazarse nuevos lazos entre la historia y las necesidades actuales para responder a las necesidades actuales.

PROBLEMATICAS

CENTRALIDAD

La ciudad de La Plata, al igual que el gran Buenos Aires presenta un alto número de crecimiento según los últimos censos realizados. Si bien su diseño inicial la planteaba como una centralidad administrativa y política, el aumento de la mancha urbana y la expansión del Gran La Plata ha aumentado la carga de funciones y actividades que se realizan en el casco urbano (su diseño original). La saturación del mismo no solo dificulta la accesibilidad desde estos barrios, sino que los servicios y funciones propias del centro resultan ser, para estos vecinos, en muchos casos inaccesibles y mayormente ineficientes.

Esta concentración también acarrea numerosas dificultades como el entorpecimiento de la accesibilidad vehicular al centro de la ciudad, una enorme presencia de los mismos en las avenidas y sectores de funciones centralizadas, principalmente a lo largo del eje fundacional. Sin embargo, esta problemática se arrastra a avenidas aledañas que se conectan con dicho eje, y el mismo problema se expande hasta los límites del casco hacia los principales vínculos con el Gran Buenos Aires. Además de la alta presencia vehicular, también se detecta un fuerte tránsito peatonal por las veredas de las avenidas más relevantes como puede ser el caso de 13 o 7, dificultando también el poder circular por estas veredas abarrotadas.

Como se puede apreciar, la concentración de funciones y actividades en el casco urbano deriva en múltiples desventajas y complicaciones que no hacen más que acrecentarse y profundizarse con el paso del tiempo, es necesario llevar a cabo un proceso de reorganización de sus actividades y funciones de tal modo que se puedan acercar y distribuir dichos servicios. El llevar a cabo la creación de nuevos polos de atracción puede

suponer una mejora no solo en la accesibilidad del casco urbano, sino también en el acercamiento de servicios de atención y asistencia básicos y necesarios.

Este proceso consiste en llevar dichas funciones básicas del centro de la ciudad hacia espacios que se puedan constituir como sub-centralidades, y que funcionen a partir de establecer comunas barriales, utilizando como antecedente el proceso llevado a cabo en la ciudad de Buenos Aires. El principal objetivo es que estas nuevas centralidades cumplan la función de cabecera barrial, una delegación de los servicios y autoridades de La Plata que se focalice en atender de forma más autónoma las necesidades del barrio y su comunidad, que administre dicha comuna y gestione la toma de decisiones junto con los vecinos, que funcione como un intermediario entre la comunidad y las autoridades de la ciudad.



Crecimiento mancha urbana



Concentración de funciones



Potencialidades de sub-centralidades



DESUSO Y ABANDONO SECTOR FERROVIARIO

Estos grandes espacios industriales presentes en la trama urbana que son los terrenos del ferrocarril ubicados en Tolosa, Gambier, Meridiano V y La Plata Cargas, resultan ser potencialidades con muchas virtudes en pos de su reutilización y urbanización, además de poseer un alto valor y producto de su historia e industria que dio forma a la ciudad de La Plata.

Sin embargo, al profundizar en estas potencialidades, las mismas presentan sus propias problemáticas y múltiples desventajas para la ciudad y su conectividad.

Los terrenos ferroviarios y suelos industriales infrautilizados son grandes extensiones de espacio que se traducen en vacíos de la trama urbana. El ferrocarril y demás industrias requieren de una extensión de espacio considerable para llevar a cabo sus respectivas funciones, pero al encontrarse sin actividad terminan por ser espacios desperdiciados. Los mismos concentran usos cerrados hacia su interior y que interrumpen las relaciones entre áreas de la ciudad, fragmentando su trama y su comunidad, dificultando su relación y comunicación directa. El desuso y abandono de estos espacios resulta en una fragmentación de la ciudad, una barrera sin propósito alguno y en constante deterioro.

La recuperación y conversión de estos espacios puede potenciar a la ciudad en diversos aspectos, tanto urbanística como funcional, los talleres presentes en estos terrenos se encuentran en condiciones aptas para una reutilización y refuncionalización, pudiendo mantener su impronta industrial que tanto caracteriza a los barrios en los que se encuentran, además de mantener erigidos los edificios que materializan la historia industrial de la ciudad. La refuncionalización y urbanización de espacios

industriales es un proceso que se viene llevando a cabo a lo largo de los años en múltiples ciudades del mundo al encontrarse con estas barreras físicas y virtuales dentro de su mancha urbana. Estas intervenciones se promueven como una revaloración de edificios históricos, una renovación de su entorno, una actualización y reconexión entre áreas de la ciudad.

Su destino puede variar de acuerdo al espacio brindado, tanto por las preexistencias como por el mismo terreno, además de responder a necesidades de la ciudad de establecer usos que se consideran en falta, relocalización de funciones o expansión de actividades determinadas, como espacios comerciales, instituciones educativas, transporte, etc.

Los terrenos de la ciudad más propensos a responder a una descentralización son los de Tolosa, Gambier y Meridiano V, ya que se encuentran en la dirección de las tendencias de crecimiento de la ciudad y en el límite del casco urbano o próximos al mismo, mientras que terreno de La Plata Cargas se ubica en el encuentro entre los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada, cerca de los predios industriales



RELEVAMIENTO - ESTADO DE CONSERVACIÓN



GALPONES EN CONDICIONES MAS DEFAVORABLES

Estos galpones se encuentran en estado de deterioro, presentando una estructura en buen estado. AL dia de hoy no presenta cubiertas por lo cual lo hace inhabitable.

Sera caso de refuncionalizar y reestructurar su cubierta para poder desarrollar programa en el mismo, el cual sera destinado al programa principal del tema que es museo. Presenta posibilidad de expansion de sus espacios debido a los vacios que contiene a su alrededor, pensandolos como espaios en semicubierto o al aire libre como patios exteriores.

RELEVAMIENTO - ESTADO DE CONSERVACIÓN

GALPONES ADMINISTRATIVOS

Estado conservacional: Estructura portante sostenida, falta mantenimiento, se remodelo despues del incendio para gestionar la organización actual, hay naturaleza presente en sus muros.

Se propone la re funcionalización y puesta en valor, generando un centro cultural y mediateca popular. se trasladan las actividades educativas al galpon del ferroclub.

GALPON FERROCLUB ARGENTINO

Estado conservacional: Estructura portante sostenida, falta mantenimiento, hay naturaleza presente en sus muros.

Se propone la re funcionalización y puesta en valor, generando una escuela primaria y secundaria, como asi una biblioteca. A su vez seguira funcionando el ferroclub como talleres para acercar a los chicos la cultura ferroviaria.

TANQUE DE AGUA

Estado conservacional: Si bien no posee deterioro considerable, su estructura material se encuentra en buen estado de conservación, se deberá hacer de todas formas tareas de restauración para recuperar su apariencia original. Los trabajos de restauración se efectuarán para que el mismo funcione como reserva para el abastecimiento sanitario e incendio del programa educativo-cultural.

TORRE MIRADOR

Estado conservacional: Se encuentra en deterioro, tanto desde lo estructural como material. Funcionaba con una escalera en la cual se podía acceder a entresijos. Como la misma fue retirada, actualmente está inaccesible. Dicha torre, a comparación de las demás pre-existencias es la que se encuentra en mayor estado crítico por la falta de mantenimiento y su progresivo deterioro. Su restauración se realizará para que funcione como hito, faro tolosano y mirador.



¿ES TOLOSA UN TERRAIN VAGUE?

El termino terrain en frances hace referencia a una porción de tierra con limites precisos dentro de la ciudad, pero con cierta carga significativa de lo que pueda edificarse. Para el concepto de vague, Sola Morales, analiza los origenes del termino que estan relacionados a terminos de vacio, desocupado, libre, disponible, y a su vez indeterminado, impreciso, incierto.

La relación entre la ausencia de uso, de actividad y el sentido de libertad, de expectativa es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague de las ciudades tienen en la percepcion de la misma en los ultimos años. Vacio, por tanto, como ausencia pero tambien como promesa, como encuentro, como espacio de lo posible, expectación.¹

Son sus bordes faltos de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana.



Producción de un acontecimiento en un territorio extraño, casual despliegue de una propuesta particular que se superpone a lo ya existente, repetido vacio sobre el vacío de la ciudad, silencioso paisaje artificial tocando el tiempo histórico de la ciudad pero sin cancelarlo y tampoco sin imitarlo. Flujo, fuerza, incorporación, independencia de las formas, expresión de las líneas que las atraviesan. Más allá del arte que desvela nuevas libertades.



03 Plan Maestro



VIAS PRINCIPALES: Predominancia de las vías de circulación de los transportes públicos,. El transporte vial se introduce en el trazado interno del barrio a través de avenidas de media escala. Las vías del tren marcan un límite, frontera entre 2 sectores de la ciudad produciendo fragmentación urbana.

TRAZADO URBANO: Se puede observar (azul) el trazado original de las manzanas típicas de La Plata, con una extensión de la misma (amarilla) a través del sector de Tolosa bordeando todo el terreno de los talleres ferroviarios. Luego (celeste) se encuentran manzanas subdivididas desde la 520 hacia la lejanía del casco urbano y desde la 122 hacia el Ensenada.

RECURSO NATURAL: La mayoría del recurso natural del sector, la ciudad lo dispone como vacío, los asentamientos informales lo encuentran como un sector de expansión y la ciudad los reconoce como límites. El desbordamiento de infraestructura en la cercanía de estos, deja zonas sin el aprovechamiento de un recurso tanto paisajístico como habitable.

VIAS SECUNDARIAS: Trazado de la retícula "perfecta" proveniente de la unidad de manzana tipo de La Plata, a medida que nos alejamos del casco urbano comienza a aparecer una cuadrícula distinta producto de la informalidad y la falta de planeamiento urbano, la continuidad de este trazo se encuentra interrumpido por la presencia de los vacíos entorpeciendo la comunicación y la conexión entre ambos sectores.

Imagen satelital 2004

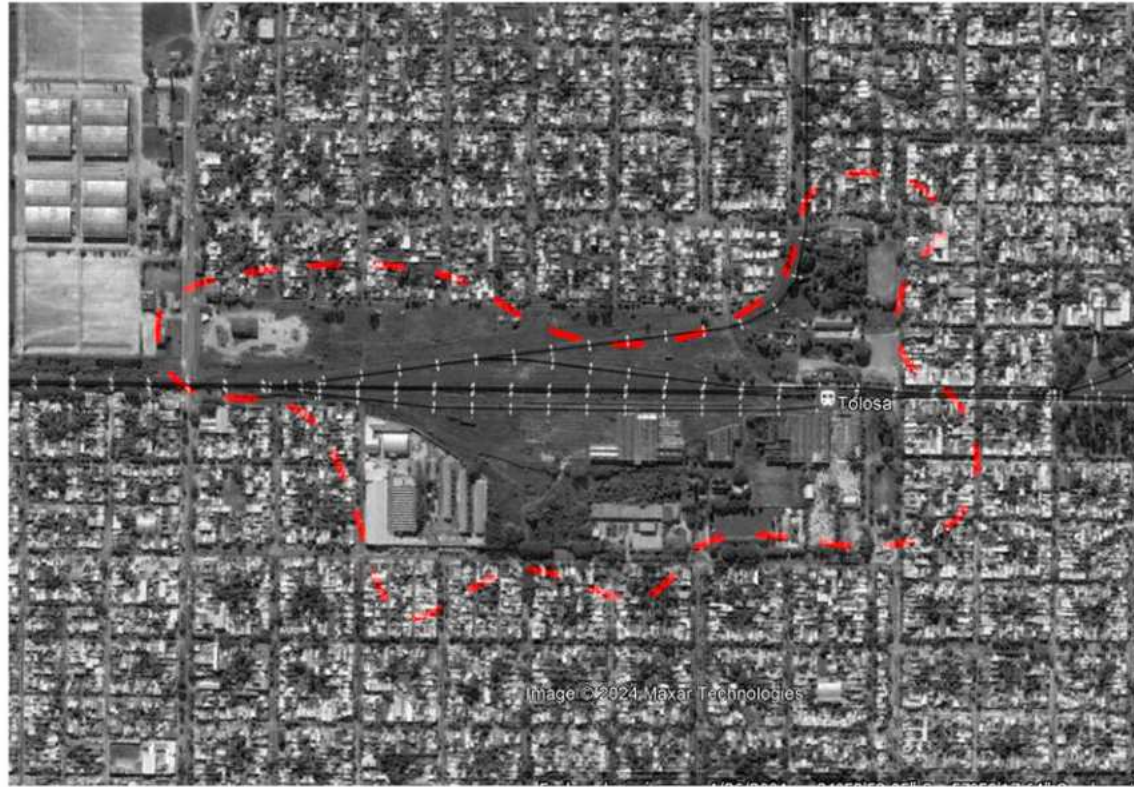


Imagen satelital 2015

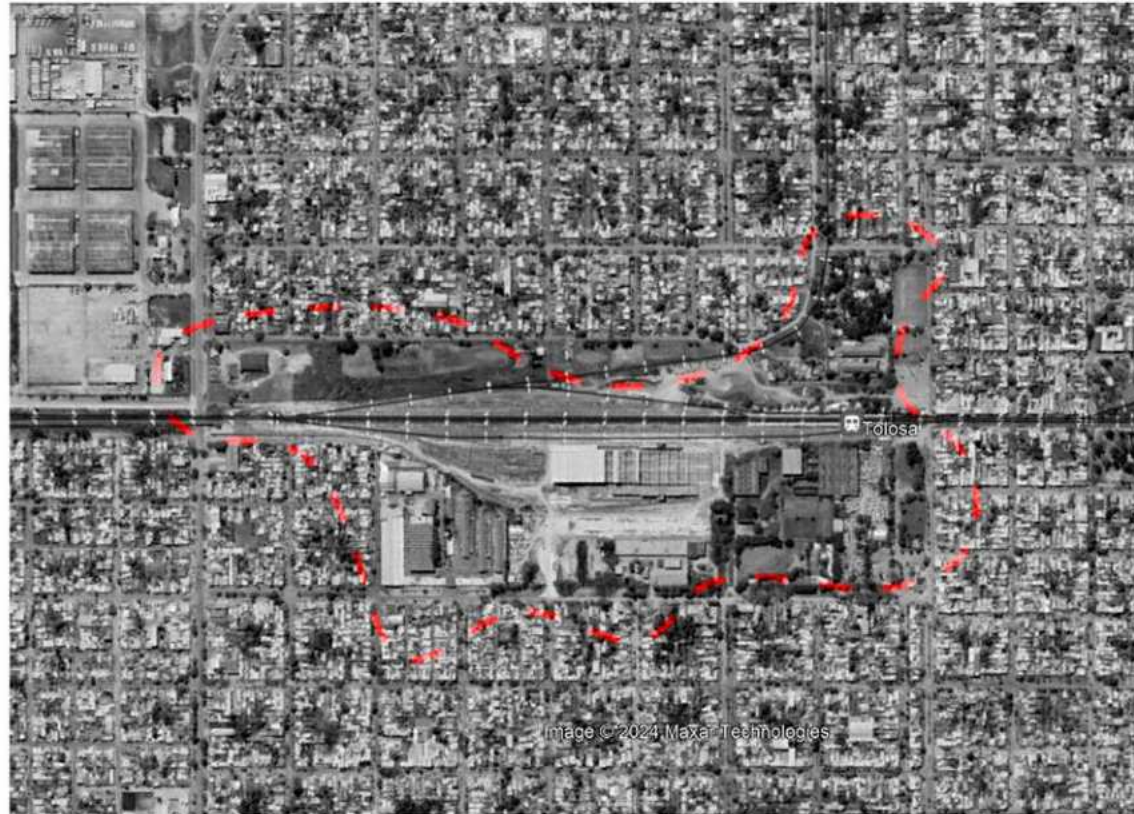


Imagen satelital 2018

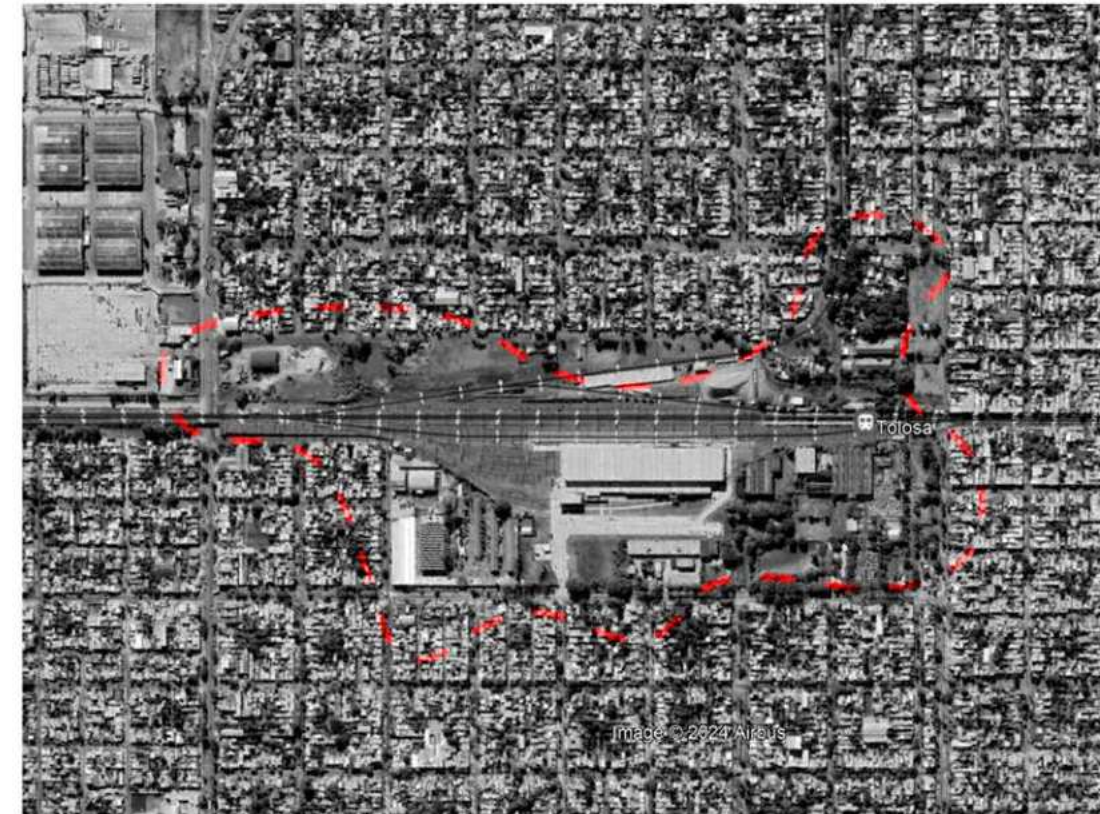


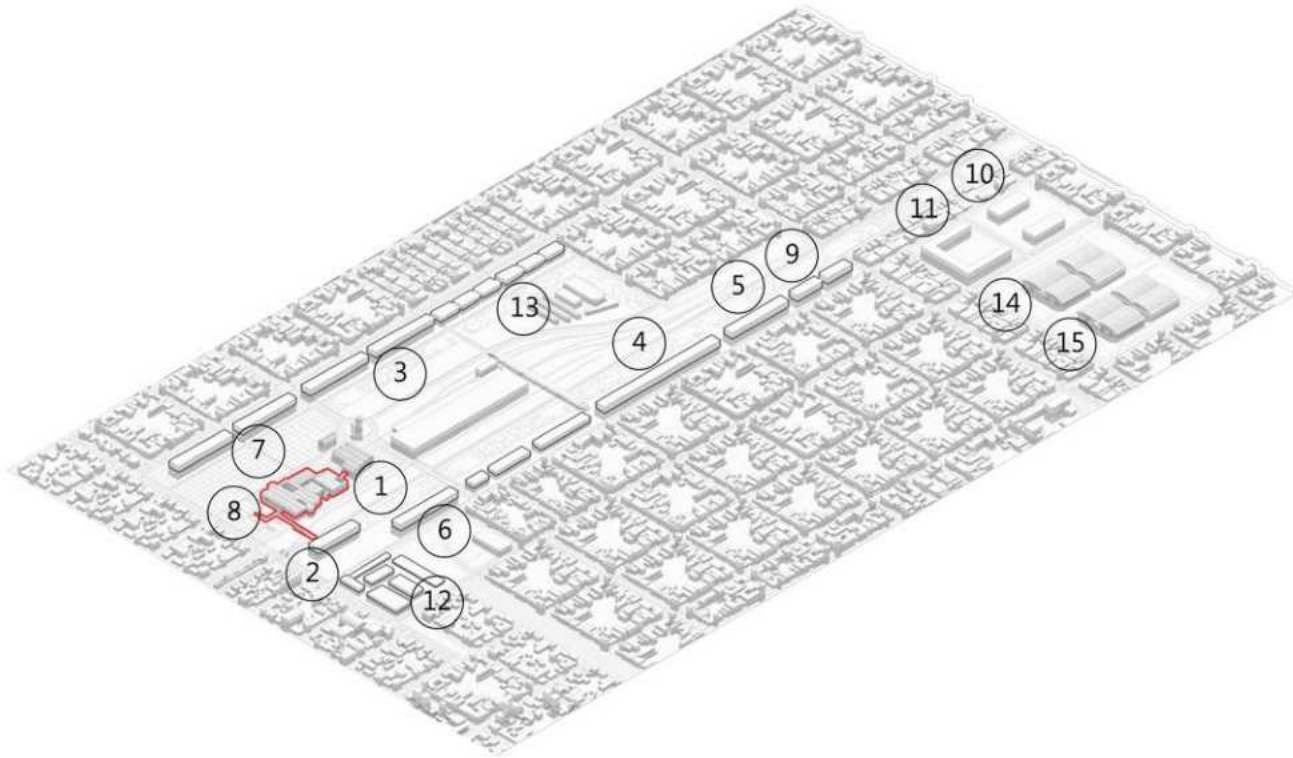
Imagen satelital 2023

**CRECIMIENTO EDIFICIO A NIVEL PREDIO DE LA ESTACIÓN DE TREN.
TRAMA URBANA NO PRESENTA CRECIMIENTO.
AL DIA DE HOY NO SE RESUELVE LA FRAGMENTACIÓN URBANA.
CRECIMIENTO INFORMAL DE SECTORES EN LA PERIFERIA DEL PREDIO.**

PLAN URBANO Lineamientos

Propuesta

- | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---|
| 1_ Galpones ferroviarios | 7_Encubadoras de pymes | 13_Viviendas temporales y talleres UNLP |
| 2_ Estación de tren | 8_ Sector a intervenir | 14_Estacionamiento |
| 3_Centro de trabajo e investigación | 9_Educación | 15_Mercado central |
| 4_Oficinas y coworking | 10_Biblioteca y reparticiones UNLP | |
| 5_Salud | 11_Predio ferial | |
| 6_Edificios residenciales | 12_Predio deportivo | |



Conectividad y ampliación de calles: Se identifican las vías principales de movimiento automotor principales y secundarias. También se las equipa con sistemas circulatorios para movilidad peatonal, bicicleta, etc.

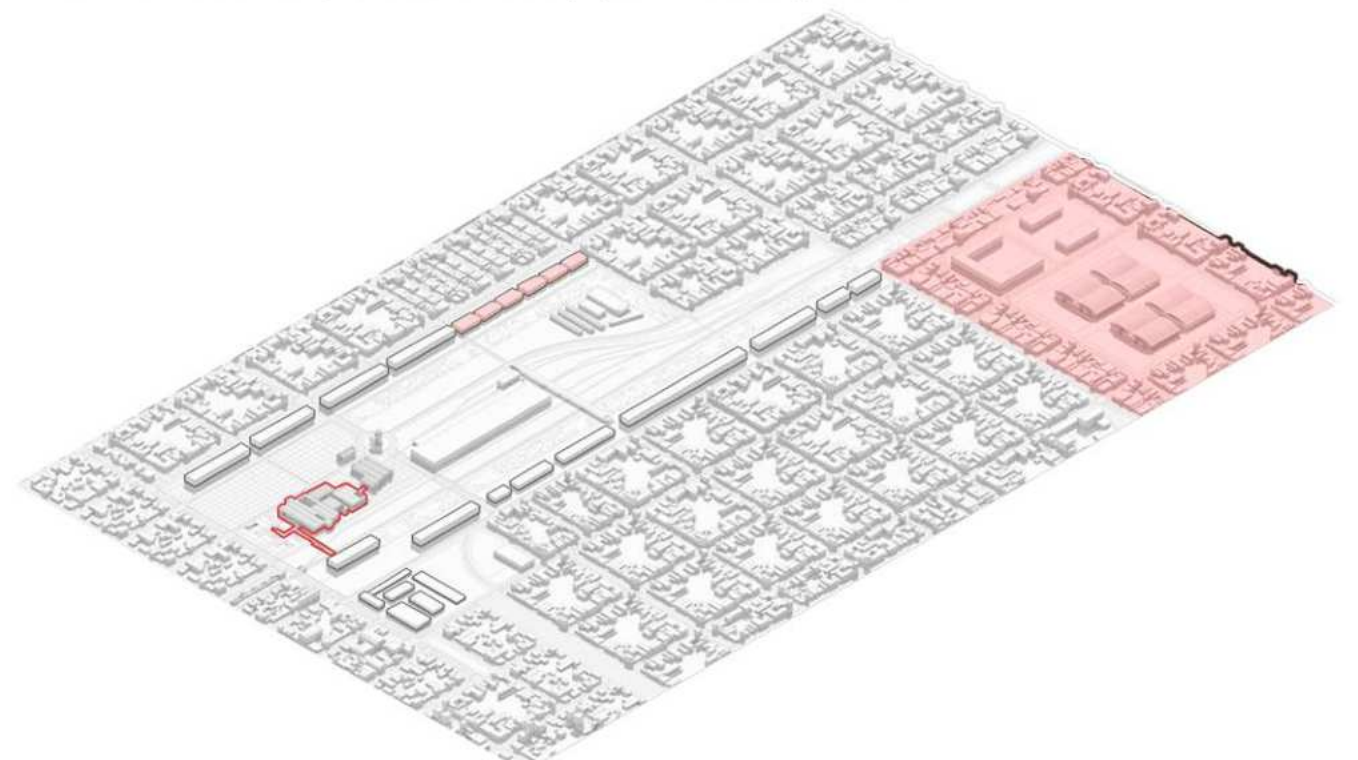
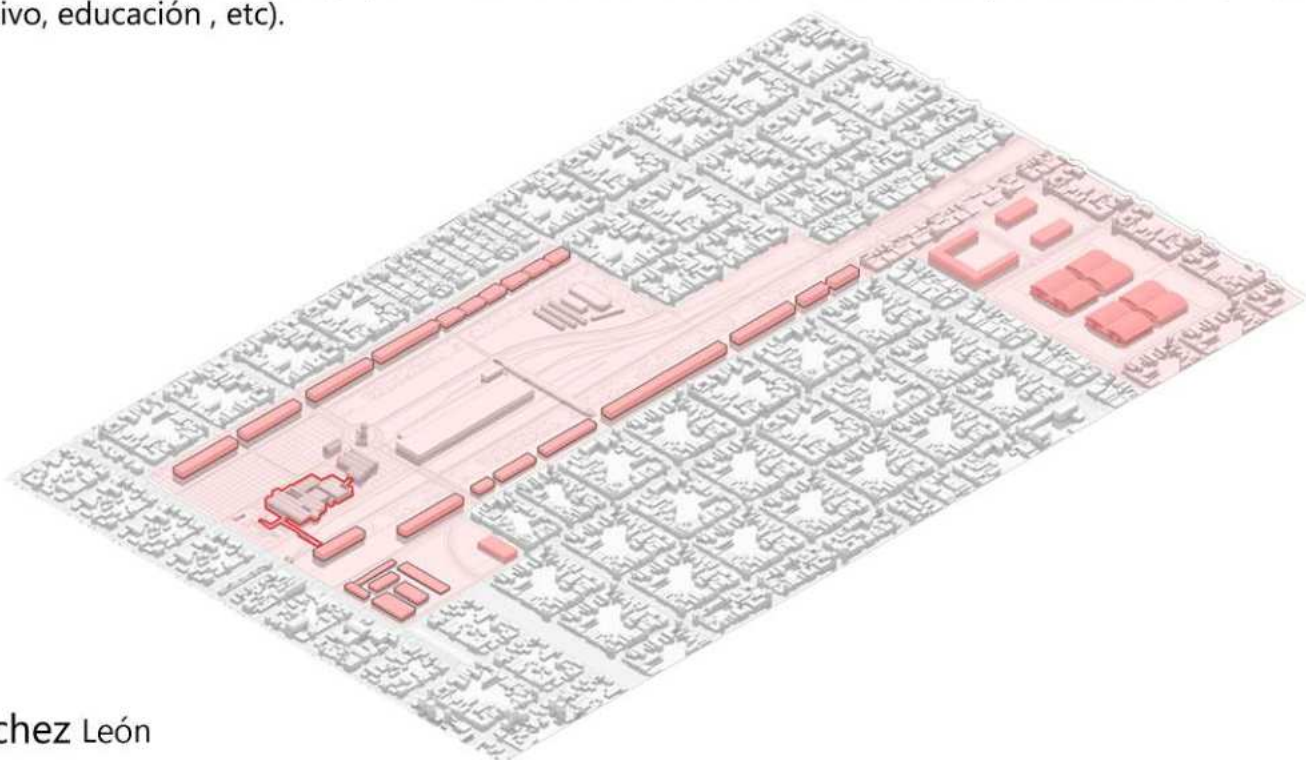
Se plantea una nueva trama de conexión vehicular en el sector del barrio "El Mercadito" a la trama de Tolosa, generando una mejor vinculación y difuminando el límite que generan las vías. Como ampliación se plantea la continuidad vehicular de av.526, calle 517, 518 y 519. Por otro lado, se genera la conexión peatonal en av. 524, con esto damos respuesta a la fragmentación urbana que presenta el sector.



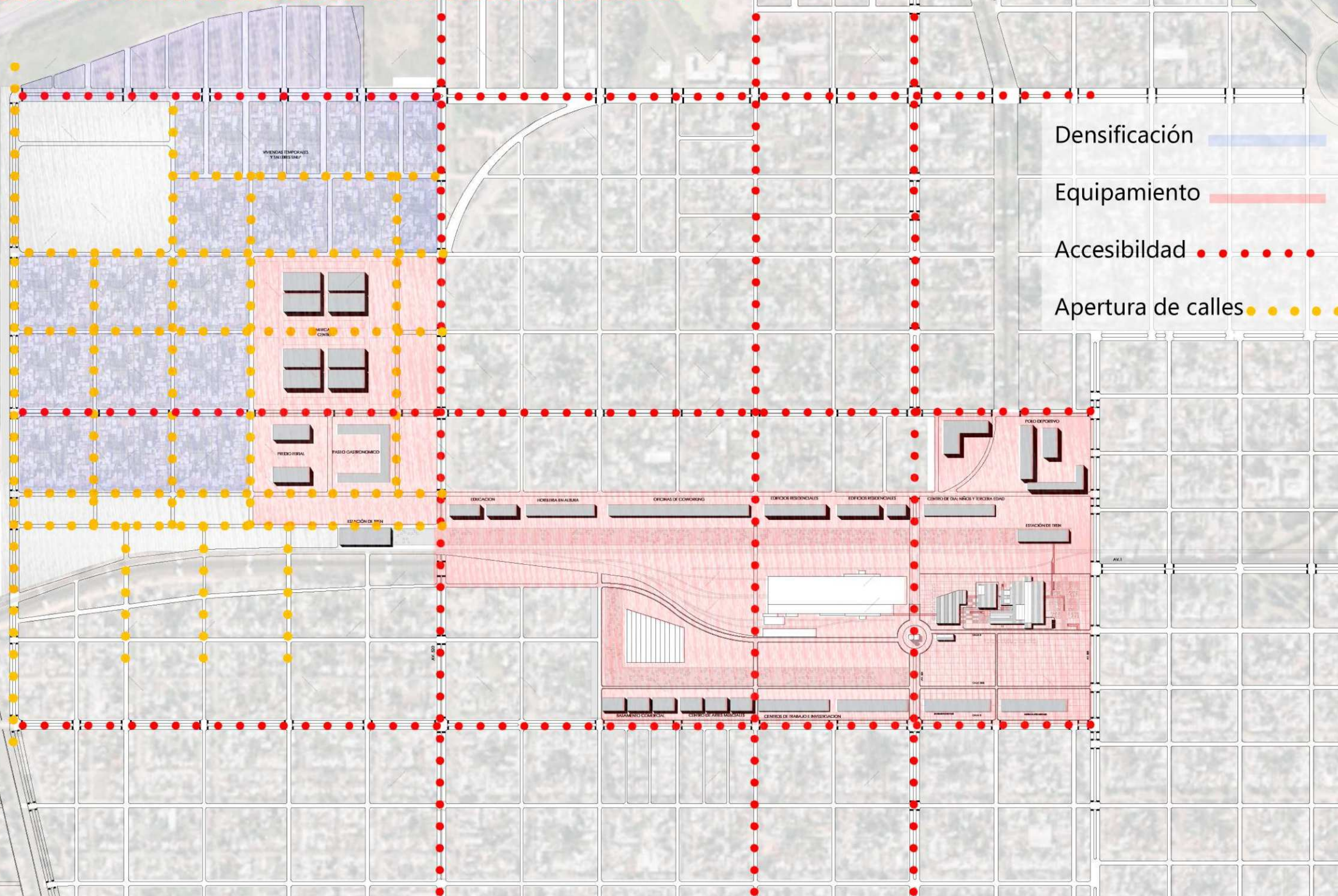
Equipamiento: Se busca organizar los usos del suelo entre, residencial, equipamiento, y espacios verdes (de distinta escala). Búsqueda de optimización en el aprovechamiento de áreas degradadas de cara al espacio público. Se completan y distribuyen los equipamientos faltantes de acuerdo a las áreas que lo necesiten (salud, ocio, deportivo, educación, etc).


Densificación: Se plantea la urbanización del barrio "El Mercadito", dotándolo de accesos, servicios y equipamientos.

Se destina un sector del predio ferroviario para el desarrollo de viviendas con equipamiento, a modo de fuelle, entre la trama urbana residencial y a la trama de equipamiento del predio.



MASTER PLAN TOLOSA



- Densificación 
- Equipamiento 
- Accesibilidad 
- Apertura de calles 

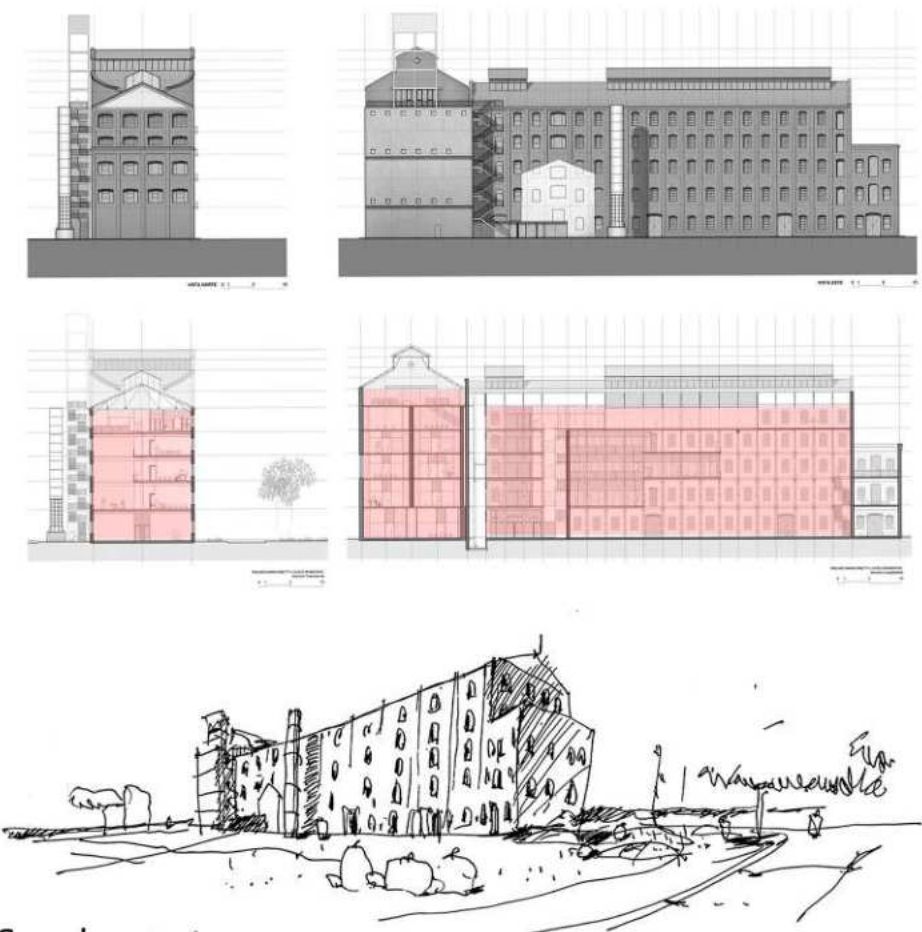




04 Marco referencial

**REFUNCIONALIZACIÓN EX MOLINO MARCONETTI/
SUBSECRETARIA DE OBRAS DE ARQUITECTURA -
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE SANTA FE**

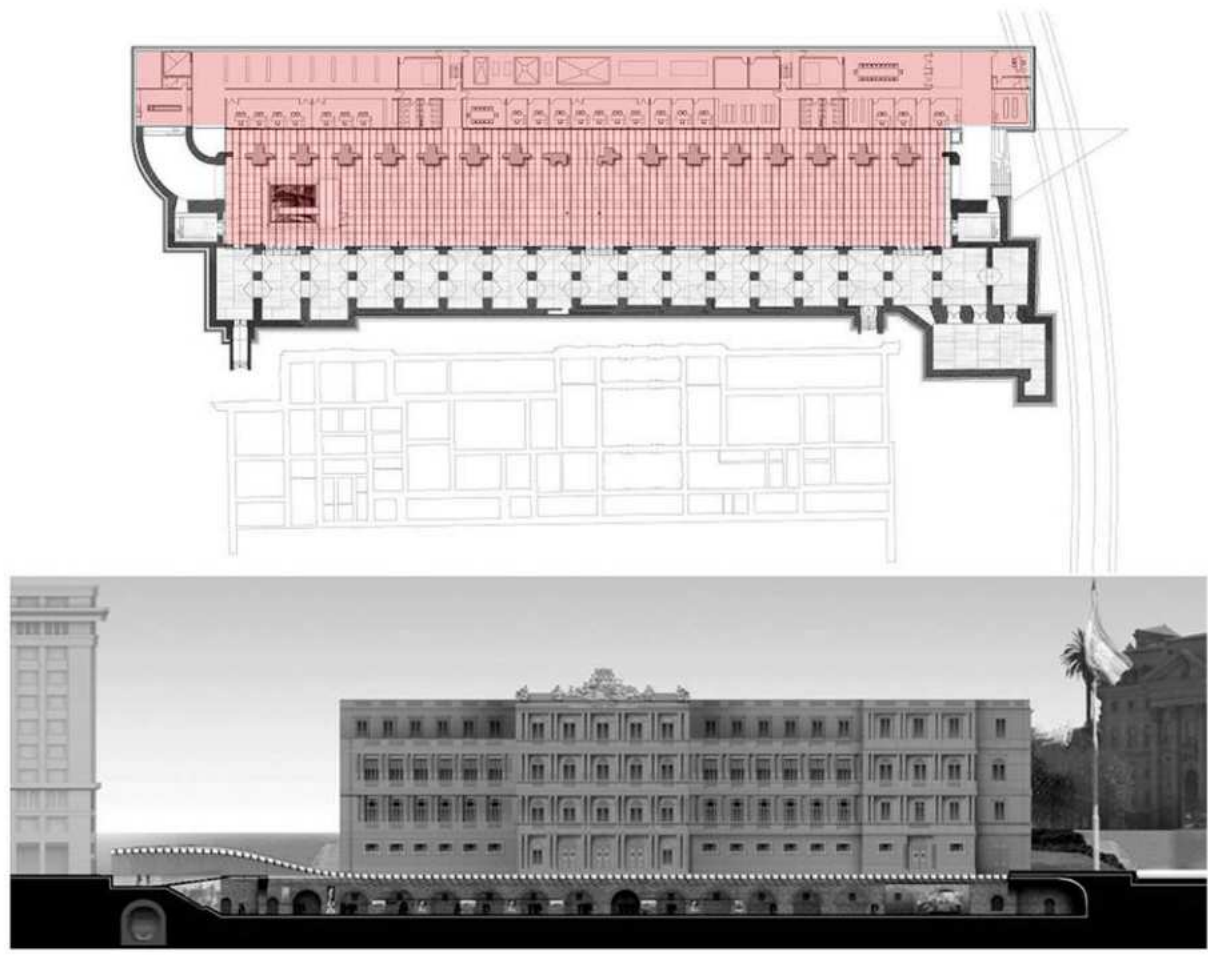
El proyecto parte de concebir al antiguo molino como un contenedor sobre el cual se opera de manera equilibrada, poniendo en valor el edificio original y alojando los nuevos usos programáticos,
La intervención contemporánea parte del análisis minucioso de los planos originales del edificio y el relevamiento exhaustivo del estado de conservación del edificio. De esta manera se planteó la recuperación de la estructura original, demoliendo los agregados de intervenciones posteriores, de manera tal de liberar el volumen original del edificio.
La Refuncionalización del Ex-Molino Marconetti se plantea como una restitución crítica que asume la iniciativa y la responsabilidad de una intervención dirigida a acrecentar el valor de la obra patrimonial.



Sanchez León

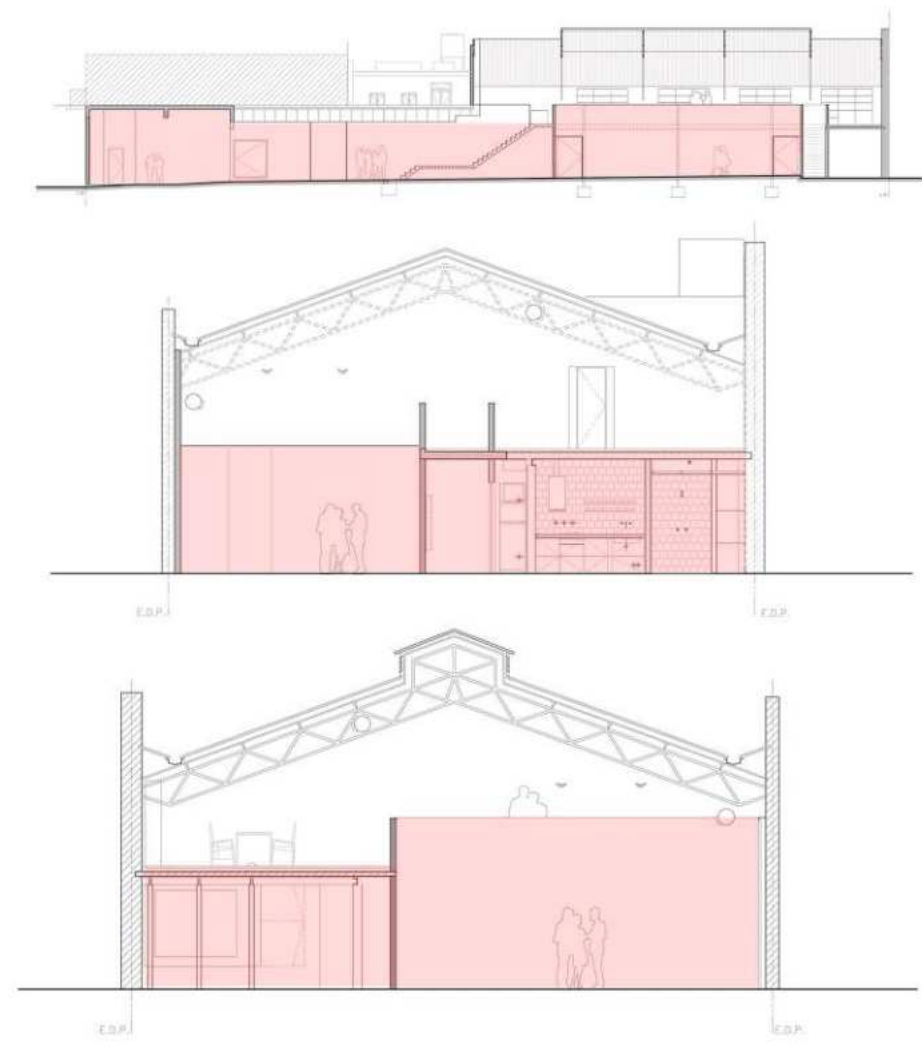
**MUSEO DEL BICENTENARIO / B4FS
ARQUITECTOS**

El Proyecto de restauración, consolidación y nueva intervención de la Aduana de Taylor plantea la recuperación del sitio y su transformación en un ámbito museológico contemporáneo.
El objetivo central de los trabajos consistió en la recuperación material y simbólica del conjunto edilicio. La cubierta vidriada propuesta para proteger el patio de maniobras tiende a conciliar la necesidad de "cubrir y proteger" el sitio arqueológico como tal, con la de conservar la luminosidad propia de un predio a cielo abierto- tal la idea de patio- y con la de crear condiciones adecuadas para la exposición de otros bienes culturales, en particular el mural "Ejercicio Plástico", del artista mexicano David Alfaro Siqueiros.



GALERIA DE ARTE/ NICOLAS FERNANDEZ SANS

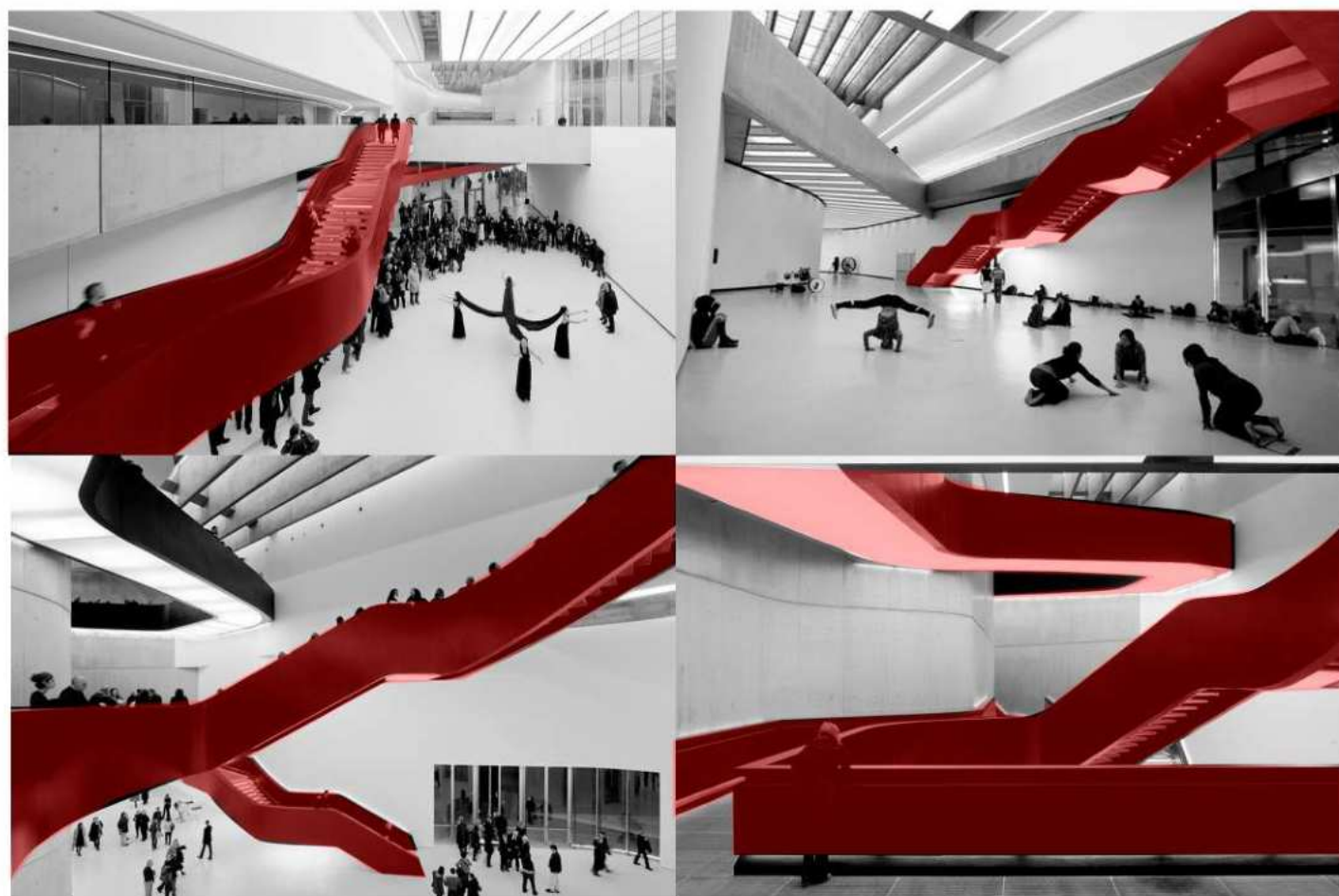
El proyecto es en esencia una intervención, interesada en aprovechar lo existente sin imponer forzosamente un ideal por sobre lo concreto. Se respetó todo aquello que se encontraba en buen estado de funcionamiento, permitiéndole al galpón sugerir su propia distribución y recorrido.
La decisión arquitectónica central se apoya en la construcción de una sala en el interior de un galpón. Esta opción se consideró superadora a la alternativa de acondicionar el galpón para disfrazarlo de sala. Es a partir de esta determinación que se piensan y organizan los diferentes espacios que forman parte de las necesidades funcionales de la galería.



REFERENTES

ZAHA HADID - MUSEO MAXXI

Según lo declarado por los arquitectos, el museo "no es un contenedor de objetos, sino más bien una escuela para el arte", donde los flujos y las vías se superponen y se conectan con el fin de crear un espacio dinámico e interactivo. Aunque el programa es claro y organizado en la planta, la flexibilidad de uso es el objetivo principal del proyecto. La continuidad de los espacios hace que sea un lugar idóneo para cualquier tipo de exposición móvil y temporal, sin divisiones de pared redundantes o interrupciones algunas. Al entrar en el atrio, los principales elementos del proyecto son evidentes: los muros curvos de hormigón, la escalera negra en suspensión, el techo abierto que absorbe la luz natural. Por estos elementos Zaha Hadid pretende "un nuevo tipo de fluido de la espacialidad de múltiples puntos de perspectiva y geometría fragmentada, diseñada para encarnar la fluidez caótica de la vida moderna".



118 VIVIENDAS PARA JOVENES - AMANN CANOVAS MARURI

La promoción pretende ofrecer una situación potencialmente más atractiva que la simple acumulación de viviendas. En ese sentido toma partido por su singular situación en el conjunto de la ciudad, construyendo entre sus cuatro torres una plaza baja pública y cubierta que sirve como espacio previo a la entrada de los edificios. Esa misma plaza ofrece una comunicación entre distintas partes de la ciudad, es una rótula.

Dicha plaza inferior se conecta con una escalera colgada y un ascensor con una segunda plaza que situada a una altura de diez metros sobre la primera enlaza las cuatro torres y separa los usos comerciales y de oficina de los de vivienda. Dicha plaza alta, se constituye en el corazón del proyecto. Todas las comunicaciones se enlazan con este espacio, que debidamente equipado asume una condición de espacio de ocio y socialización de la comunidad. Es un espacio comunitario al servicio de la ciudad.

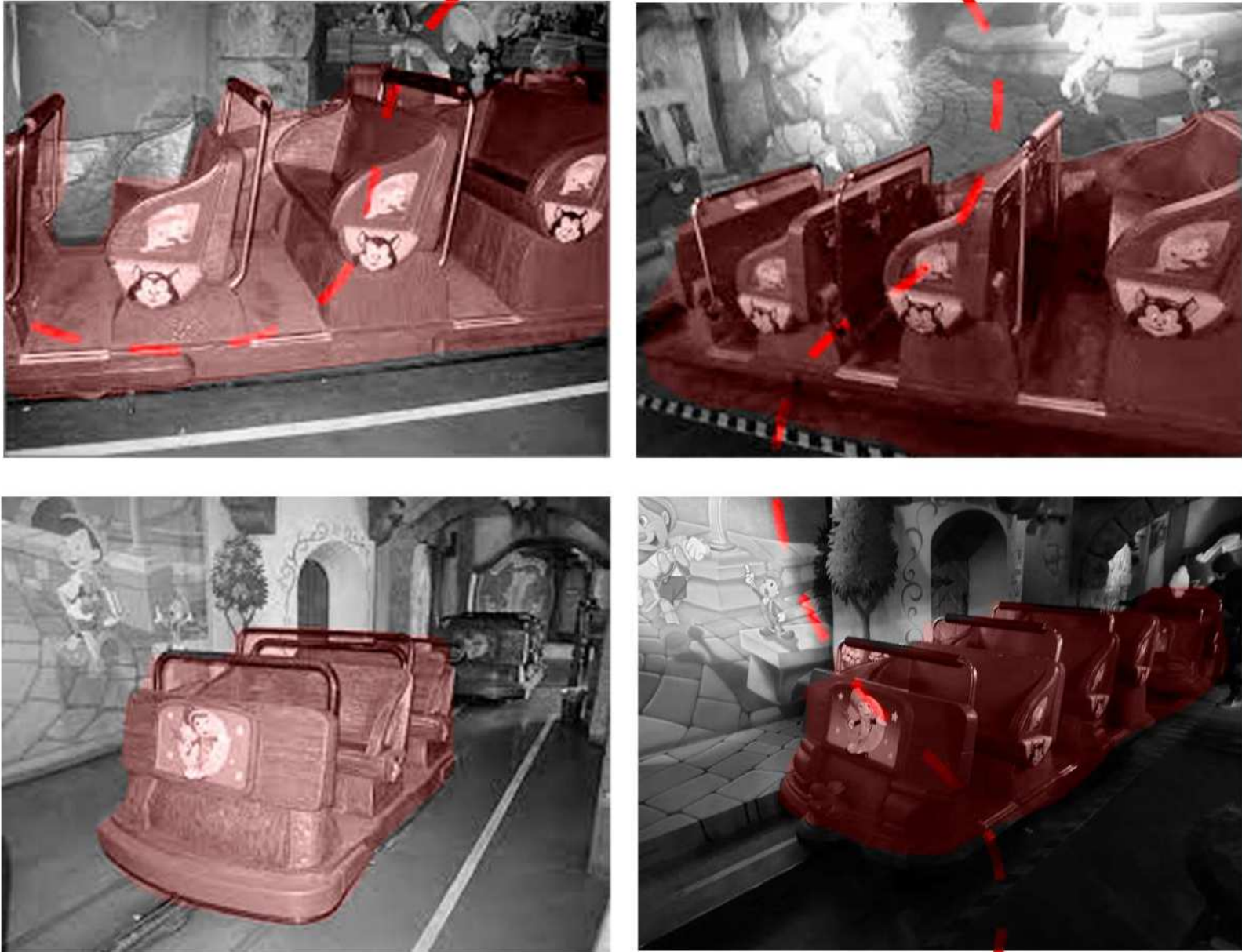


REFERENTES DESARROLLO DEL TREN COMO CONECTOR DE GALPONES

TREN FANTASMA - ITALPARK



DISNEYLAND PARIS- PINOCHO

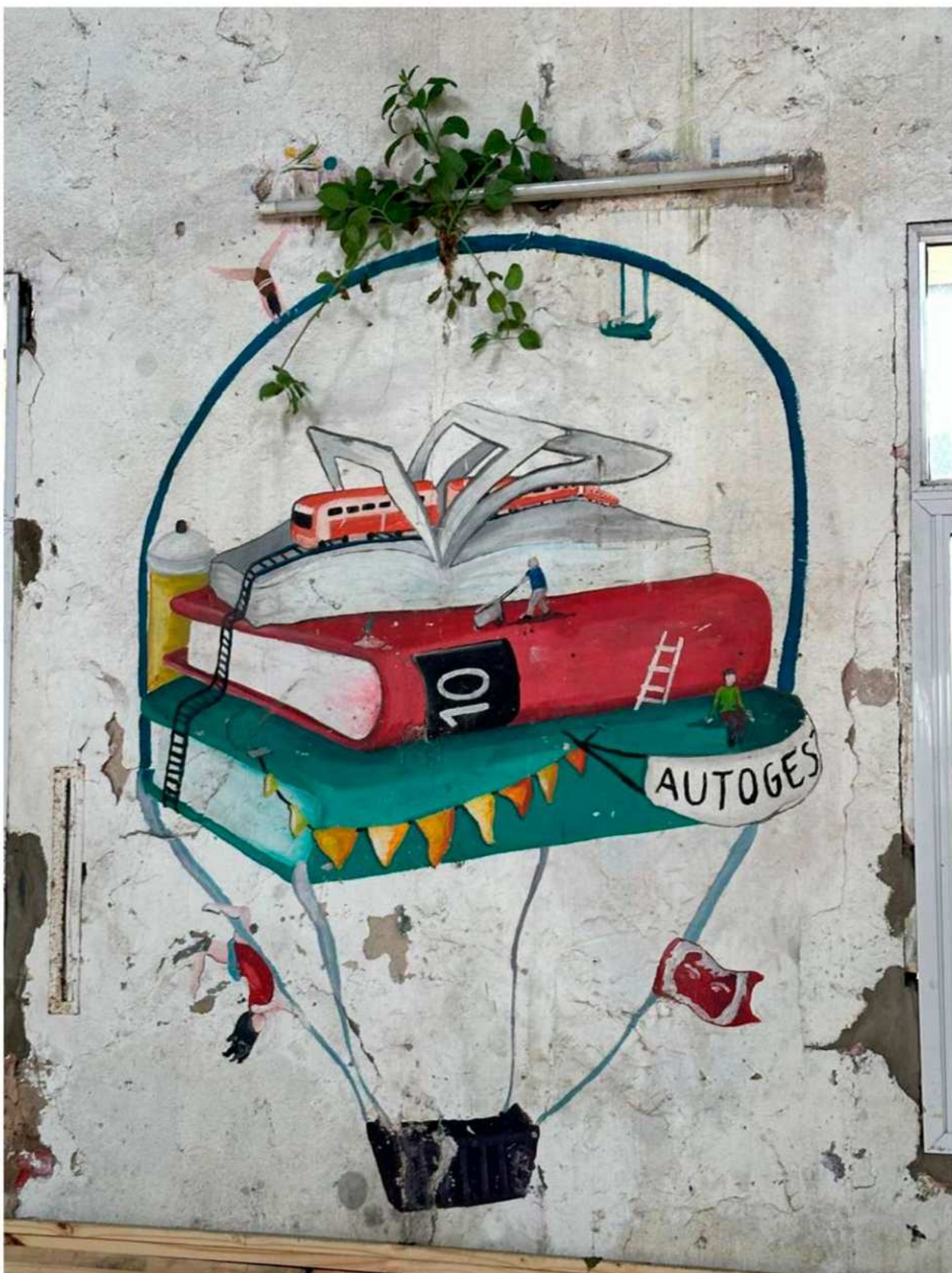


BUSQUEDA DE UN RECORRIDO Y CONEXIÓN DE LOS GALPONES. EL OBSERVADOR SE MUEVE DENTRO DEL EDIFICIO.



05 Estrategias de proyecto

TEMA



¿POR QUÉ UN MUSEO?

En la actualidad, los galpones ferroviarios de Tolosa funcionan un conjunto de actividades sociales, culturales, educativas e industriales gestionado por los vecinos y algunas agrupaciones como la comunidad ferroviaria, multimedio trinchera, el colegio el llamador, entre otras, las cuales toman visibilidad a través de redes sociales o juntas en el sitio con entrevistas y guías.

En una oportunidad, se tuvo la posibilidad de visitar cada uno de los galpones, entre ellos también se podía ver programas de talleres, por ejemplo carpintería, herrería, tornería, entre otros. Fue interesante el recorrido porque te permite adentrarte más en la situación que se trabaja y con oes el modo de gestión, "... nosotros somos autogestivos, nuestros ingresos son gracias a algún evento que podamos realizar.

Habiendo detectado sensitivamente el contexto del sitio, partimos de la idea de pensar como la Arquitectura puede brindar más espacios y situaciones que puedan enriquecer, potenciar y mostrar todo aquello que hoy en día está funcionando a la fuerza y corazón. Enmarcar en un polo cultural actividades y programas que puedan abastecer a los habitantes y participes de la misma, en condiciones de la formalidad, laboralmente e habitablemente.

Todo este conjunto de actividades se desarrolla en forma concentrada al rededor de un museo ferroviario, mi intervención, la cual será el nexo, el ente comunicador y vinculador entre todos los demás galpones y actividades, con el fin de unificar y devolverle a la comunidad tolosana un espacio para volver a sus raíces.

ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN

TRABAJAR LA PREEXISTENCIA

La conservación del patrimonio industrial apunta a consolidarse como una tendencia de futuro en la arquitectura actual. Estos edificios forman parte de la historia de la ciudad así como del paisaje urbano, y una de las maneras de conservarlo es destinarlo a un nuevo uso, una nueva vida, una forma de volver al pasado con un equipamiento actual reactivando el sitio.

Mediante el análisis de referentes que han intervenido preexistencias industriales vemos que las estrategias de intervención pueden ser la de el juego de llenos y vacíos, la conexión de los mismos con algún elemento conector, la recomposición de volúmenes, el contraste inmediato con algún elemento nuevo, etc.

En base a esas primicias de partida, generar una reflexión sobre cuestiones escalares, de contraste o las transiciones con la intención de establecer estrategias claras de proyecto que al combinarlas en mayor o menor medida, permitan que el edificio se adapte a un nuevo uso y siga formando parte de su entorno inmediato y de la ciudad.

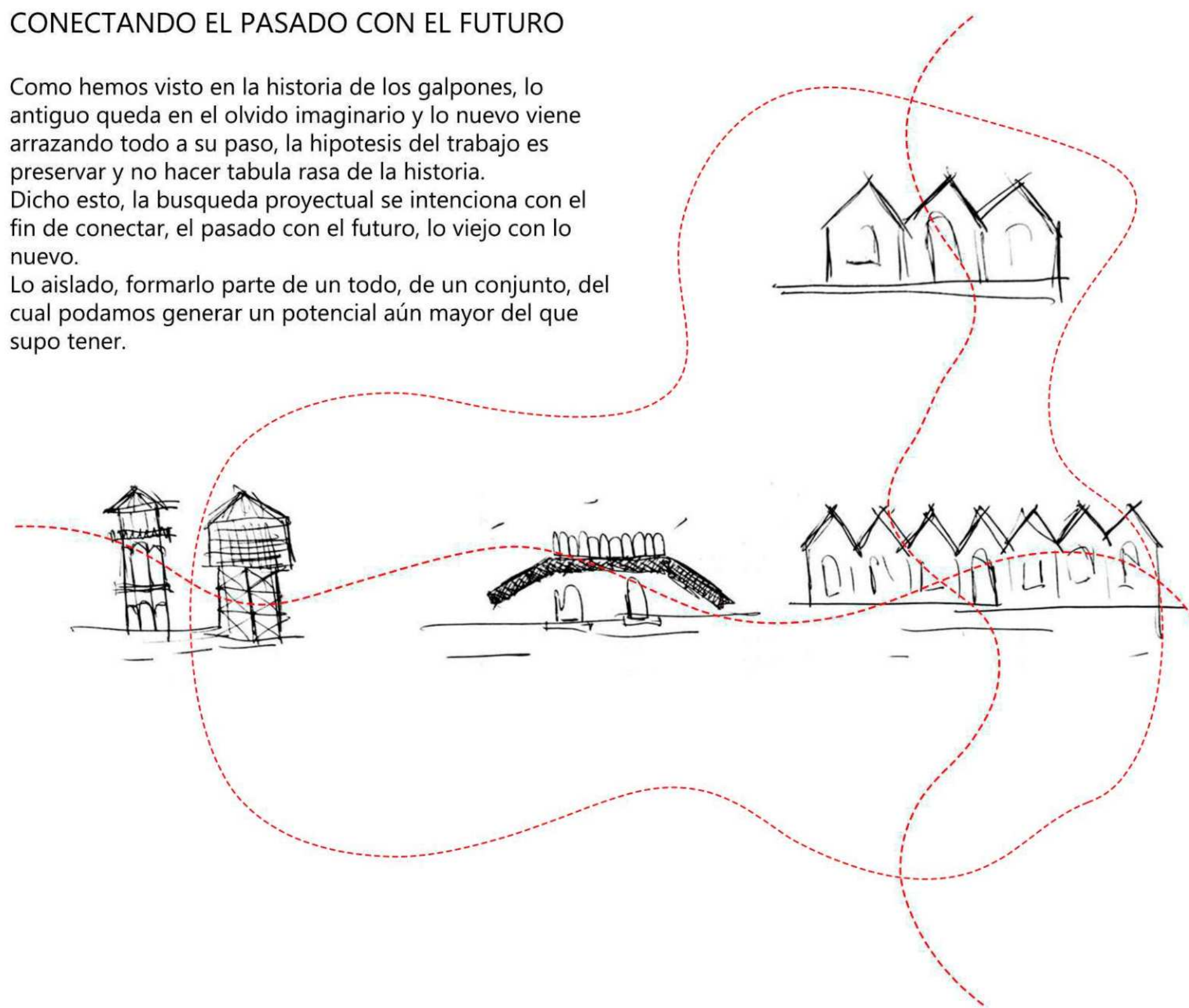
Dar visibilidad a aquello que resiste, no solo a las persona que preservan el lugar, sino la resistencia material de los galpones, la resistencia de la naturaleza, la resistencia espacial, el valor arquitectónico.¹

CONECTANDO EL PASADO CON EL FUTURO

Como hemos visto en la historia de los galpones, lo antiguo queda en el olvido imaginario y lo nuevo viene arrasando todo a su paso, la hipótesis del trabajo es preservar y no hacer tabula rasa de la historia.

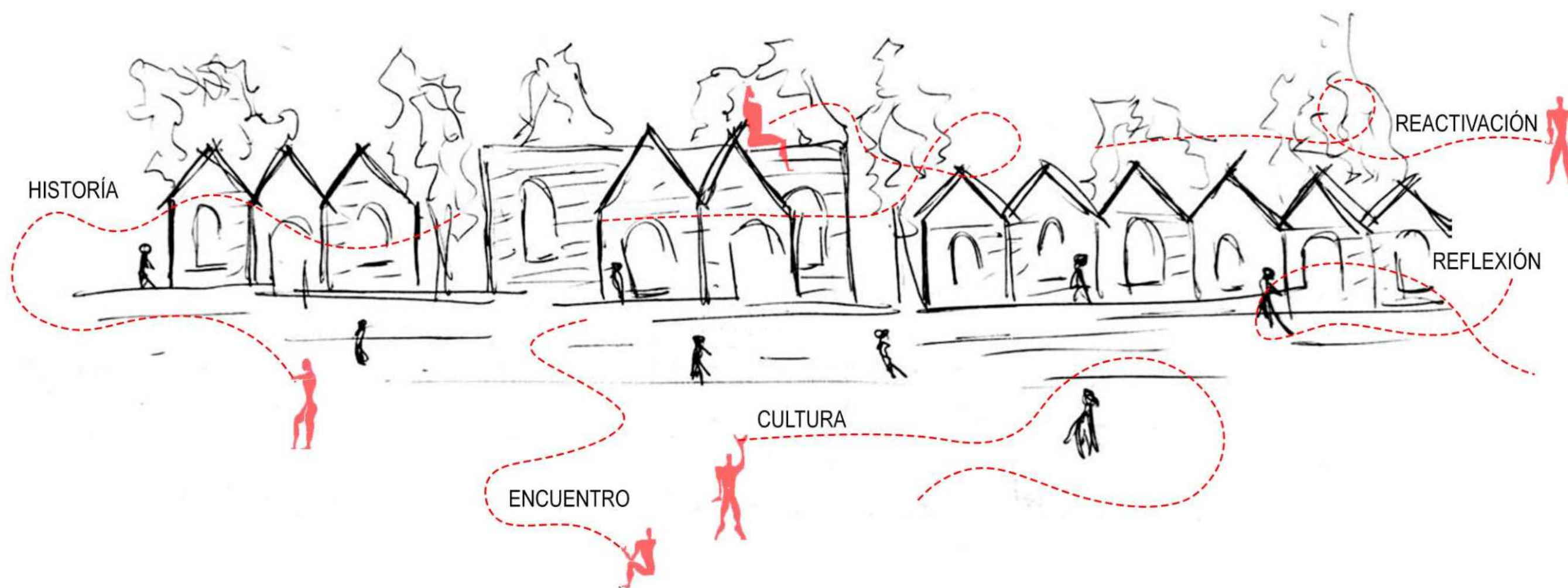
Dicho esto, la búsqueda proyectual se intenciona con el fin de conectar, el pasado con el futuro, lo viejo con lo nuevo.

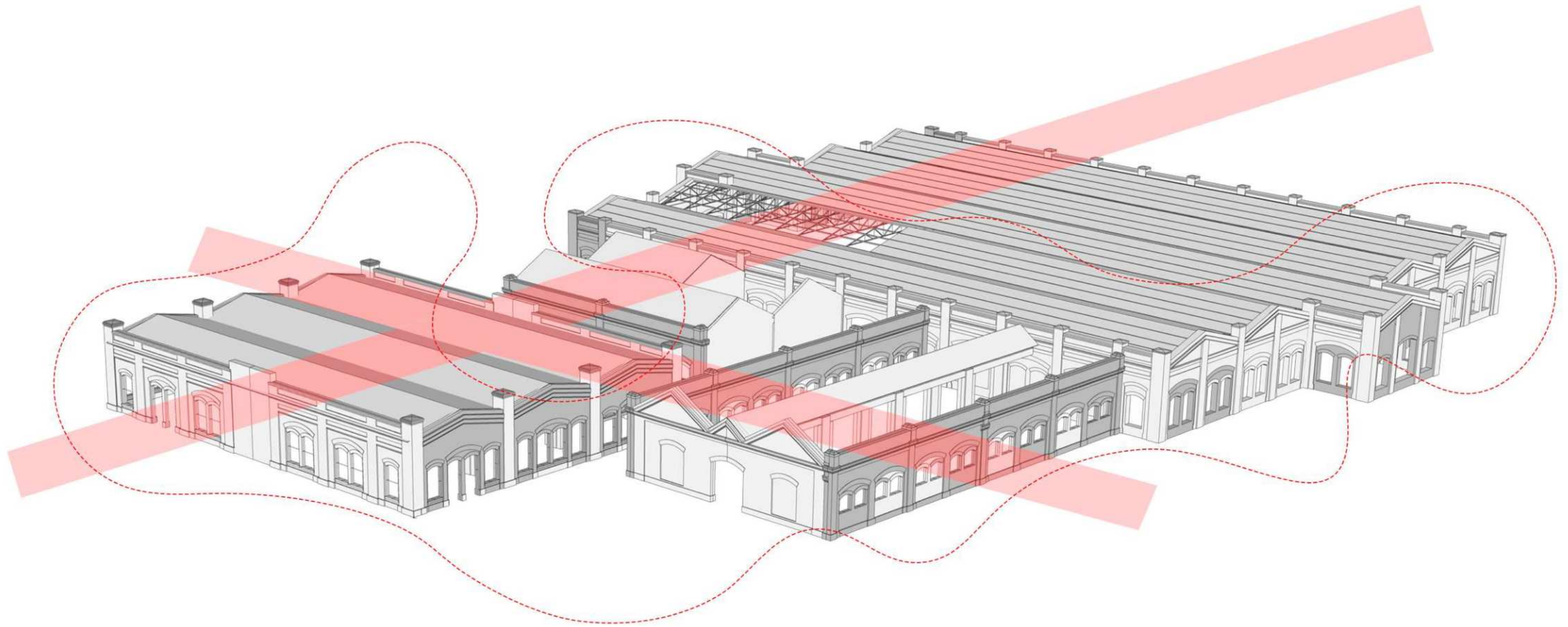
Lo aislado, formarlo parte de un todo, de un conjunto, del cual podamos generar un potencial aún mayor del que supo tener.



¹ Lima. L y Pastuszuk V.S (2021). El proyecto urbano como experiencia colectiva, colaborativa, situada, performativa y transdisciplinar. Habitat y sociedad (14) p.26

Según argumenta el Sociólogo Ulrich Bech “la modernidad se ha vuelto reflexiva, preocupada por rehacer su propia infraestructura, y algunos de los proyectos aquí analizados involucran la conversión de viejos emplazamientos industriales en función de una economía posindustrial de cultura, entretenimiento, servicios y deporte”
El arte reciente dista de ser un objeto pasivo en esta gran reordenación, a veces la mera expansión de sus dimensiones ha provocado que almacenes y fabricas en desuso sean transformados en galerías y museos, y que un puñado de zonas urbanas deprimidas renazcan, en el proceso, como sofisticados destinos del turismo del arte.¹





Son sus bordes faltos de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana. Convirtiéndose en áreas simplemente des-habitadas, inseguras, im-productivas. En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como contraimagen de la misma, tanto en el sentido de su crítica como en el sentido de su posible alternativa. ¹

1_ Sola Morales, I y Sassen, S. (2002). Territorios. Gustavo Gili.

LO EXISTENTE COMO DISPARADOR DE PROYECTO

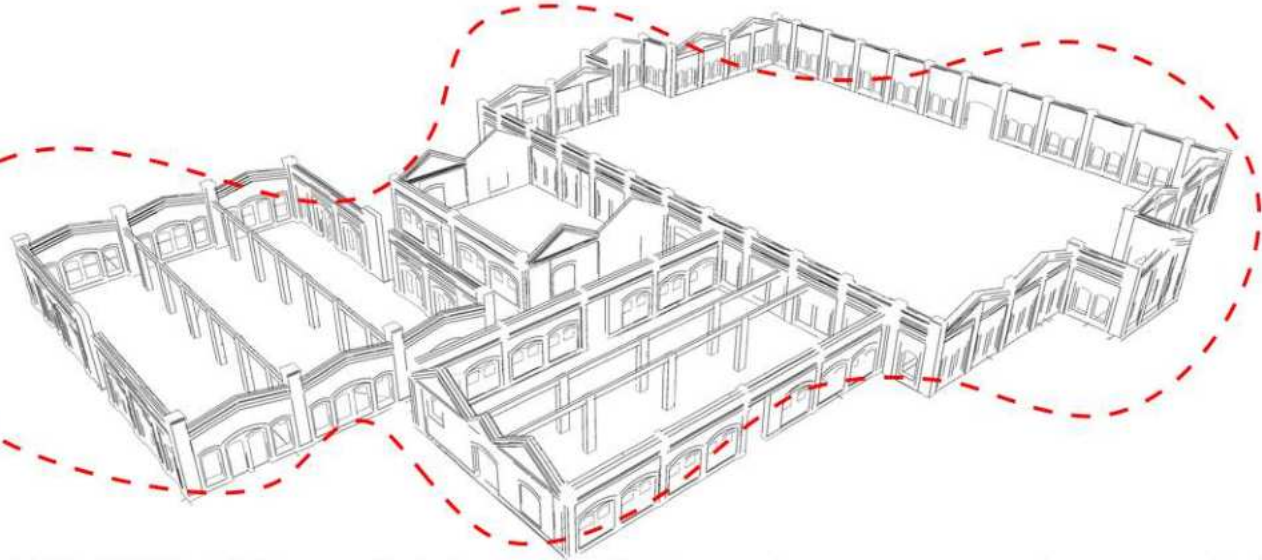


GESTIÓN DE PROYECTO

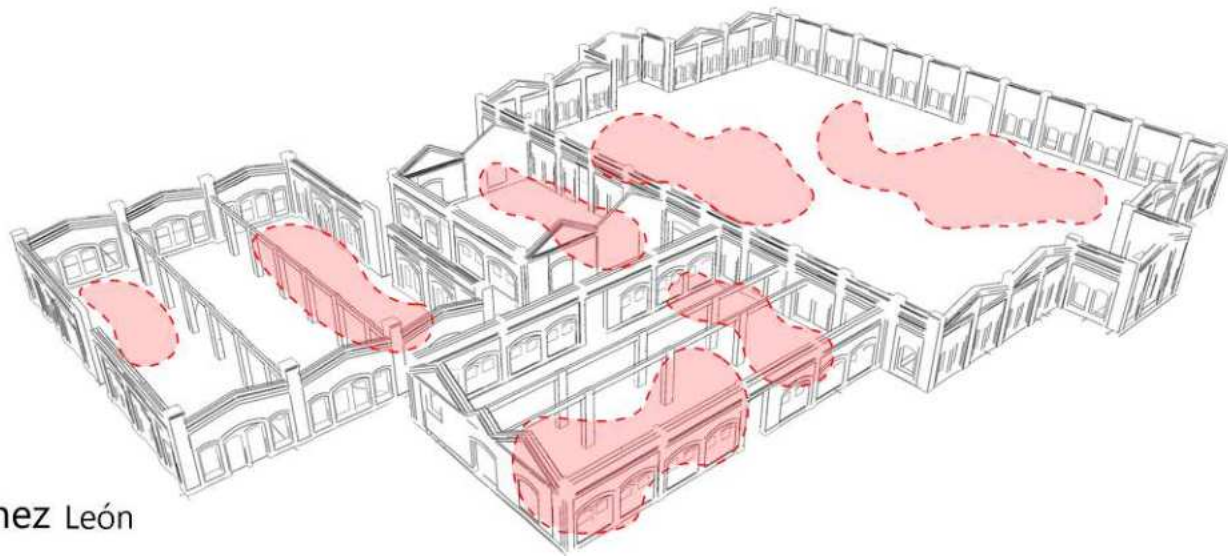
El proyecto nace como una extensión del museo nacional ferroviario "Raúl Scalabrini Ortiz", el cual será financiado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, con el fin de extender y transportar la historia a lugares en los cuales este medio de transporte cumplió un rol fundamental para el desarrollo de la misma. El museo nacional, recrea el mundo mágico y atractivo de los trenes. Recorrer sus pasillos es reencontrarse con la época y los testimonios de una estructura de transporte que fue factor preponderante en la historia de la Argentina y que llegó a ocupar un lugar entre los diez sistemas más importantes del mundo. Valorar estas colecciones es apreciar una temática activa e integradora de la soberanía nacional, como así también del desarrollo económico, tecnológico y socio-cultural de la Argentina.

CONSIDERACIÓN DE ETAPABILIDAD DEL PROYECTO

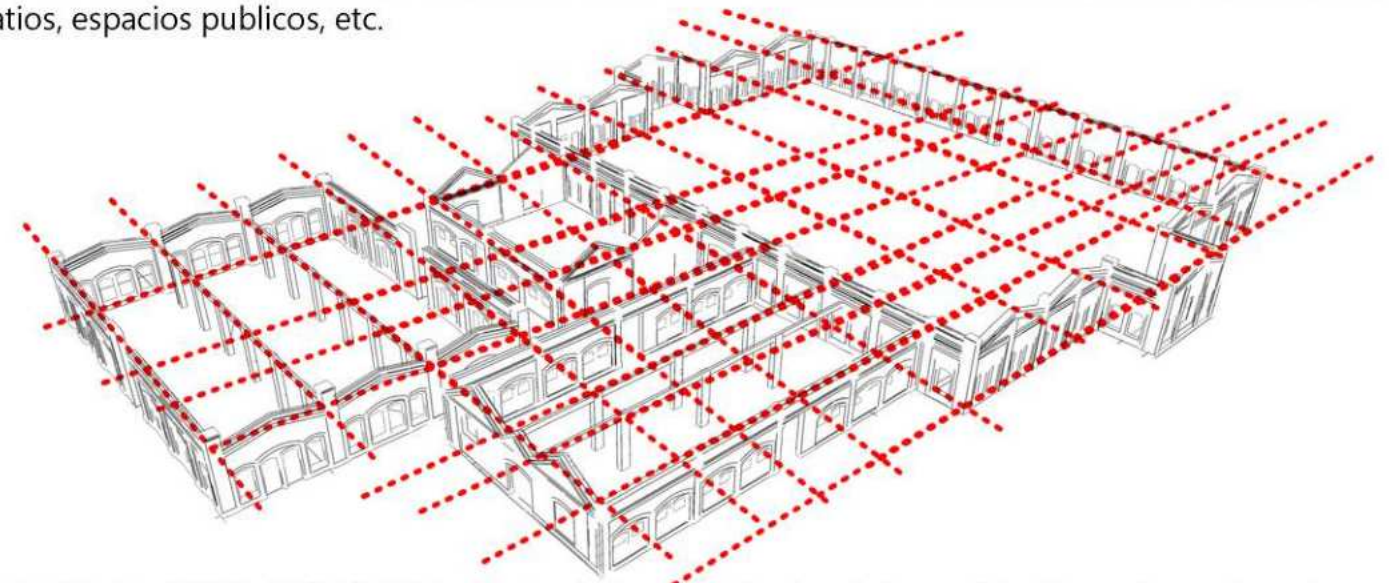
1RA ETAPA: ANALISIS PRELIMINAR: como primer medida a la hora de proyectar, se comienza por identificar los volúmenes edilicios que componen la preexistencia sobre la cual se va a intervenir, identificando su estructura, su cubierta, el estado de la envolvente.



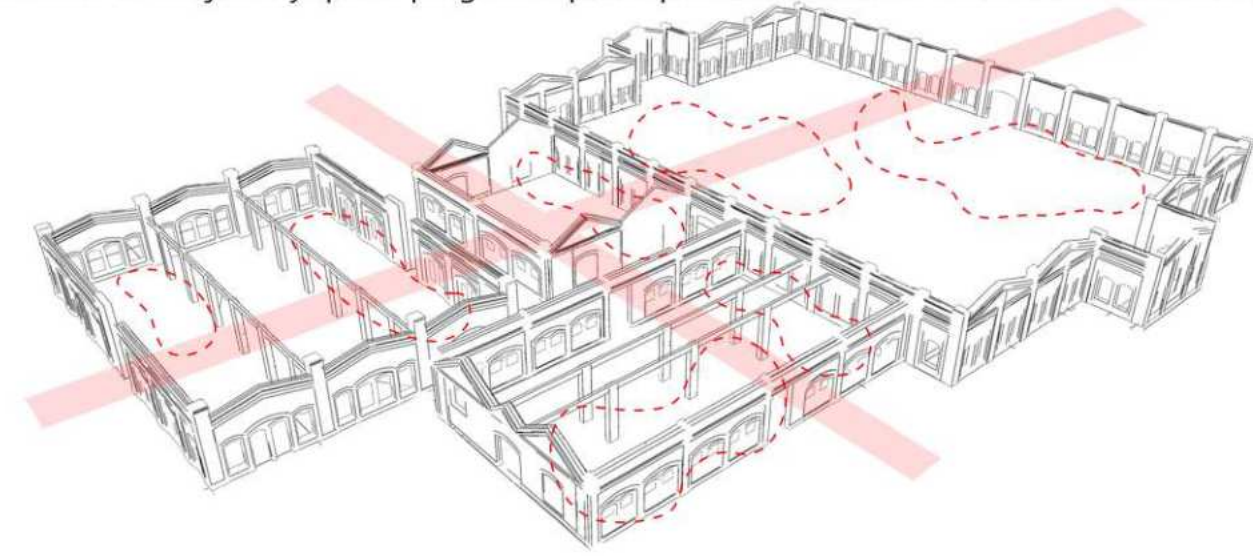
3RA ETAPA: VOLUMENES: a partir de la modulación detectada, se proponen volúmenes preliminares para albergar los programas los cuales darán respuesta a las condicionantes de bordes que las rodean.



2da ETAPA: ANALISIS GRILLA ESTRUCTURAL: Se comienza a trazar una modulación en base a la disposición de la estructura existente, la cual nos sirve de apoyo para tomar criterios y comenzar a modular nuestra intervención, vinculación entre volúmenes, llenos, vacíos, circulación, accesibilidad, patios, espacios públicos, etc.

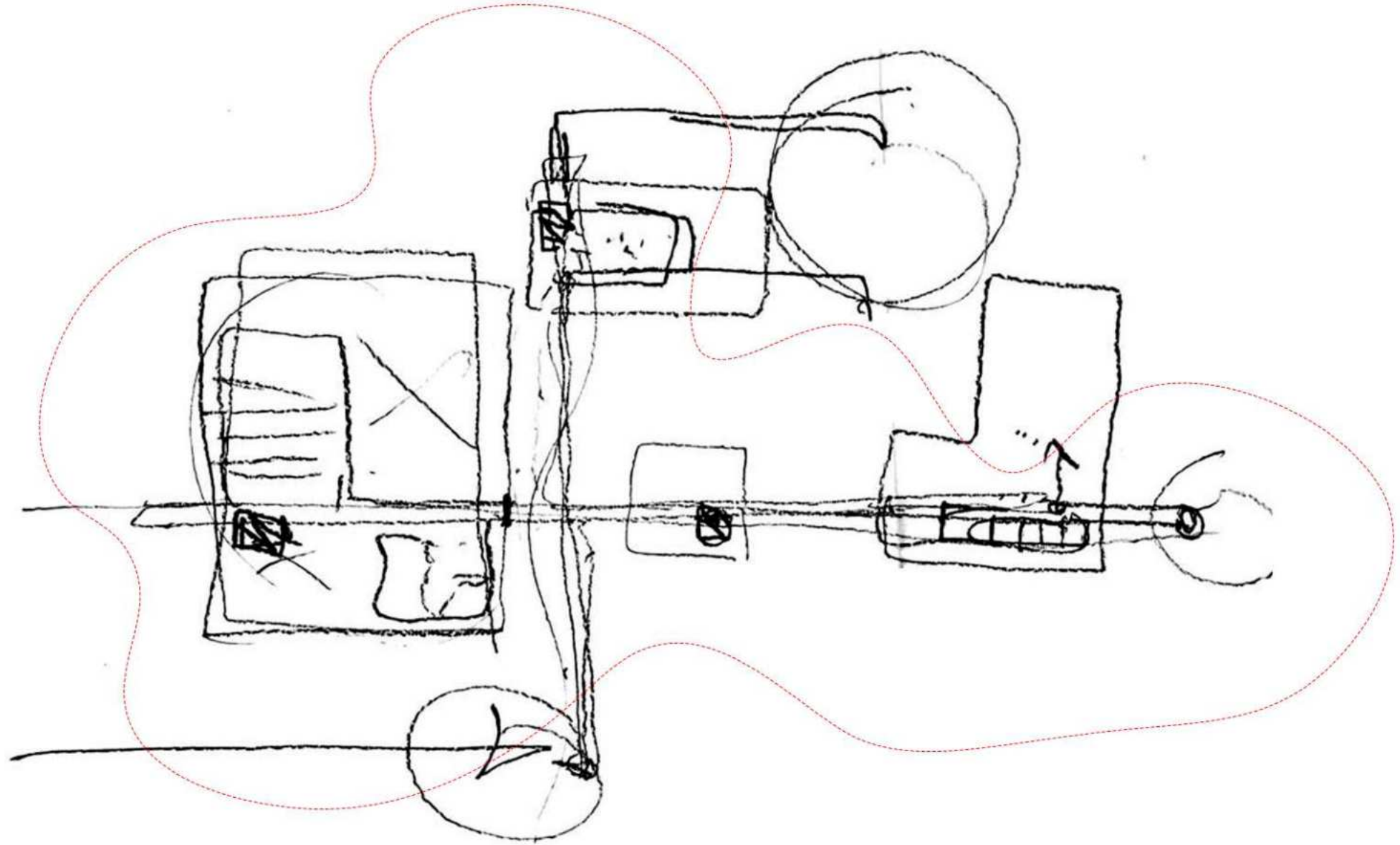


4TA ETAPA: CINTA CONECTORA: siguiendo la misma lógica de la modulación, se busca la mejor opción e intervención para generar la vinculación entre los volúmenes de galpones para poder trabajar los mismos en conjunto y que el programa que se plantee sirva como recorrido en todos los galpones.

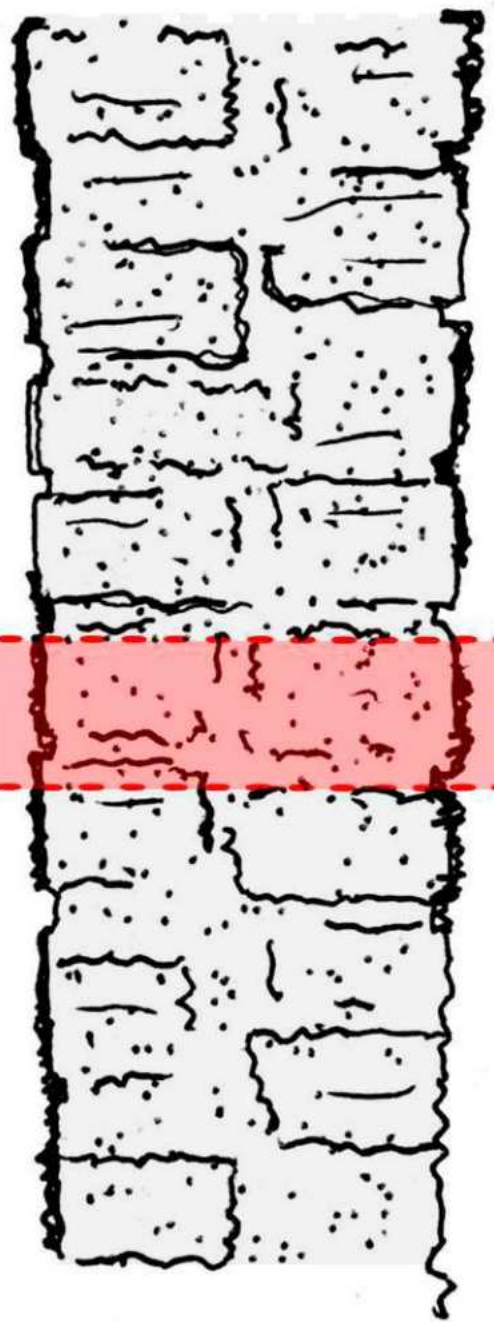




SINTESIS DE LA ESTRATEGIA PROYECTUAL



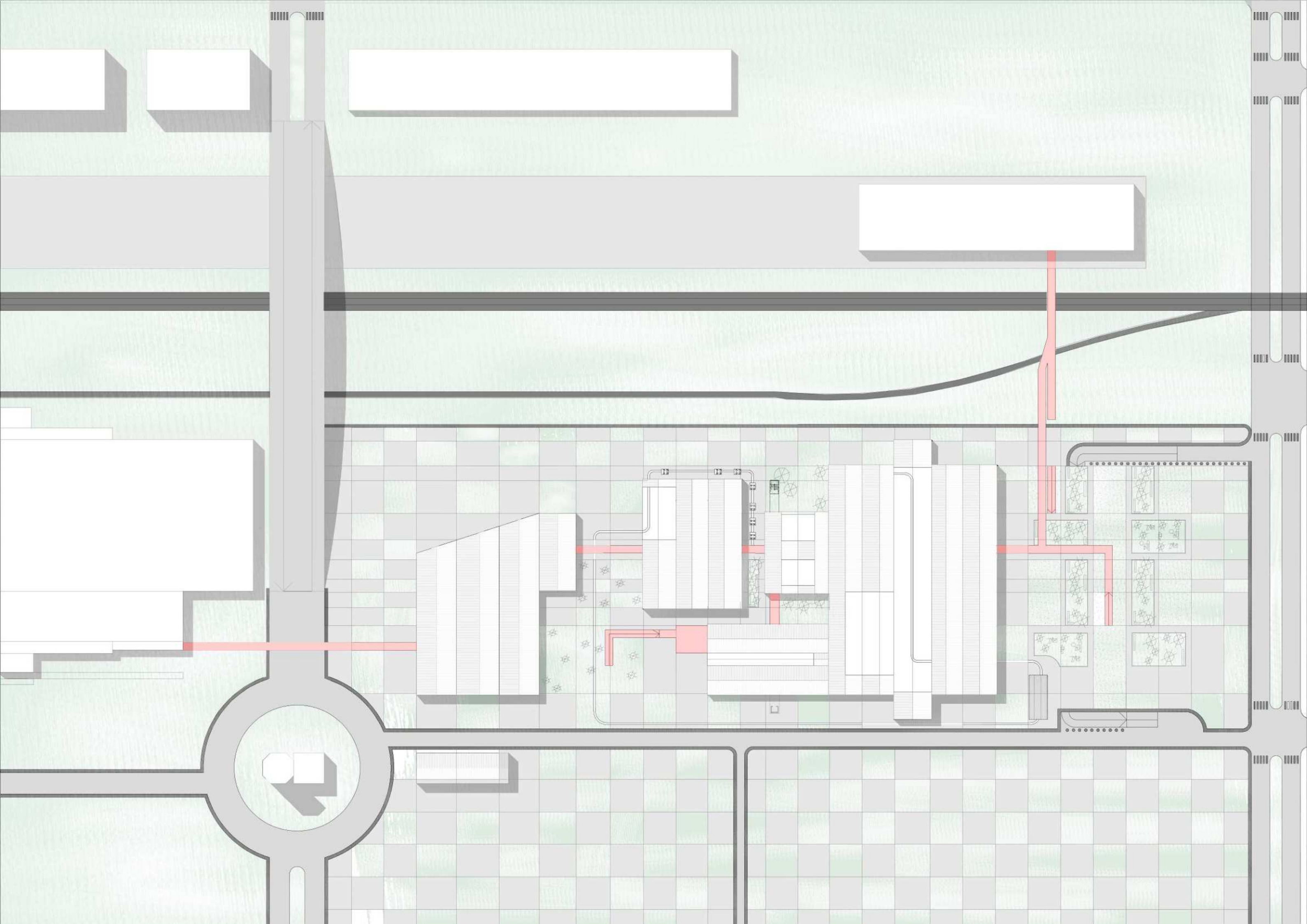




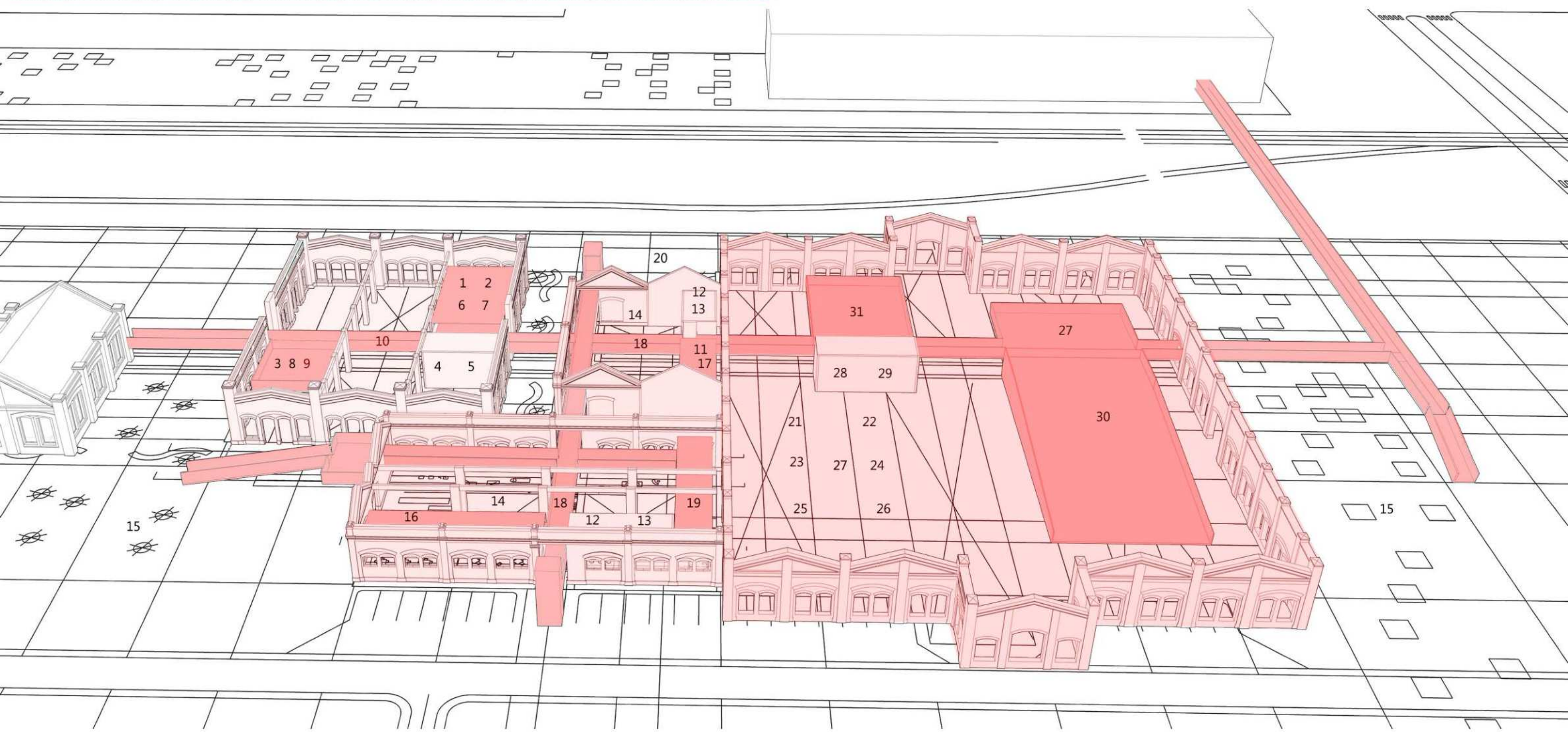
06 Proyecto







PROGRAMA MUSEO

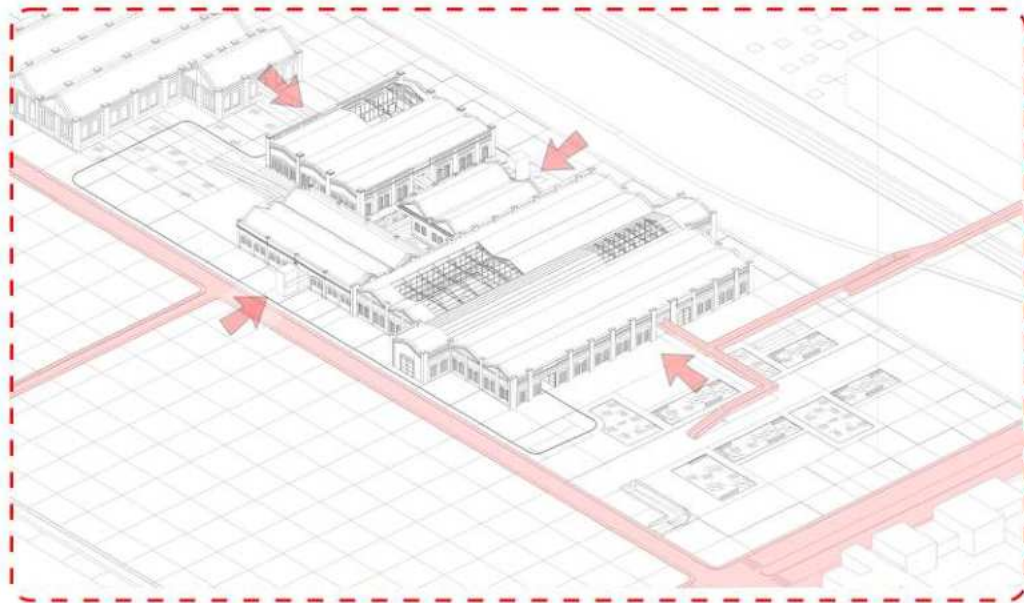


MUSEO DE LA COMUNIDAD BARRIAL	
Superficie total: 780m ²	
1_ Exposición de maquinas	200m ²
2_ Exposición de objetos historicos	65m ²
3_ Exposición de elementos de comunicación antiguos	75m ²
4_ Servicios	80m ²
5_ Nucleos	45m ²
6_ Aulas de debate barrial	55m ²
7_ Biblioteca	65m ²
8_ Sala de lectura	65m ²
9_ Espacio de cuidado y enseñanza	60m ²
10_ INICIO. Como llega el ferrocarril a la ciudad	70m ²

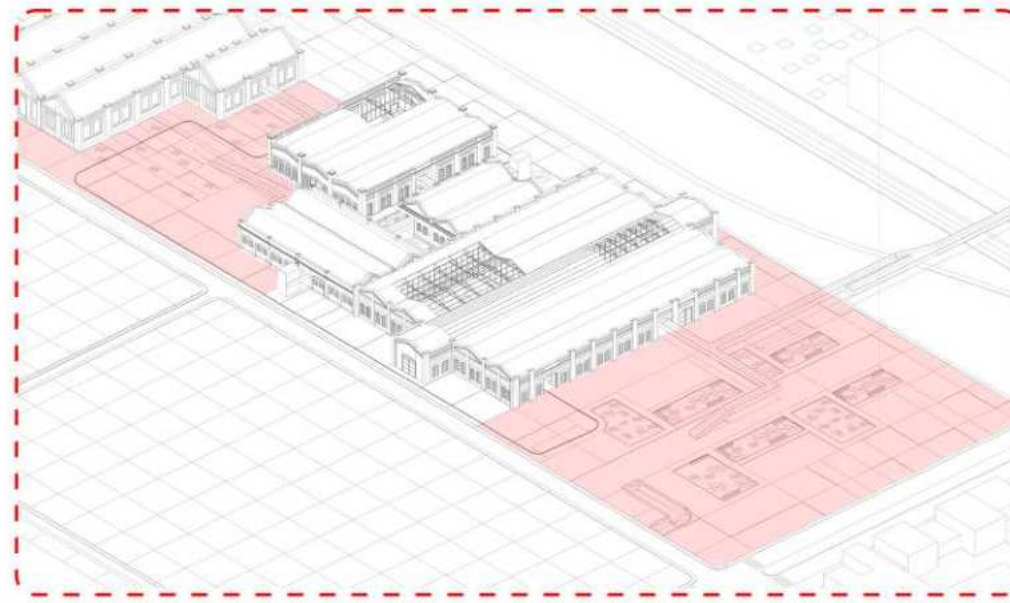
MUSEO TALLER	
Superficie total: 725m ²	
11_ Guardado	40m ²
12_ Nucleos	45m ²
13_ Servicios	80m ²
14_ Patios.....	60m ²
15_ Plazas publicas	150m ²
16_ Aulas taller	55m ²
17_ Aulas de enseñanza tecnicas	60m ²
18_ DESARROLLO. El ferrocarril en la ciudad	75m ²
19_ Talleres de reparación de maquinas	60m ²
20_ Huerta comunitaria	100m ²

MUSEO DE EXPOSICIONES	
Superficie total: 1085m ²	
21_ Exposición de maquinas	400m ²
22_ Exposición de objetos historicos	65m ²
23_ Exposición de elementos de comunicación antiguos ..	75m ²
24_ Exposición de generadores de tension electrica.....	45m ²
25_ Exposición de locomotoras	65m ²
26_ Exposición de maquetas ferroviarias	50m ²
27_ Foyer	60m ²
28_ Servicios	80m ²
29_ Nucleos	45m ²
30_ Auditorio	200m ²
31_ Sum de usos multiples	60m ²

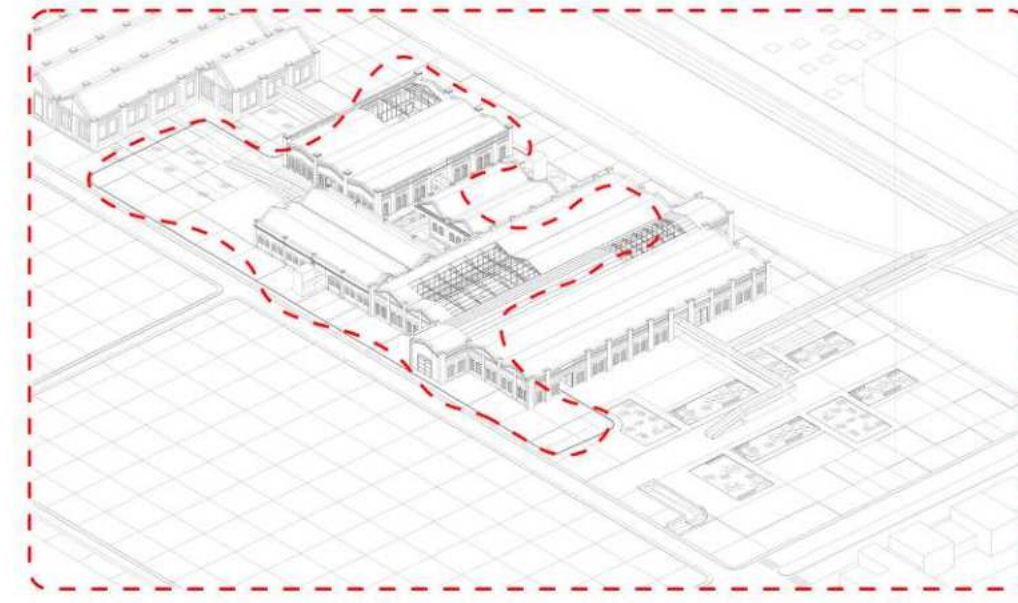
MEMORIA PROYECTUAL



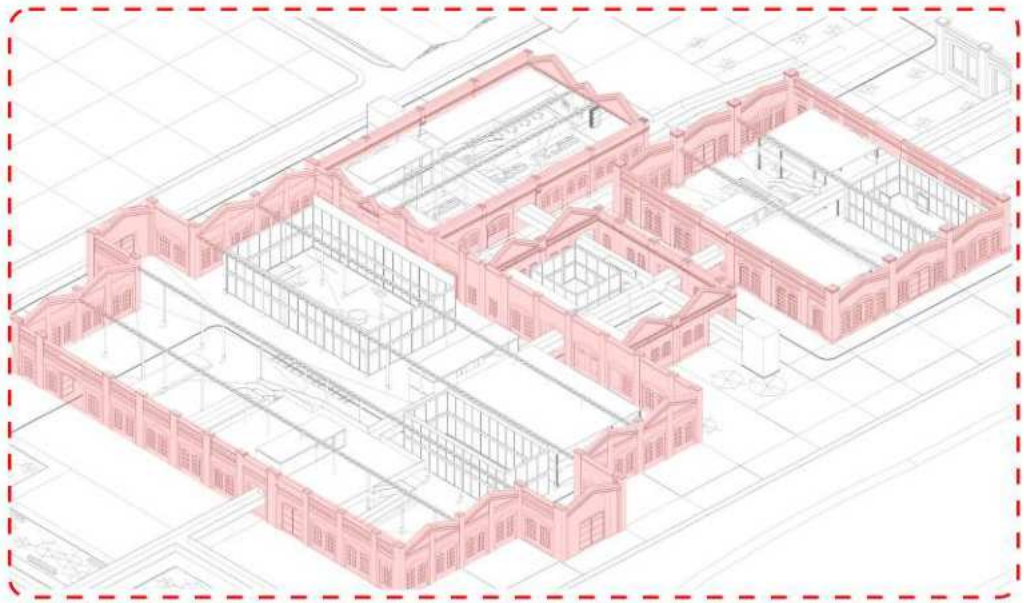
Accesibilidad al sector- Escala urbana y peatonal



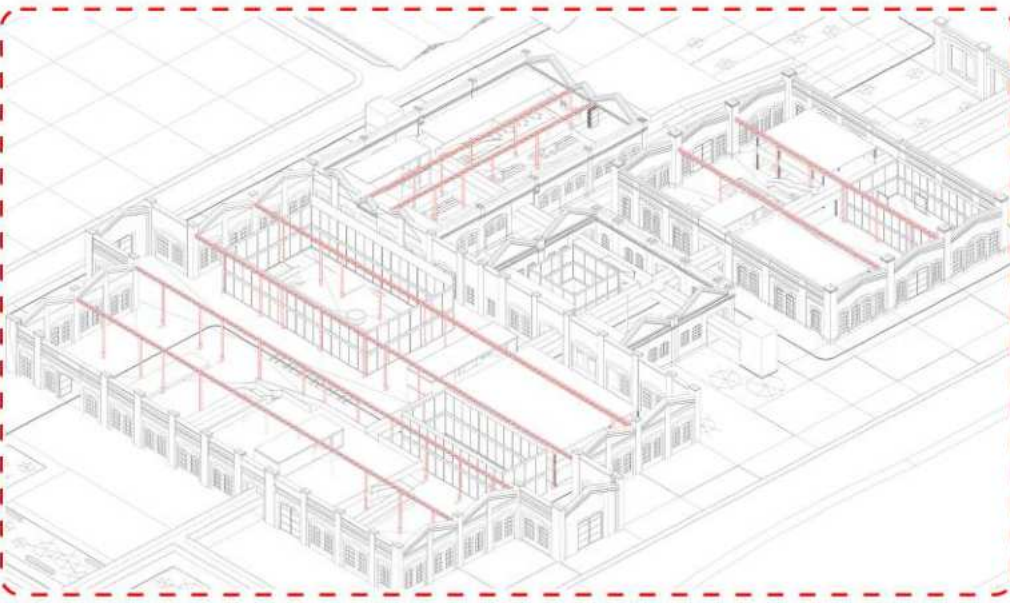
Plazas publicas



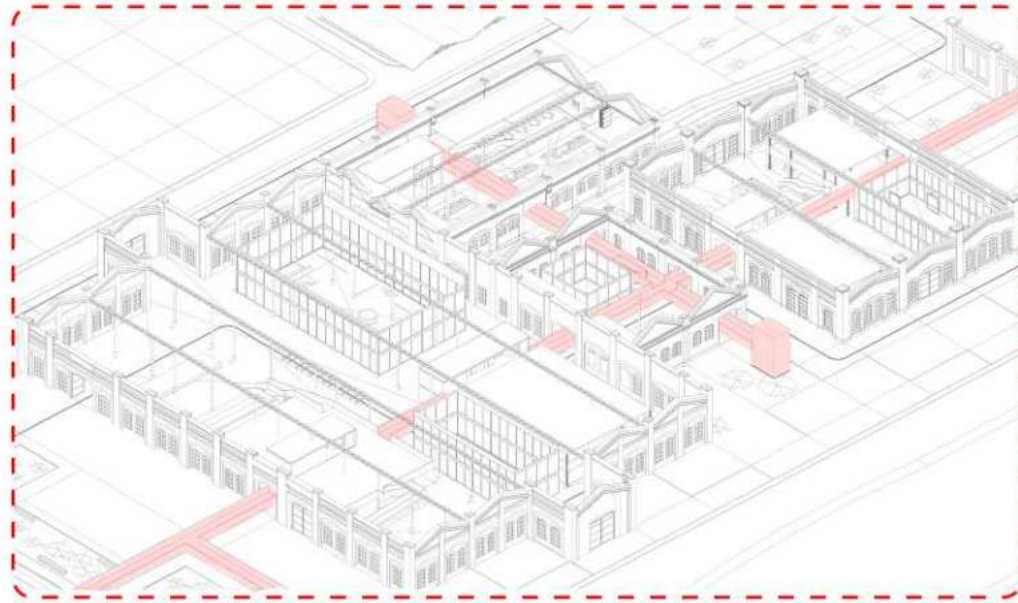
Recorrido del tren - recorriendo el vacío



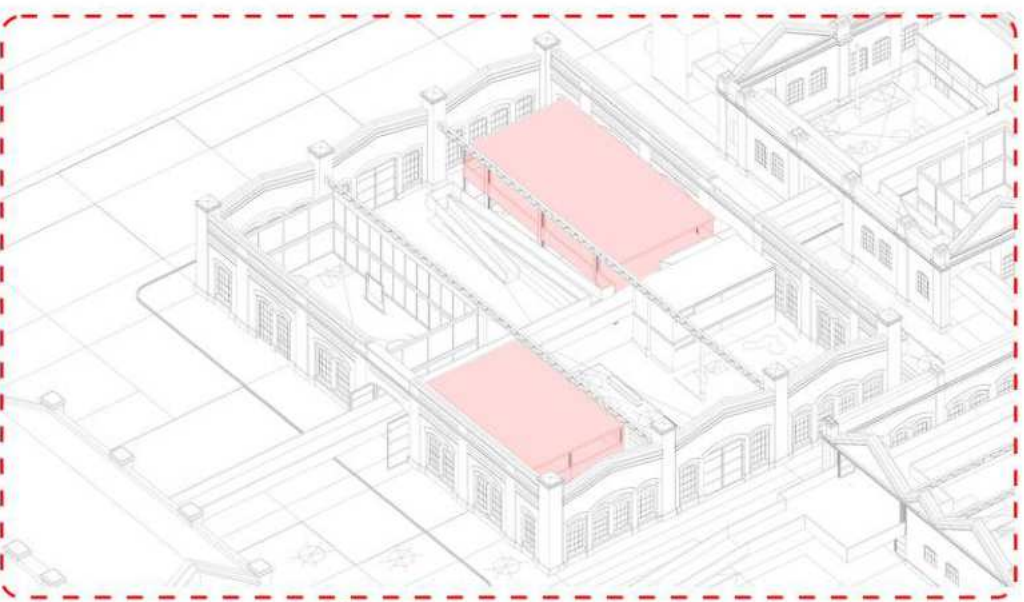
Envolvente existente



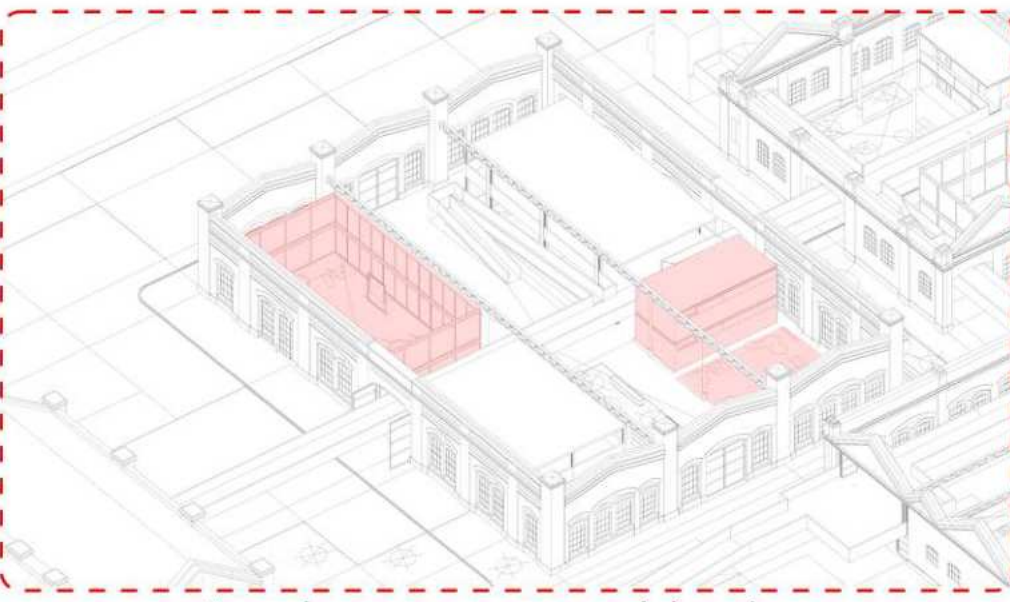
Estructura existente



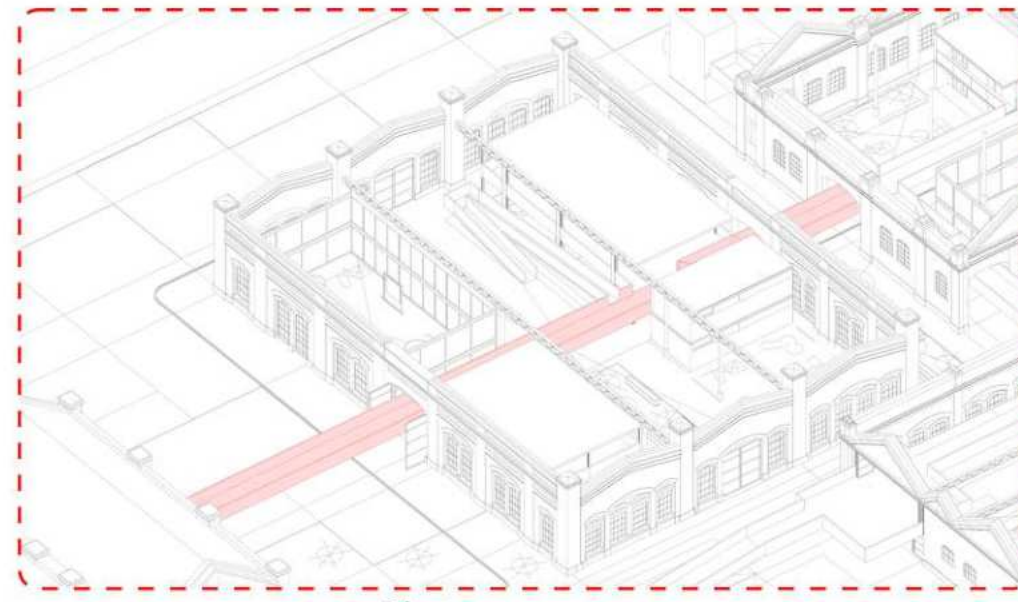
Cinta conectora



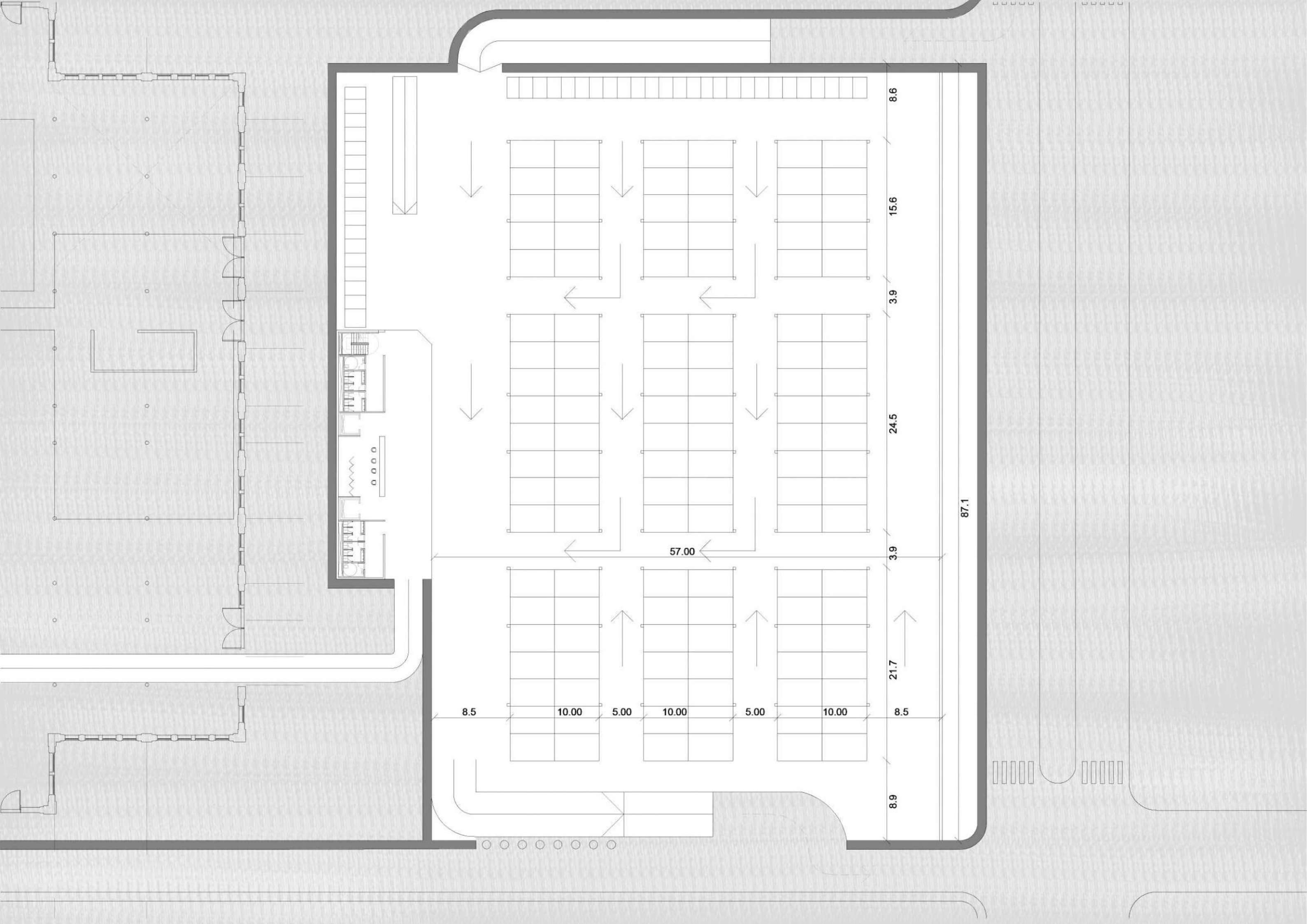
Sanchez León Programa museo



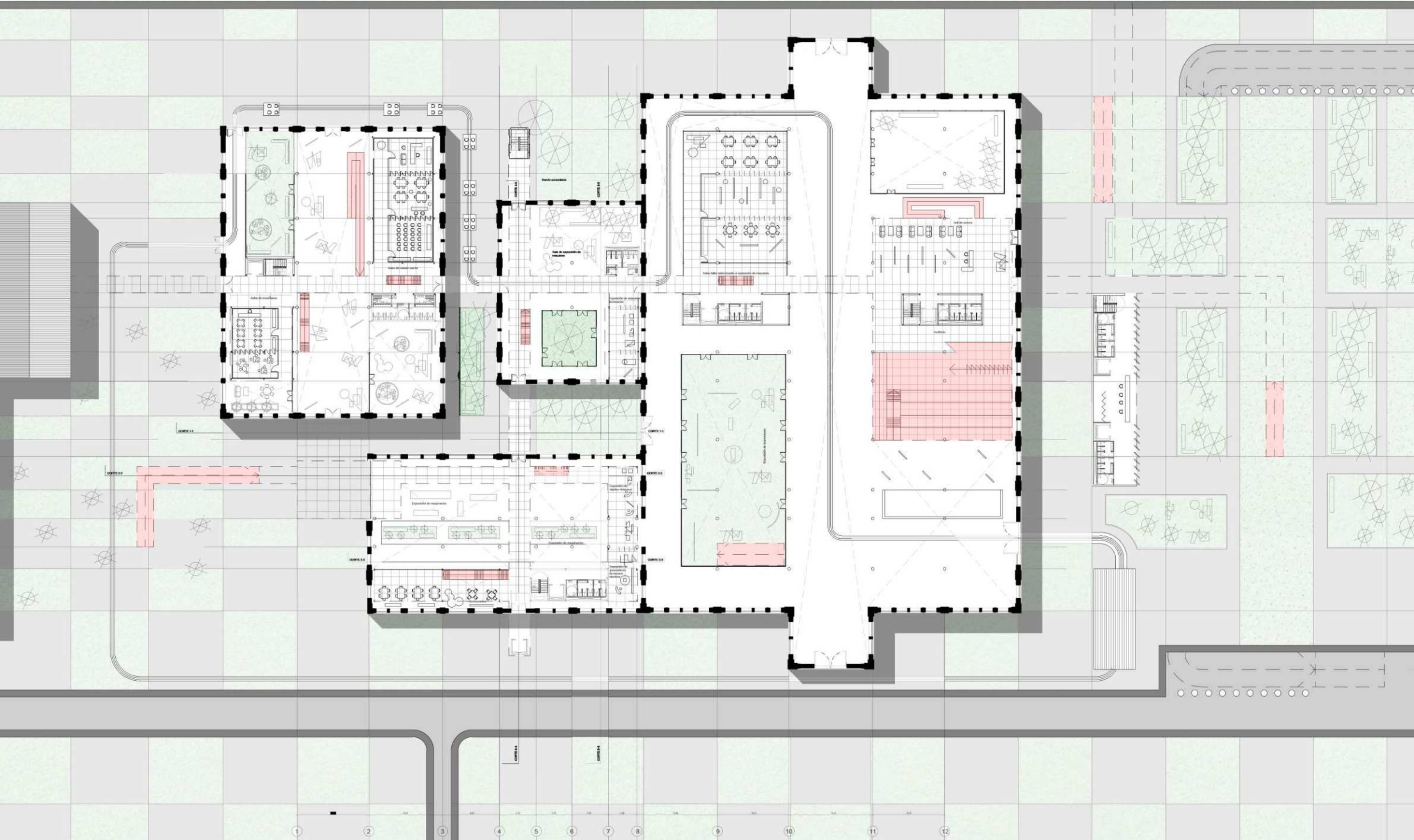
Espacios estructurantes del vacío



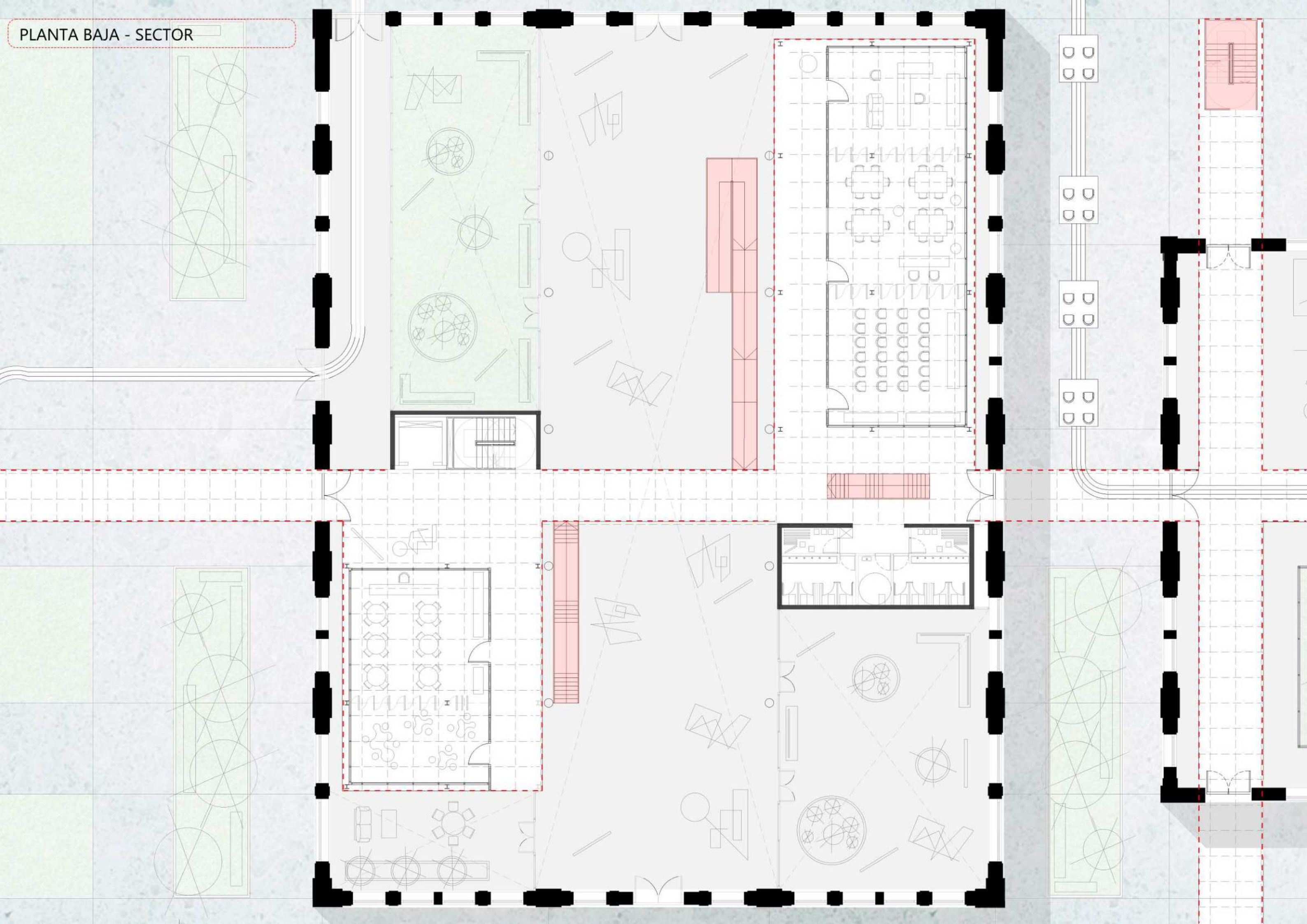
Cinta conectora sector



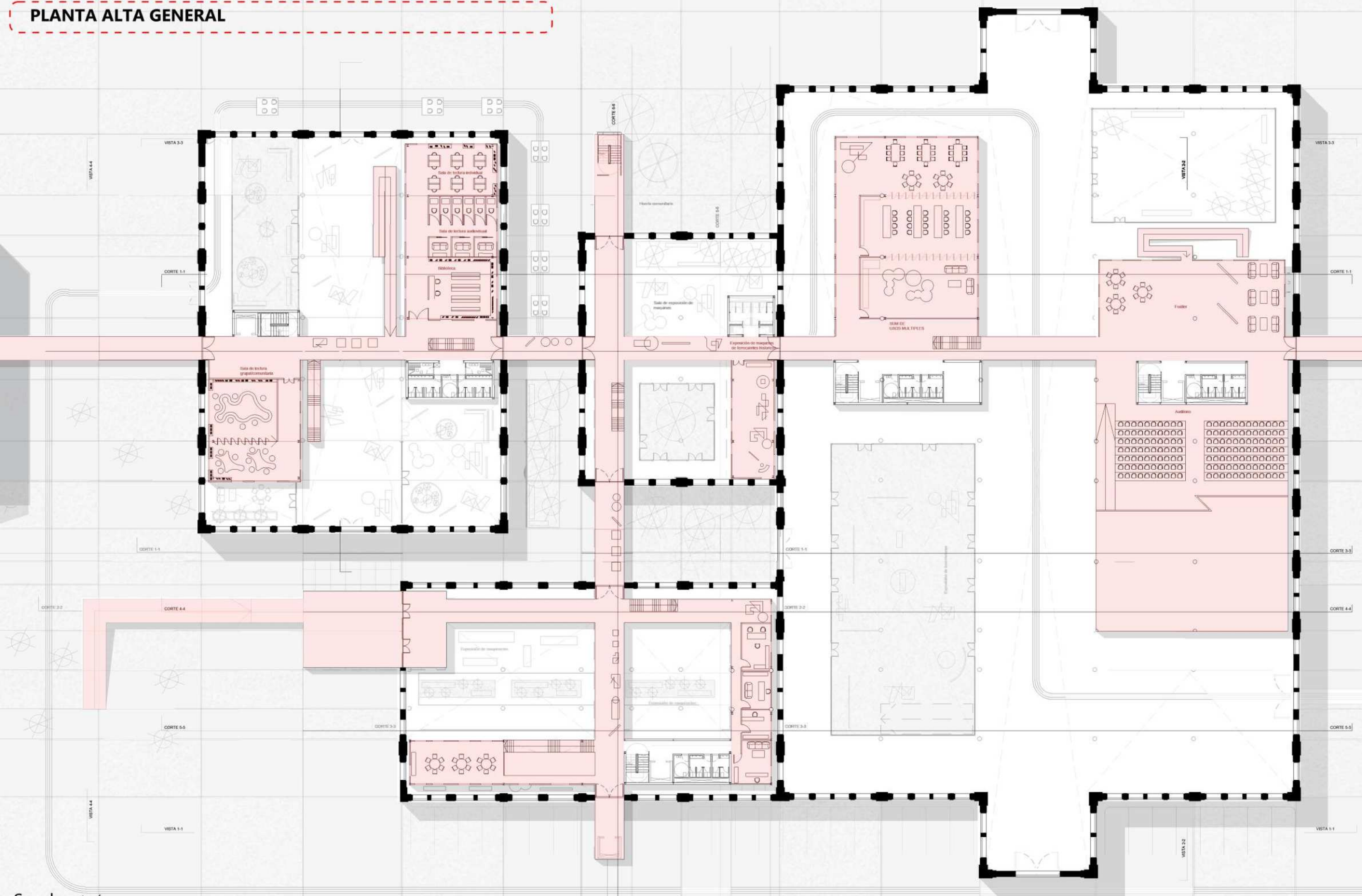
PLANTA BAJA GENERAL



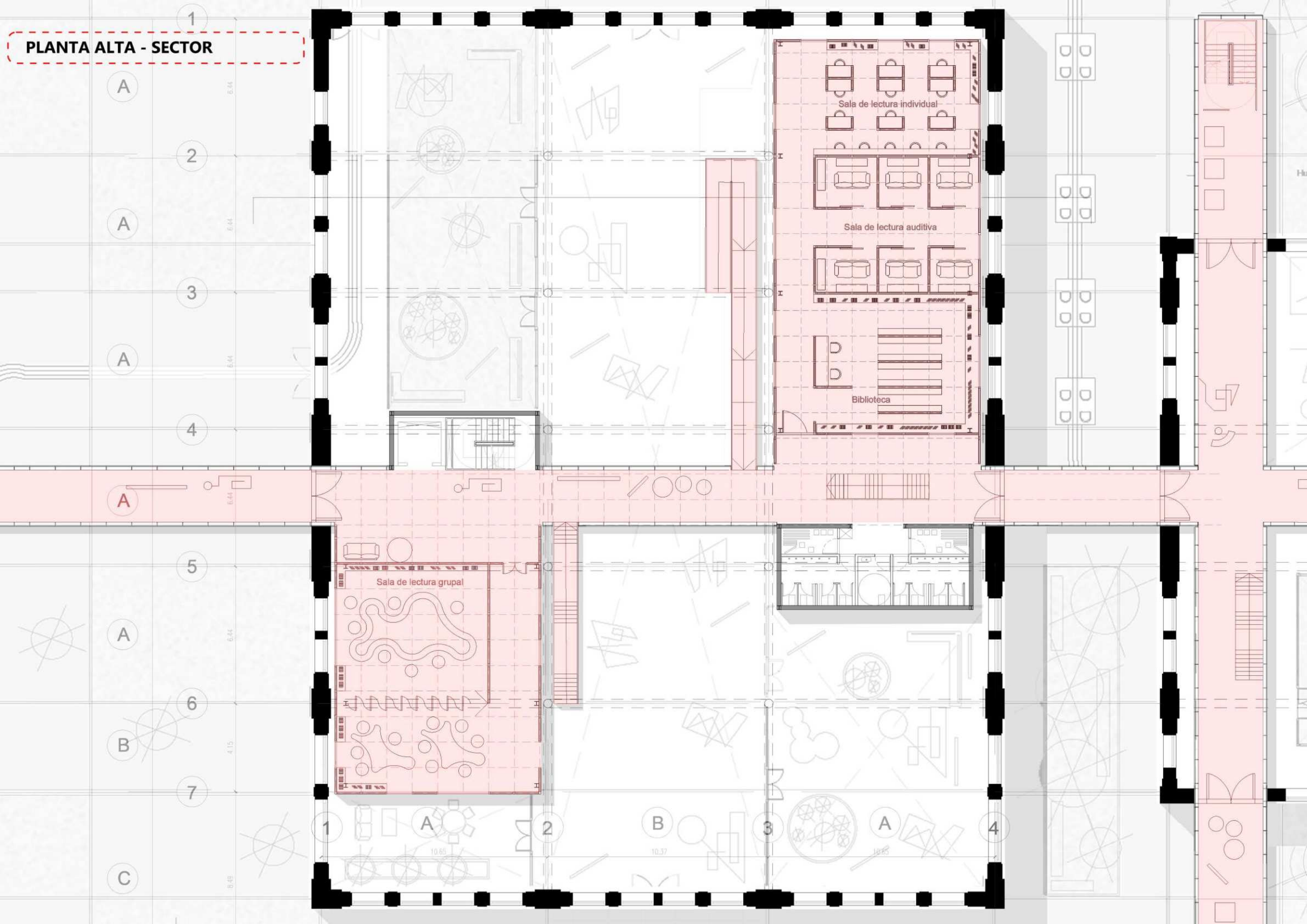
PLANTA BAJA - SECTOR



PLANTA ALTA GENERAL



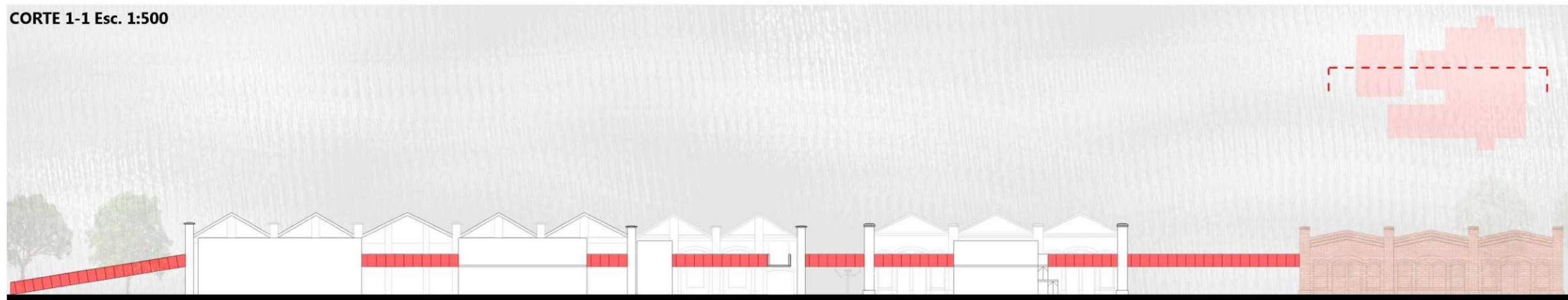
PLANTA ALTA - SECTOR



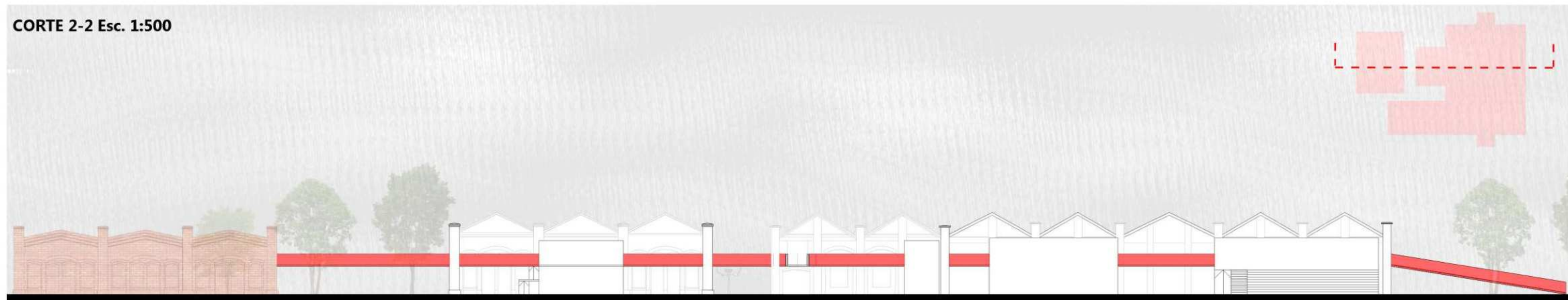


CORTES GENERALES

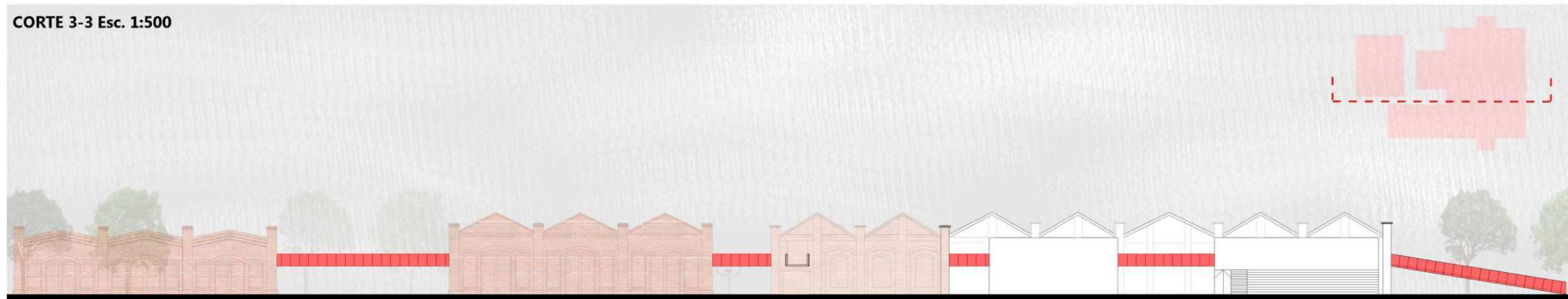
CORTE 1-1 Esc. 1:500



CORTE 2-2 Esc. 1:500

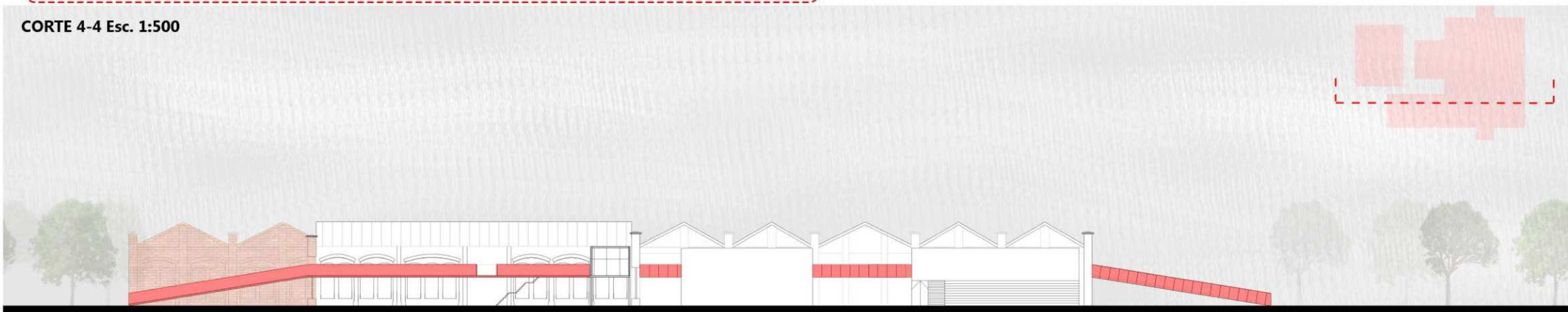


CORTE 3-3 Esc. 1:500

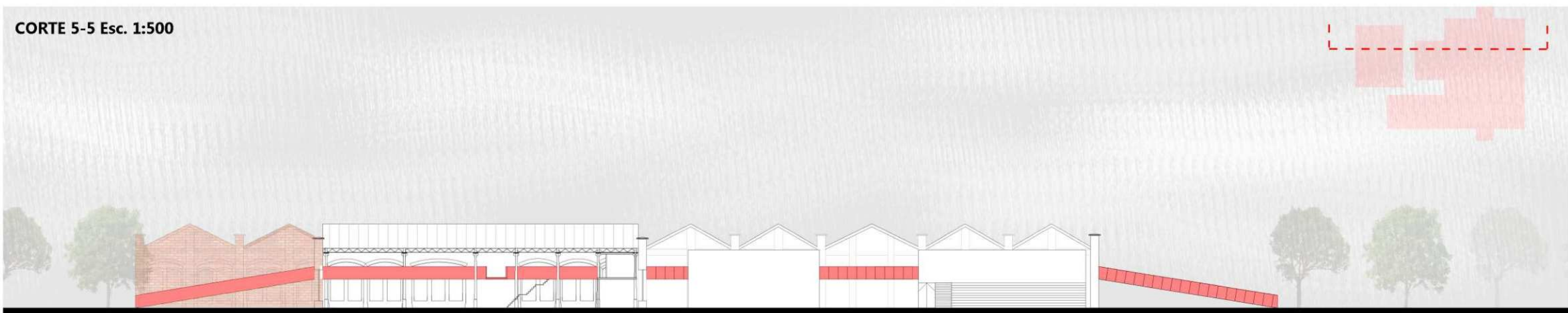


CORTES GENERALES

CORTE 4-4 Esc. 1:500



CORTE 5-5 Esc. 1:500



CORTE 6-6 Esc. 1:500



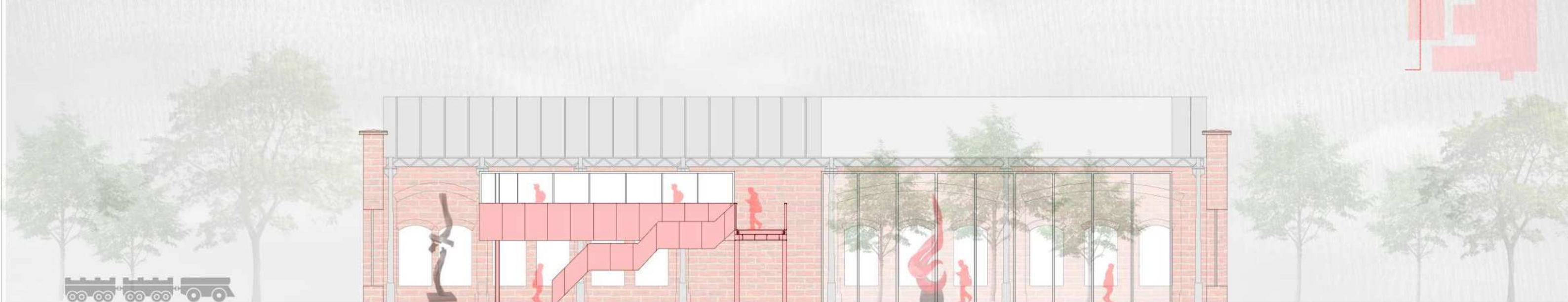
CORTES SECTOR A PROFUNDIZAR



CORTE 1-1

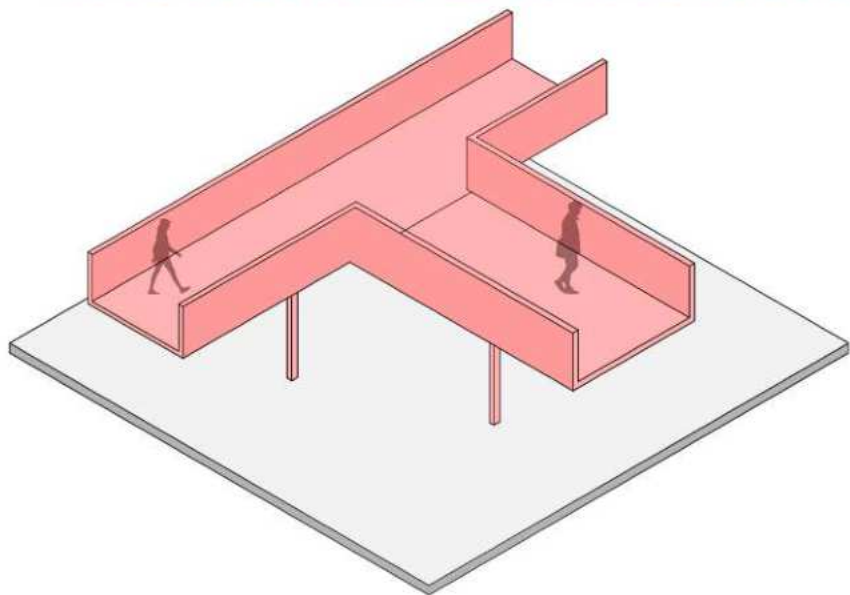


CORTE 2-2

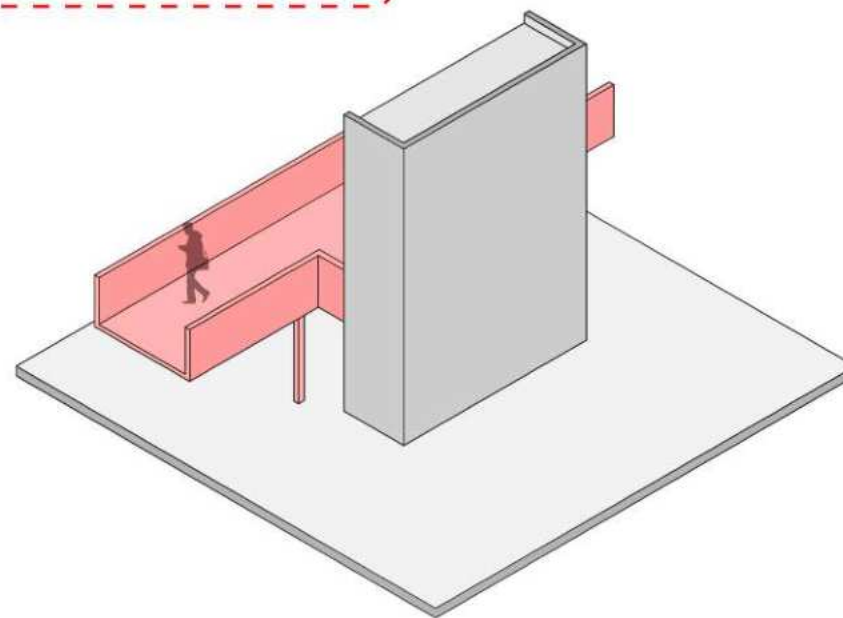


CORTE 3-3

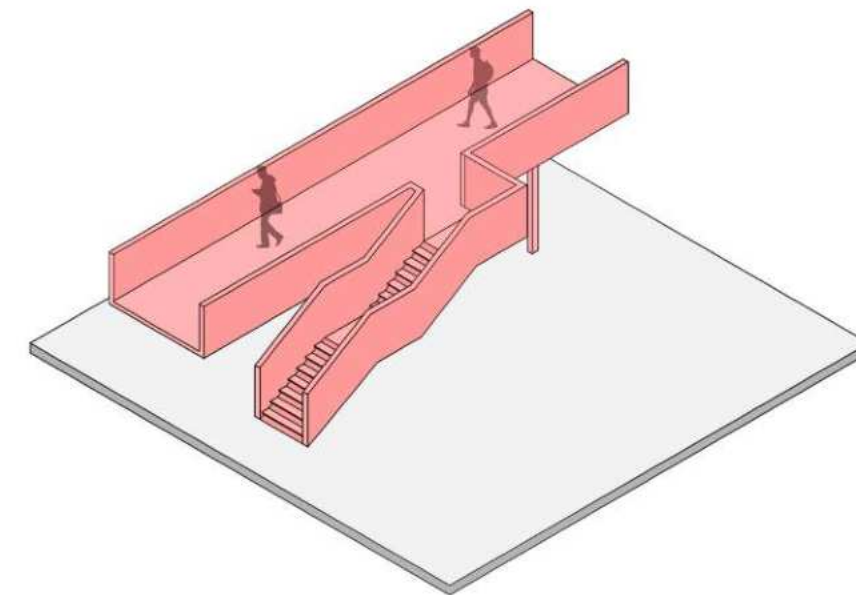
VARIACIÓN DEL DISPOSITIVO CONECTOR



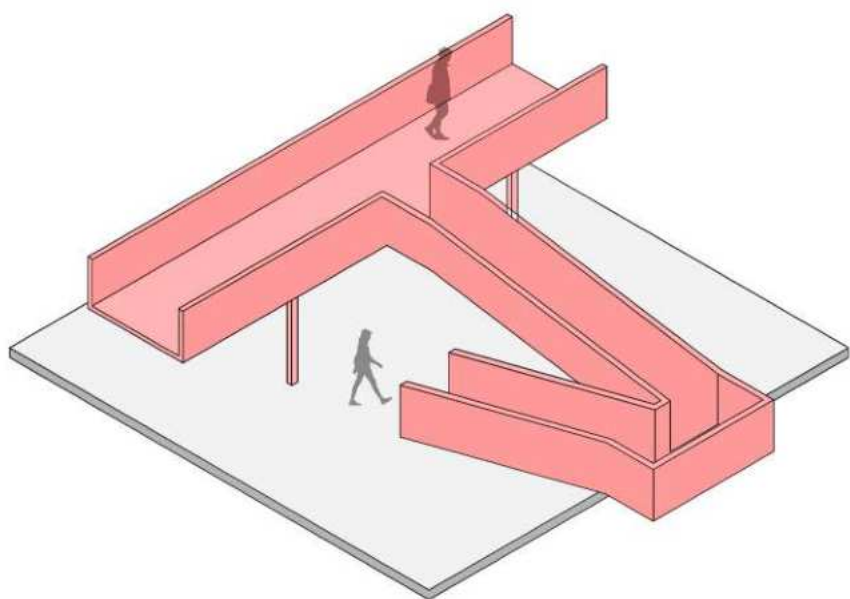
Ramificación horizontal



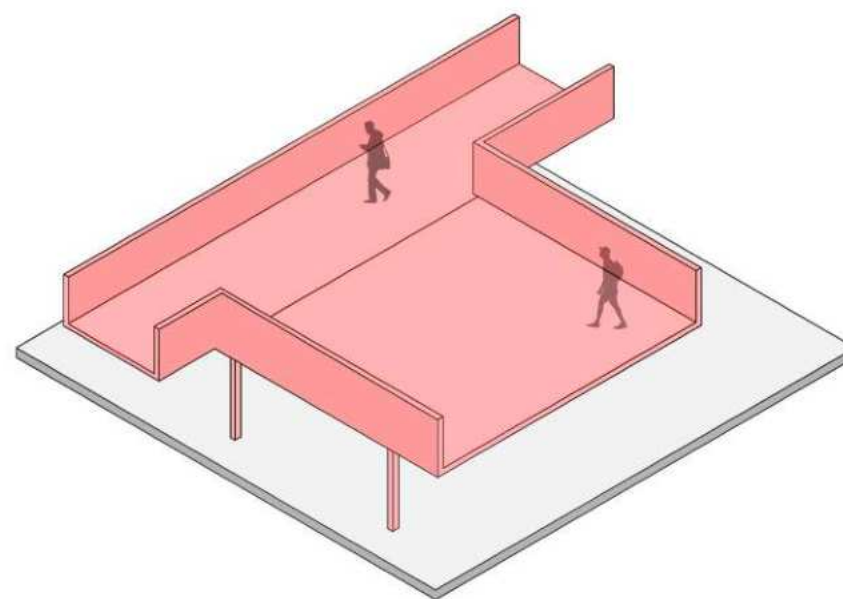
Dispositivo de servicio



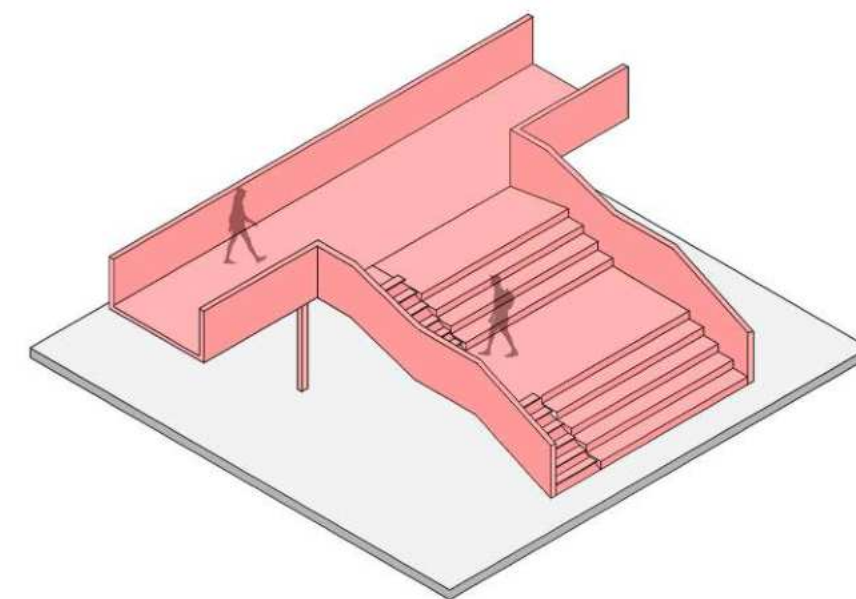
Movimiento vertical



Recorrido vertical

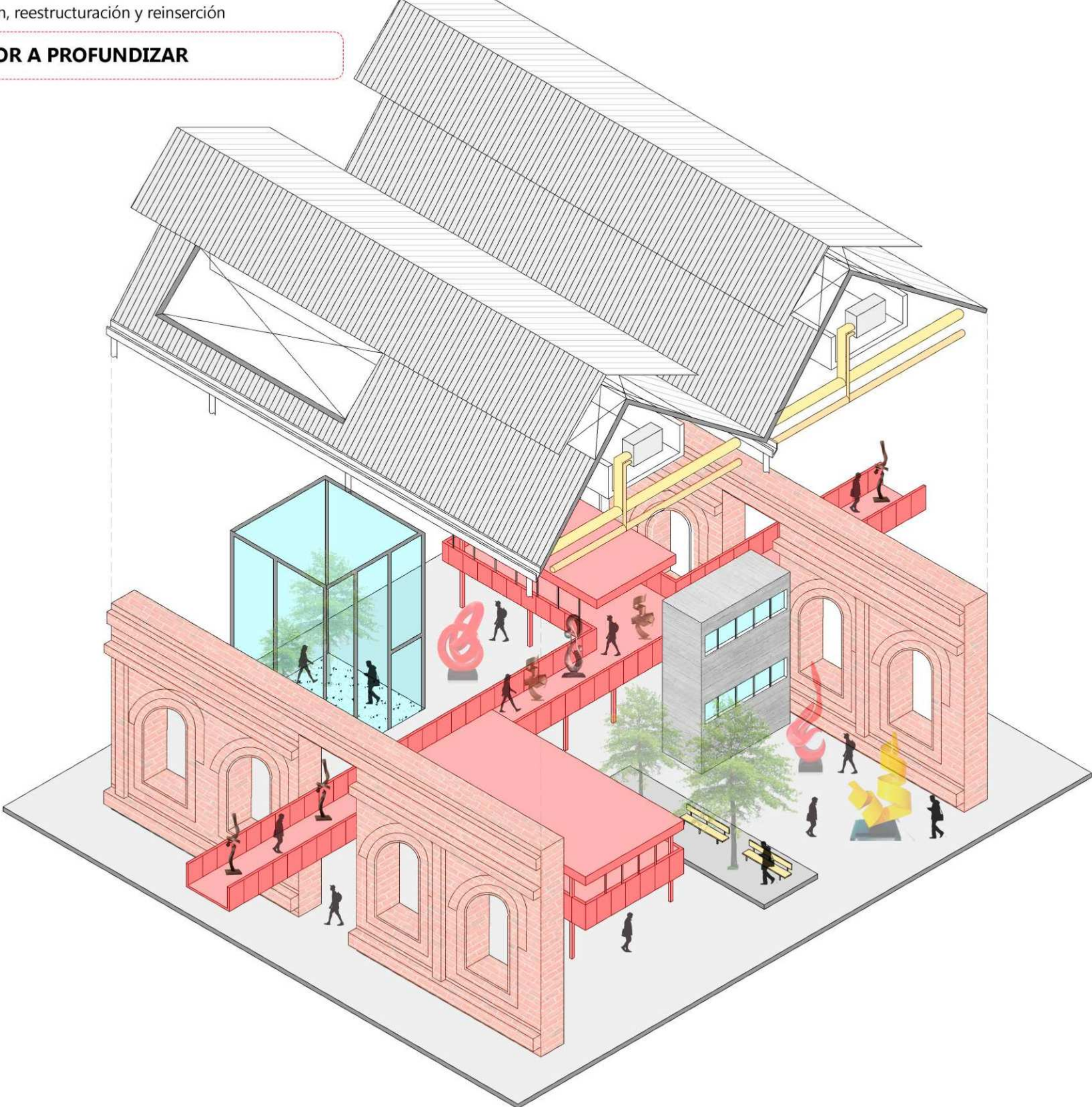


Ensanche horizontal



Ensanche inclinado

AXONOMÉTRICA SECTOR A PROFUNDIZAR







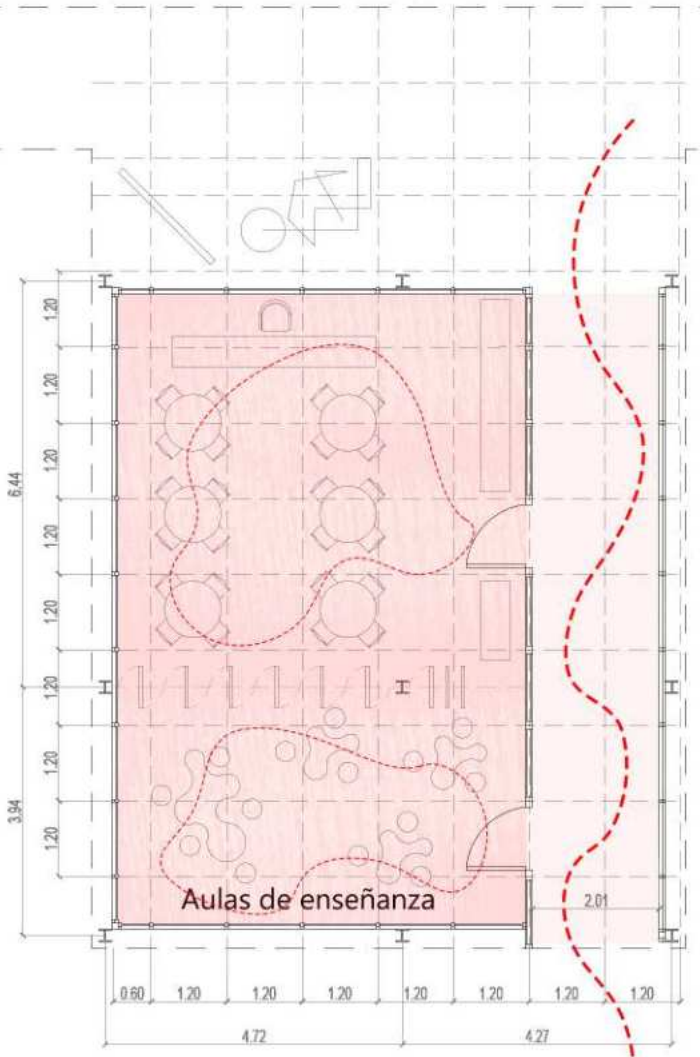
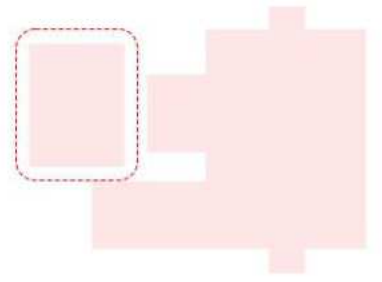
07

Desarrollo técnico

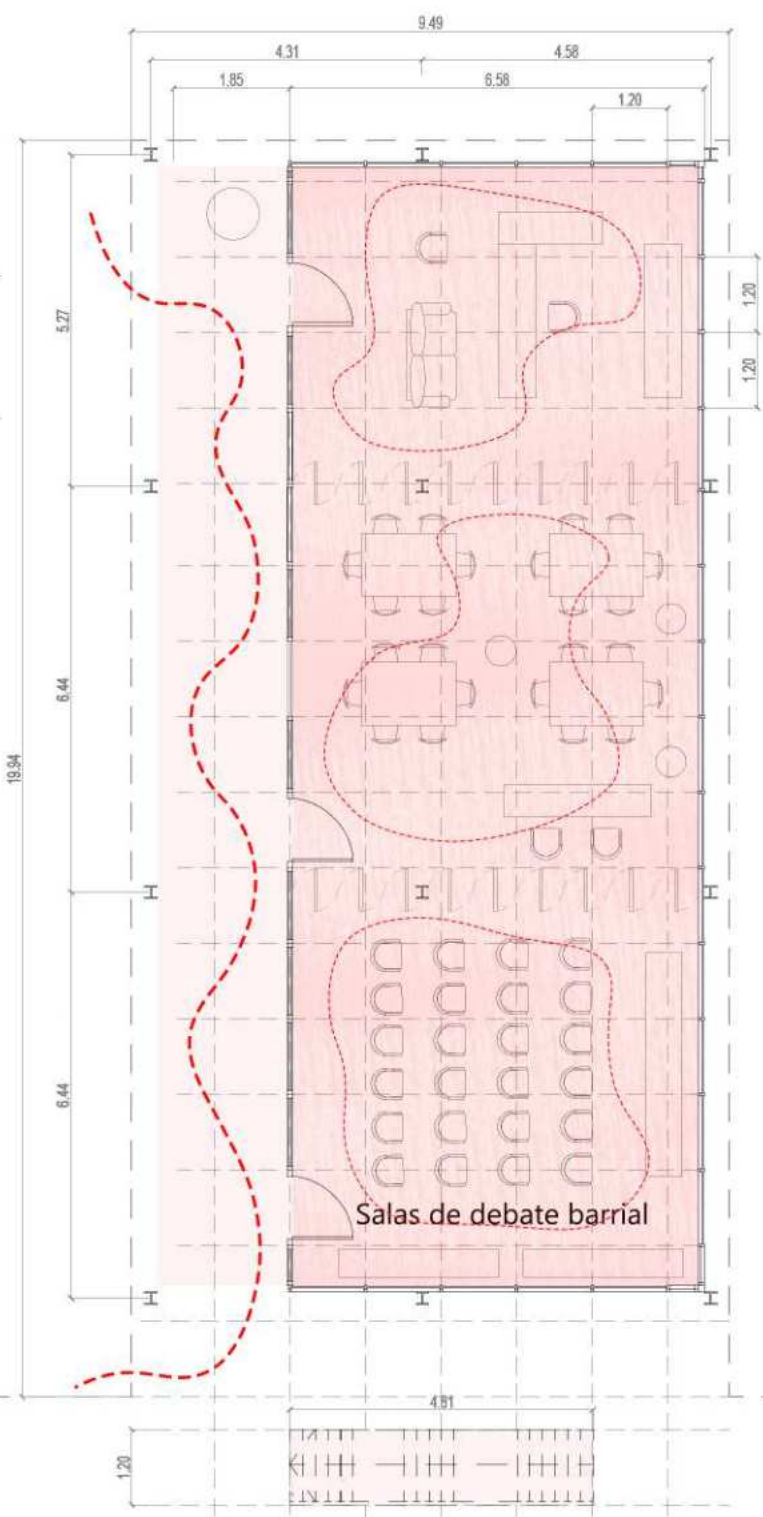


PLANTAS DE PROGRAMA - SECTOR A PROFUNDIZAR- ESC. 1:120

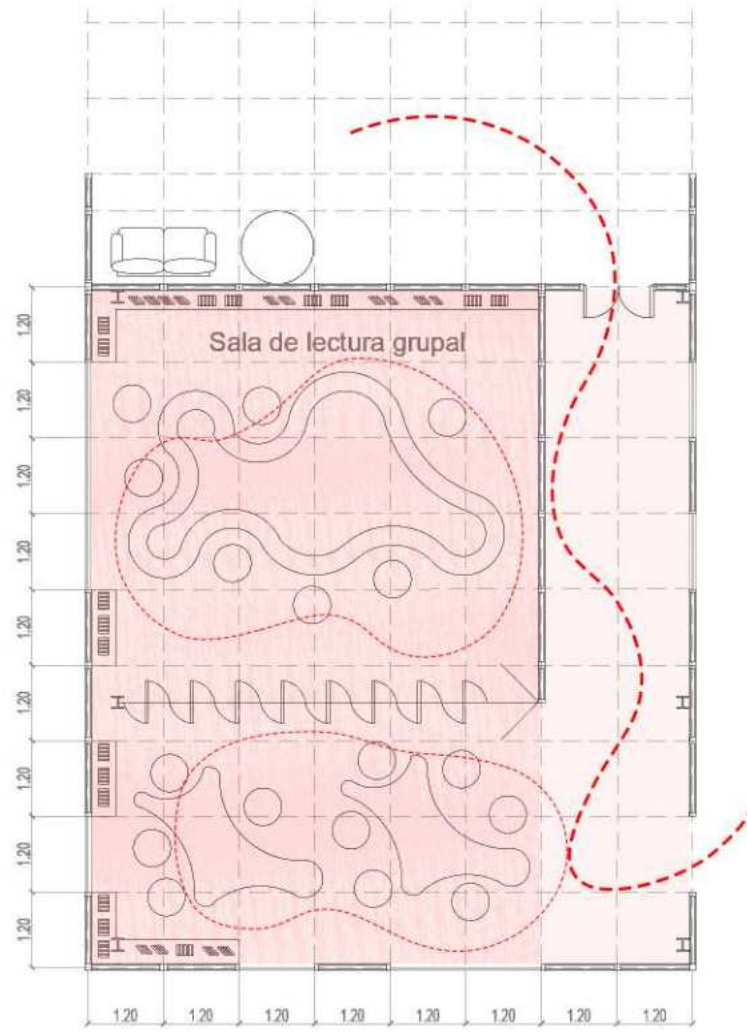
GALPON DE DESARROLLO



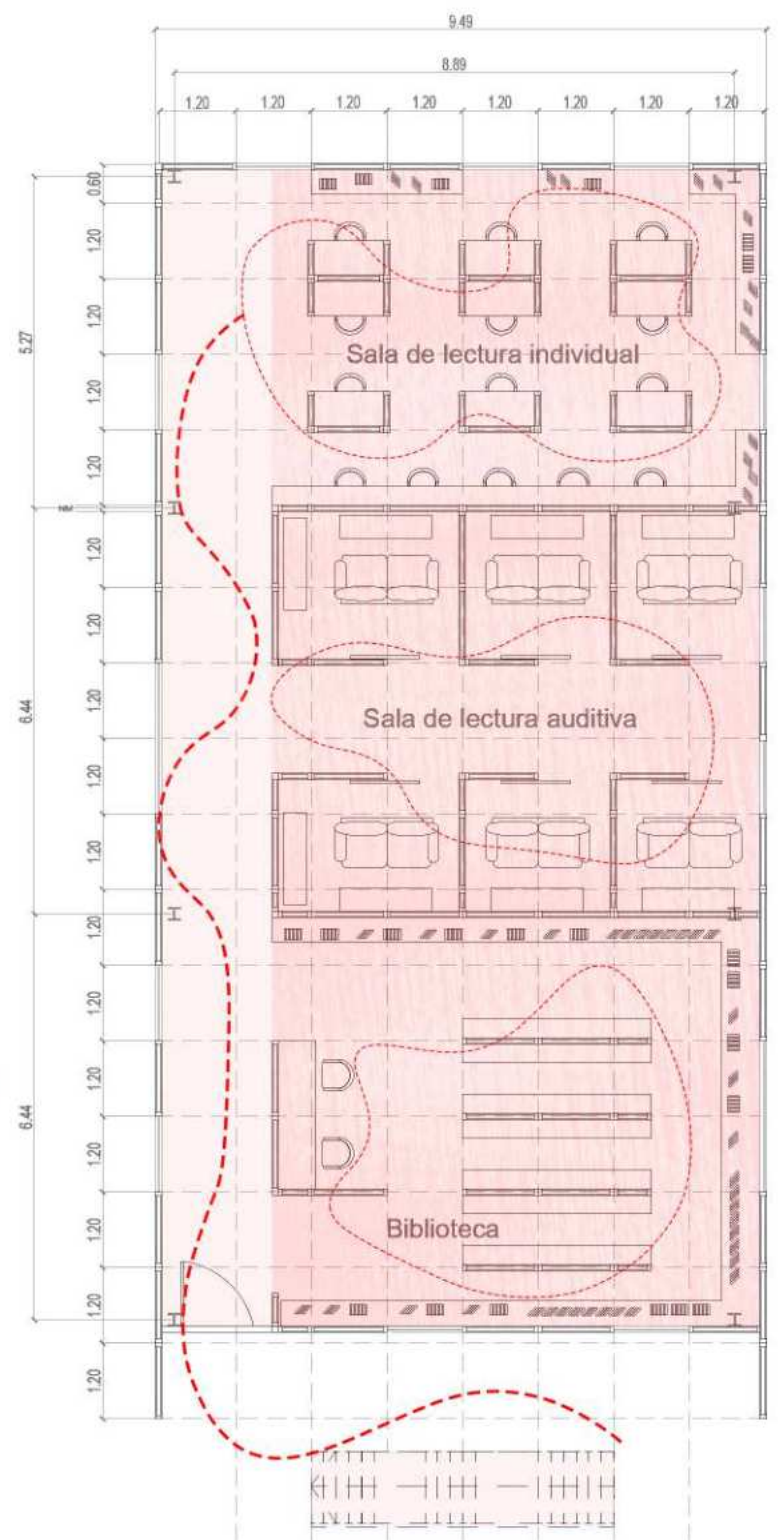
PLANTA BAJA
Programa para la comunidad barrial



PLANTA BAJA
Programa para la comunidad barrial



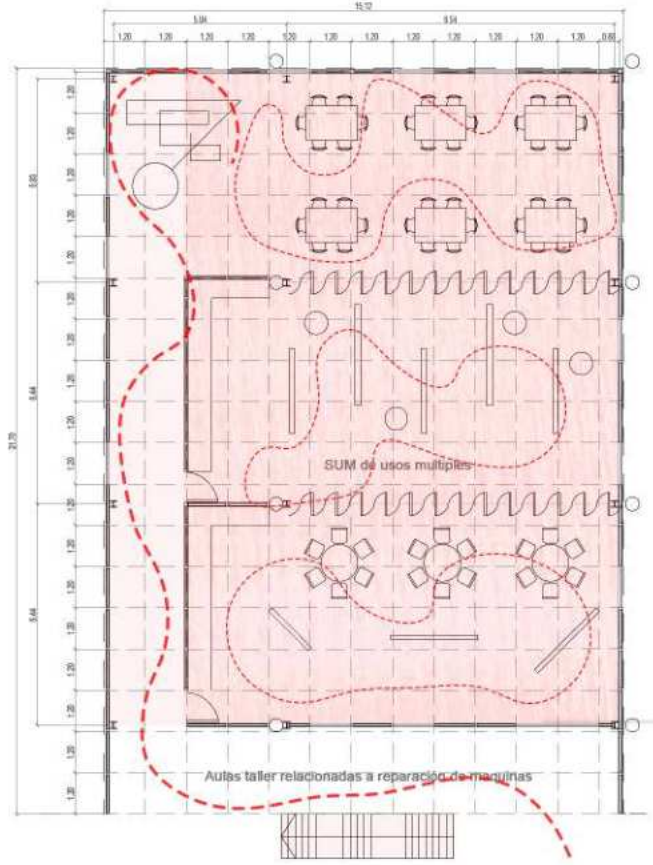
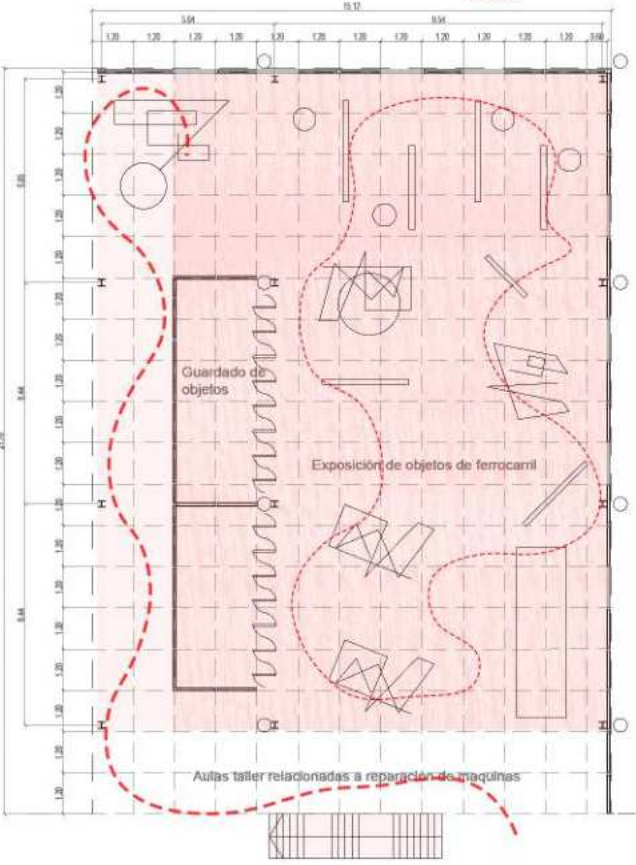
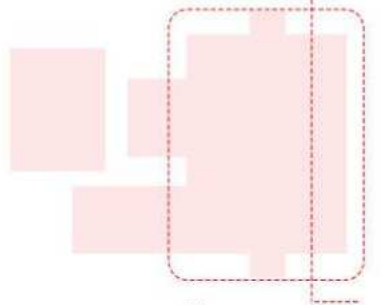
PLANTA ALTA
Biblioteca



PLANTA ALTA
Biblioteca

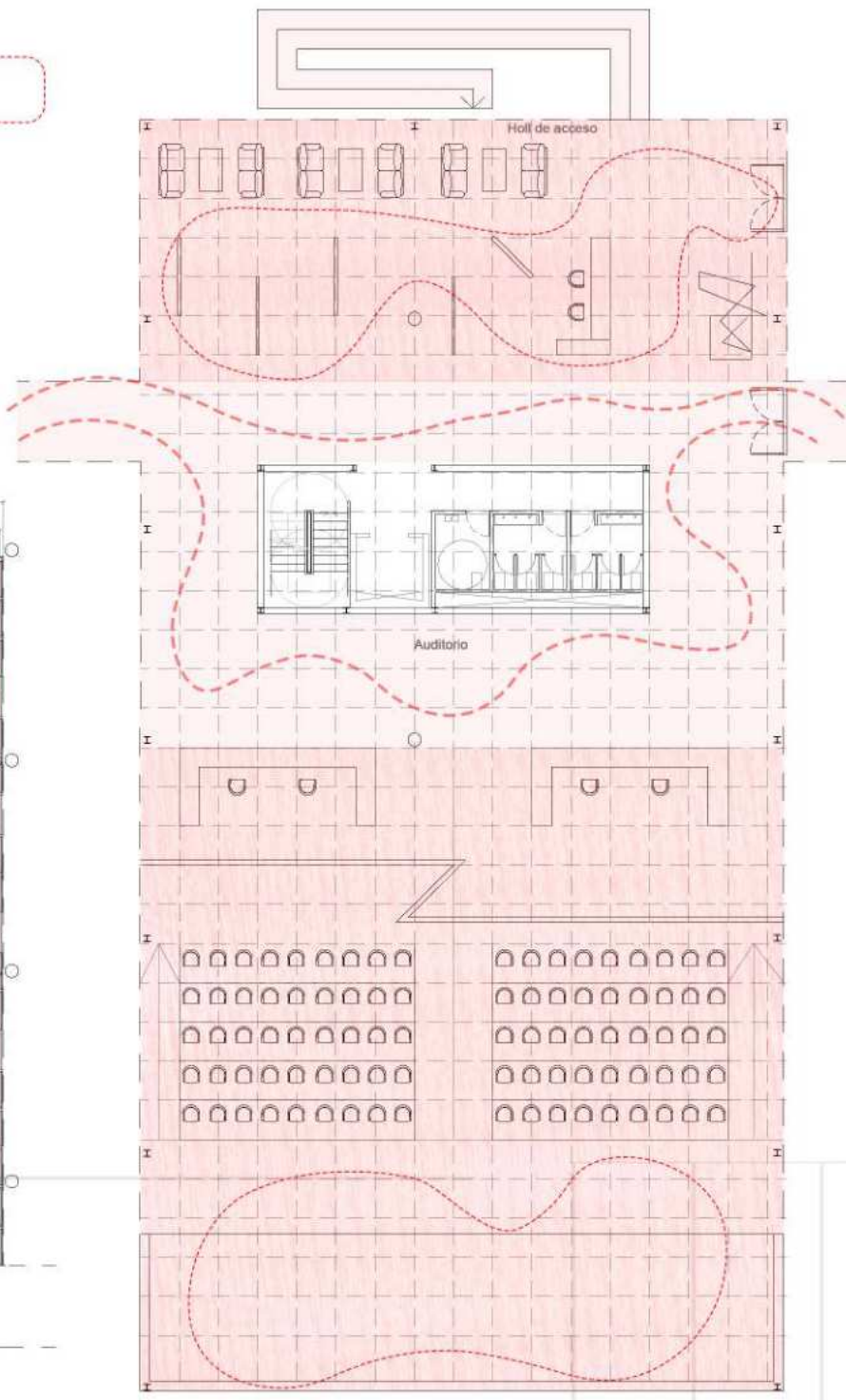
PLANTAS DE PROGRAMA - SECTOR A PROFUNDIZAR- ESC. 1:200

GALPON DE DESARROLLO

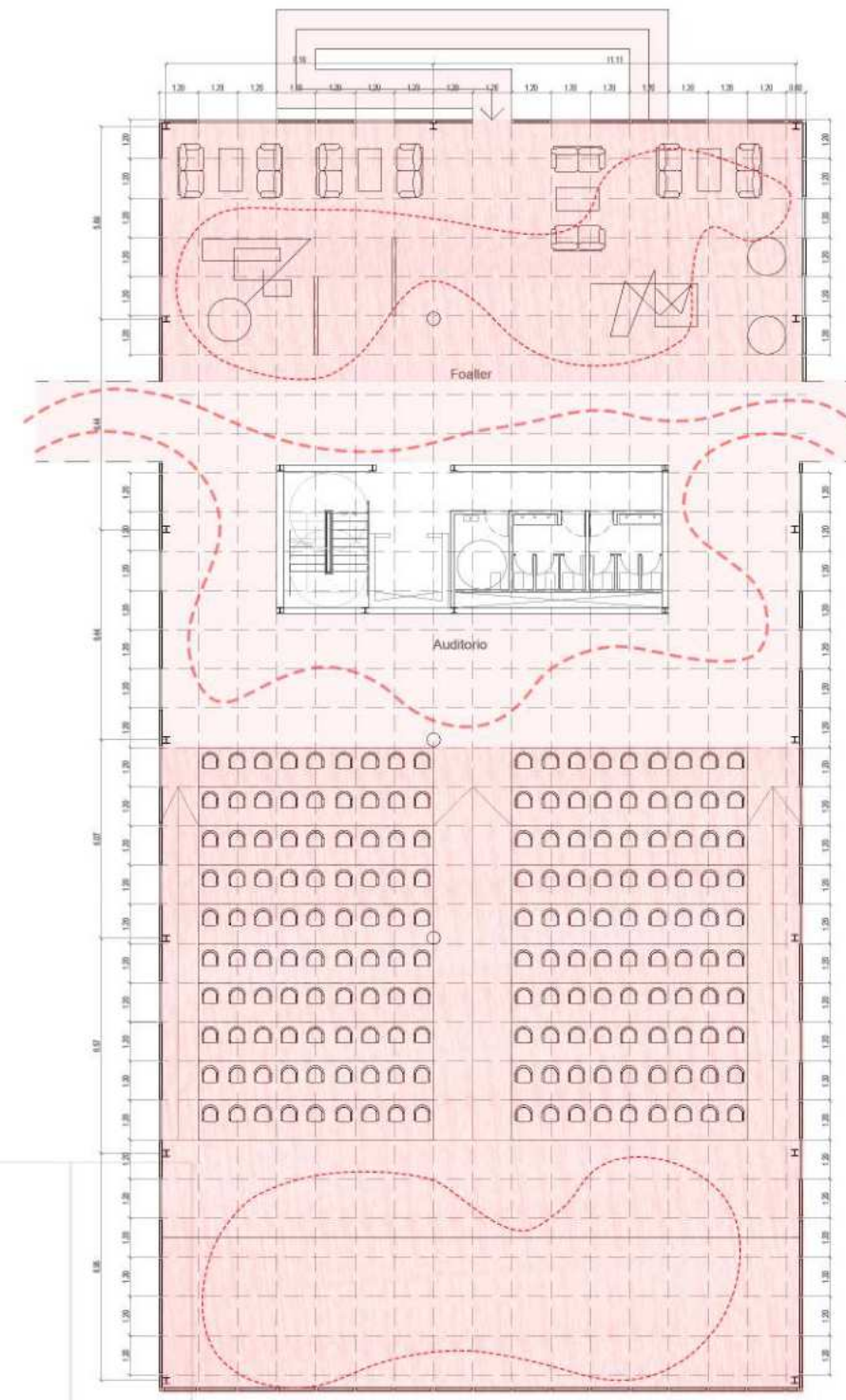


PLANTA BAJA
Programa de exposición de objetos ferroviarios

PLANTA ALTA
Programa de Sum de usos multiples



PLANTA BAJA
Programa de Auditorio-Foyer



PLANTA ALTA
Programa de Auditorio-Foyer

CORTE - GALPON MUSEO DE EXPOSICIONES



RECORRIENDO EL VACIO TECNICA

RECORRIDO DEL TREN

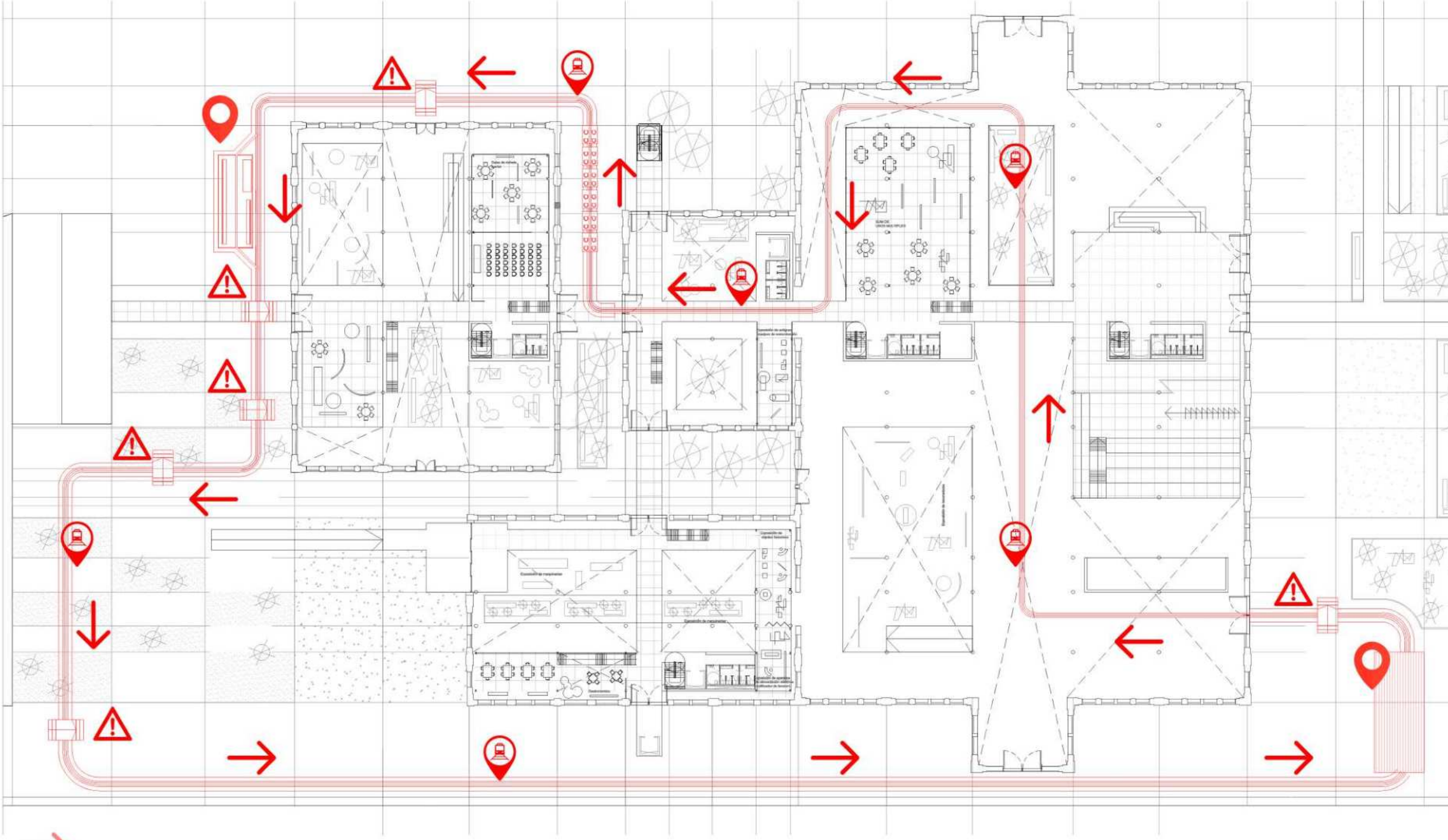
El proyecto busca la conexión y unificación de los galpones para que conformen un sistema en conjunto. Otra forma que se proyecta para resaltar esta idea es el recorrido del tren por el predio de los galpones, en los cuales vamos detectando distintos espacios para realizar el recorrido y en base a los espacios exteriores e interiores se conforma el mismo.





BUSQUEDA ESPACIAL

En este sentido, la búsqueda espacial está referida al vacío, como interpretamos los diversos vacíos que nos dejan los galpones a partir de la intervención y ya existentes de los mismos. El recorrido te invita a reconocer los vacíos, recorrer diversas espacialidades llevandote por el interior y exterior de los galpones, así mismo recorriendo espacios en simple altura, doble altura, o espacios libres.

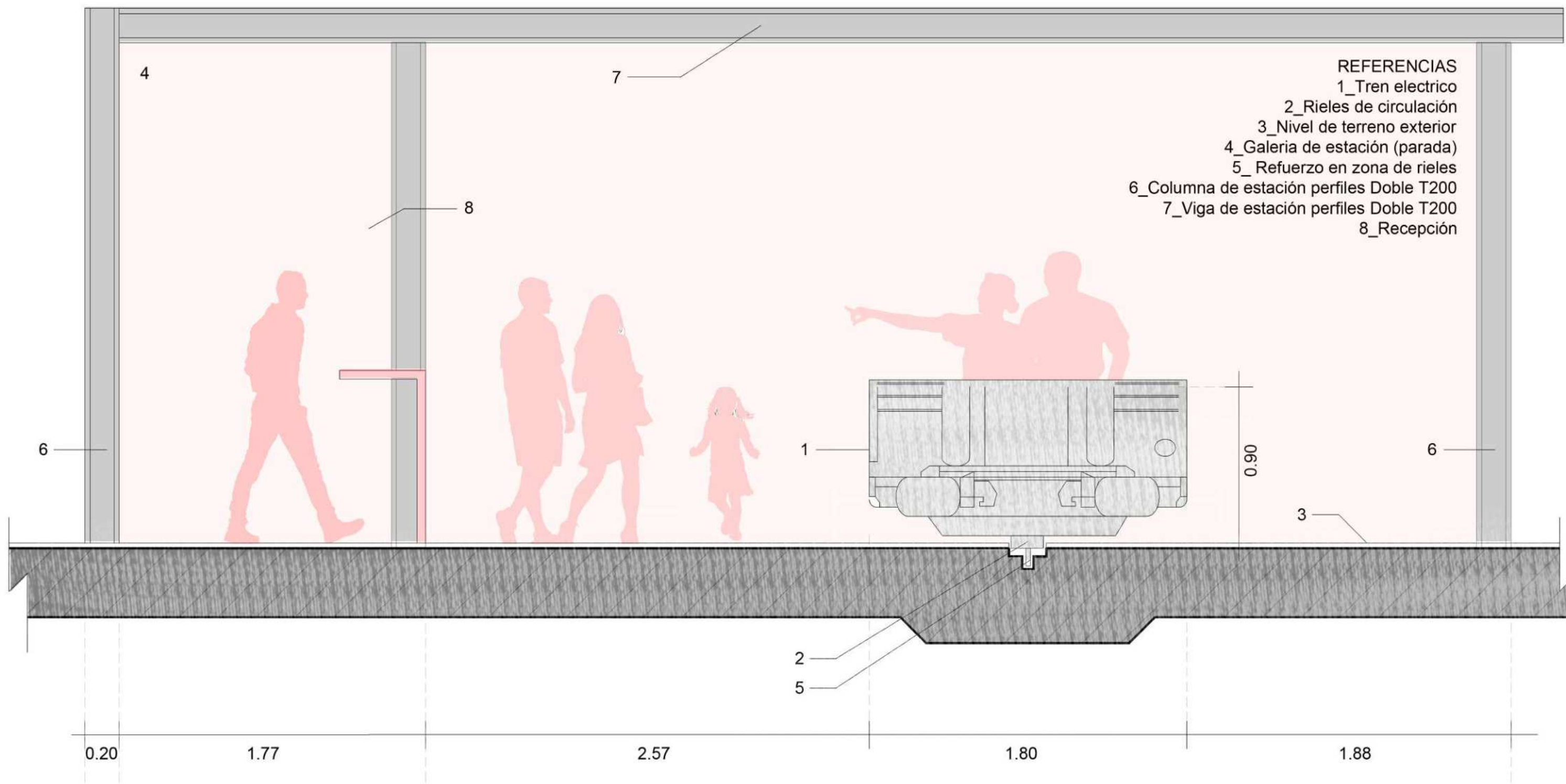
FUNCIONAMIENTO

Para la propuesta de generar un recorrido en el edificio, partimos de la base de pensar como son los recorridos del tren, que necesitan para funcionar, como son sus radios de giro. En el caso nuestro está conformado por rieles a nivel del suelo, con radios de giro acordes al tren, el cual está particionado horizontalmente para que no sea cerrado, y parte de una estación en la plaza principal del proyecto.



-  Dirección del recorrido
-  Ubicación de las paradas de tren
-  Paradas secundarias programadas para explicación del sitio
-  Pasarelas de cruce peatonal





- REFERENCIAS**
- 1_Tren electrico
 - 2_Rieles de circulación
 - 3_Nivel de terreno exterior
 - 4_Galeria de estación (parada)
 - 5_Refuerzo en zona de rieles
 - 6_Columna de estación perfiles Doble T200
 - 7_Viga de estación perfiles Doble T200
 - 8_Recepción

0.20

1.77

2.57

1.80

1.88

0.90

4

7

8

6

1

6

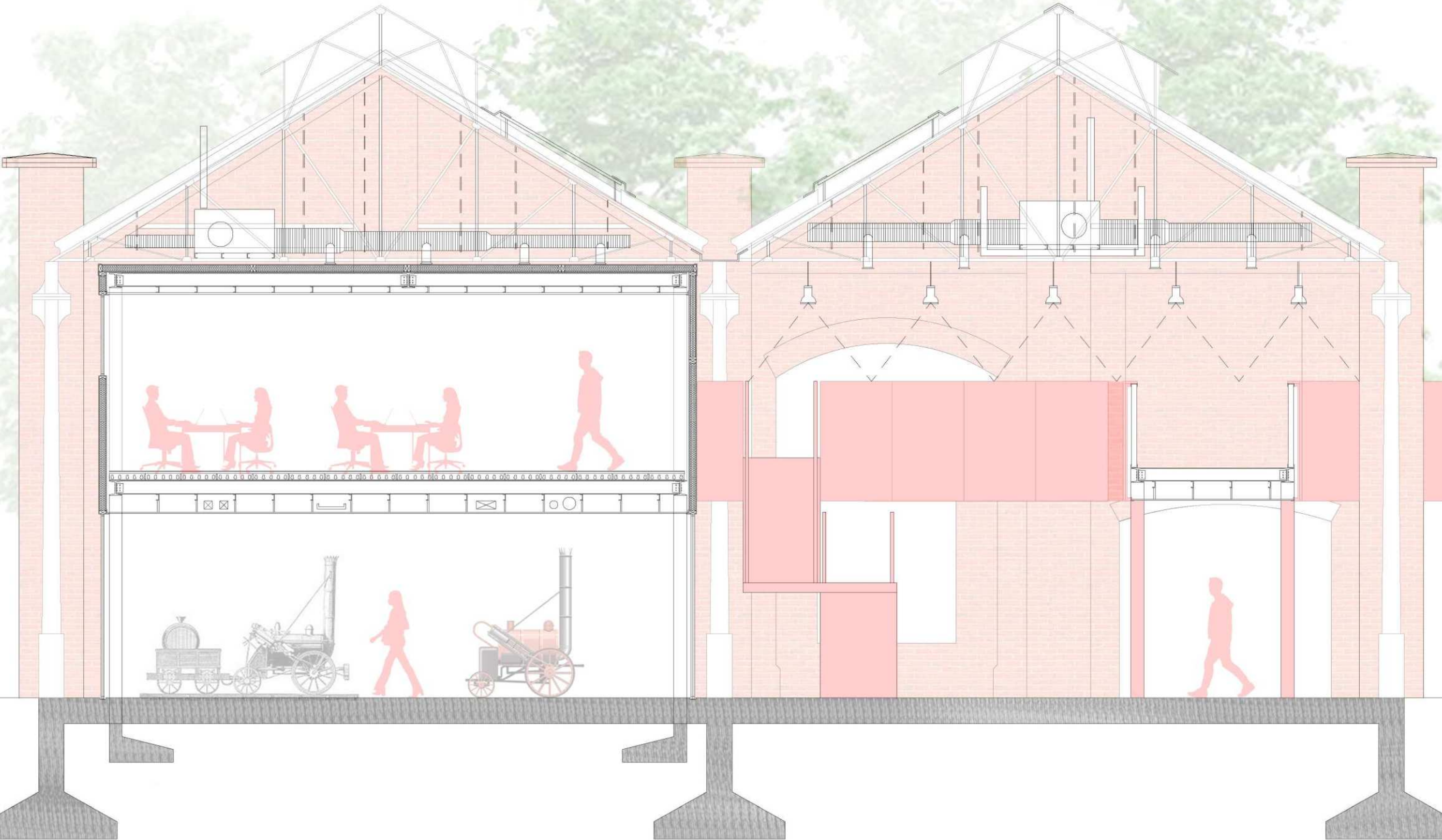
3

2

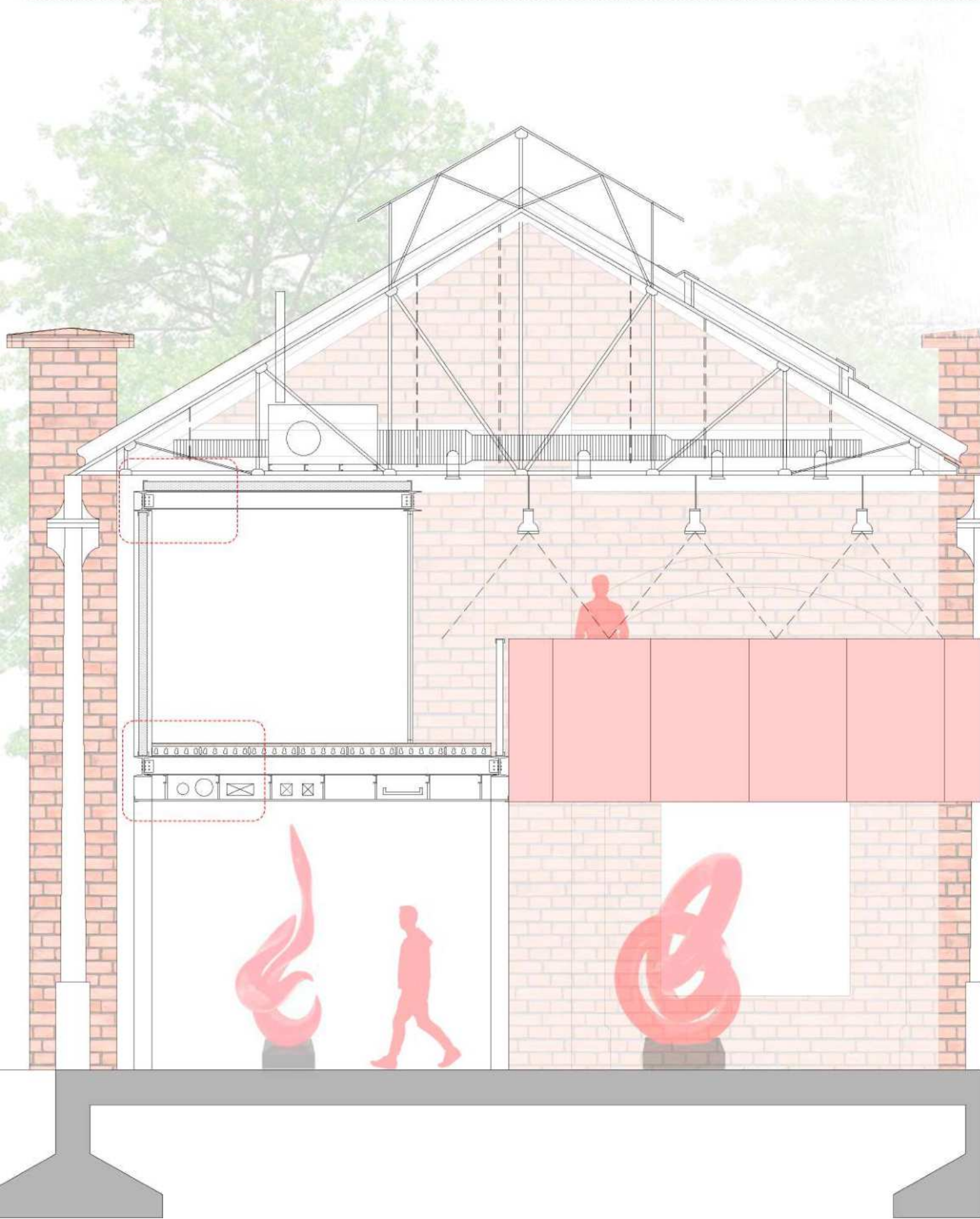
5



CORTE GENERAL - SECTOR A PROFUNDIZAR

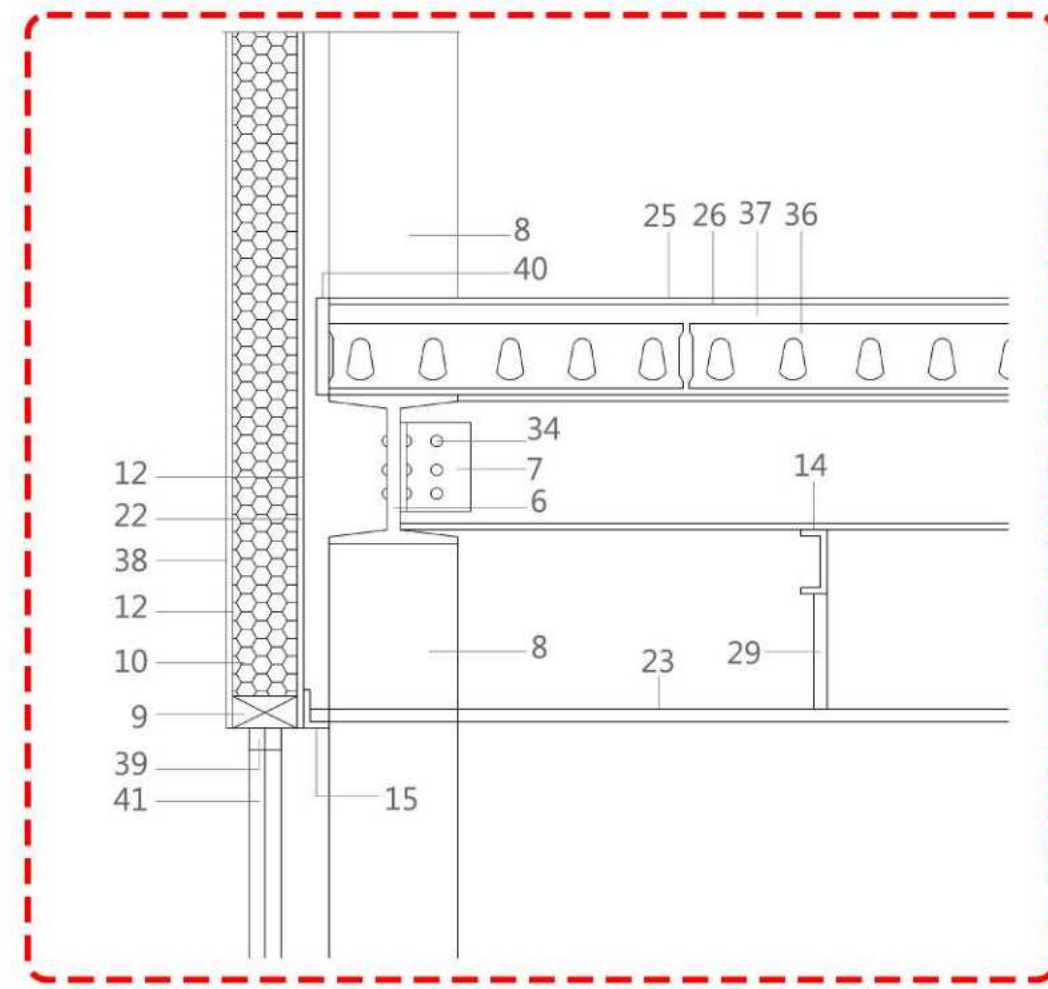
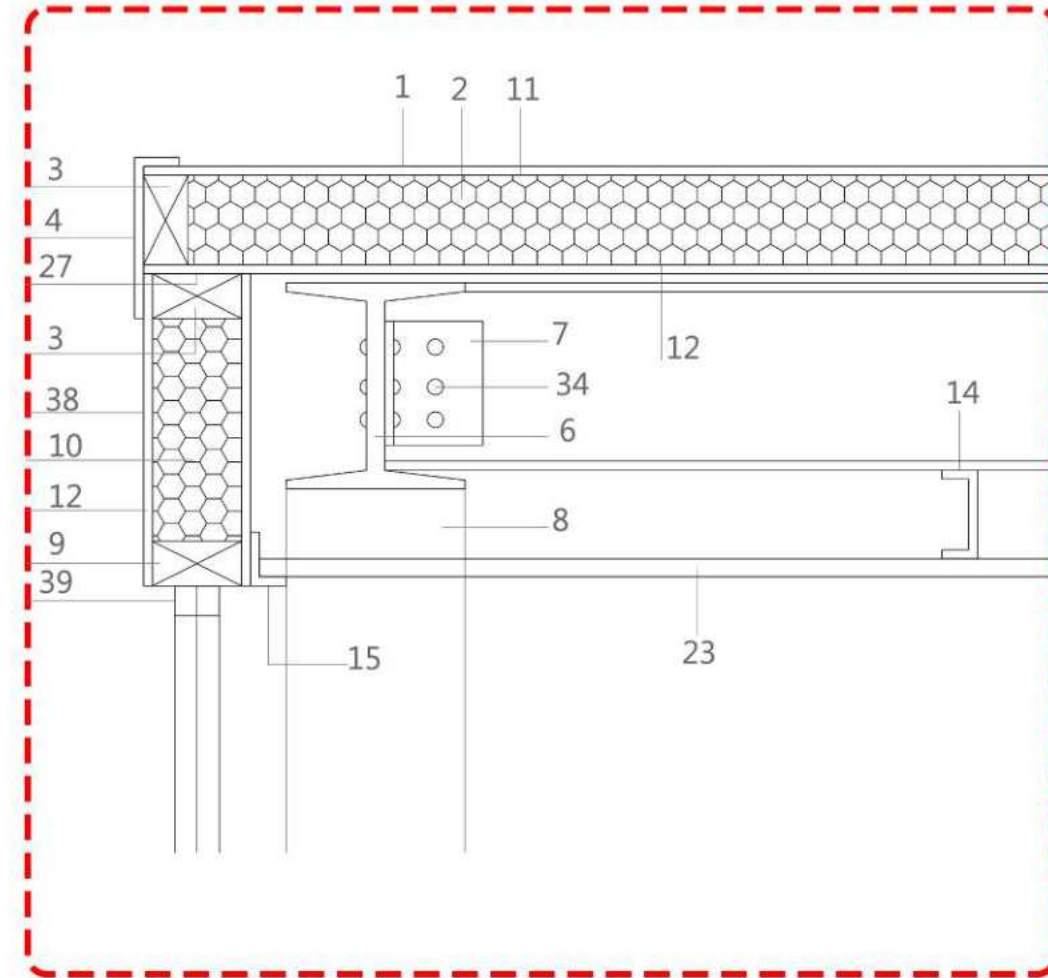


CORTE CRITICO N°1

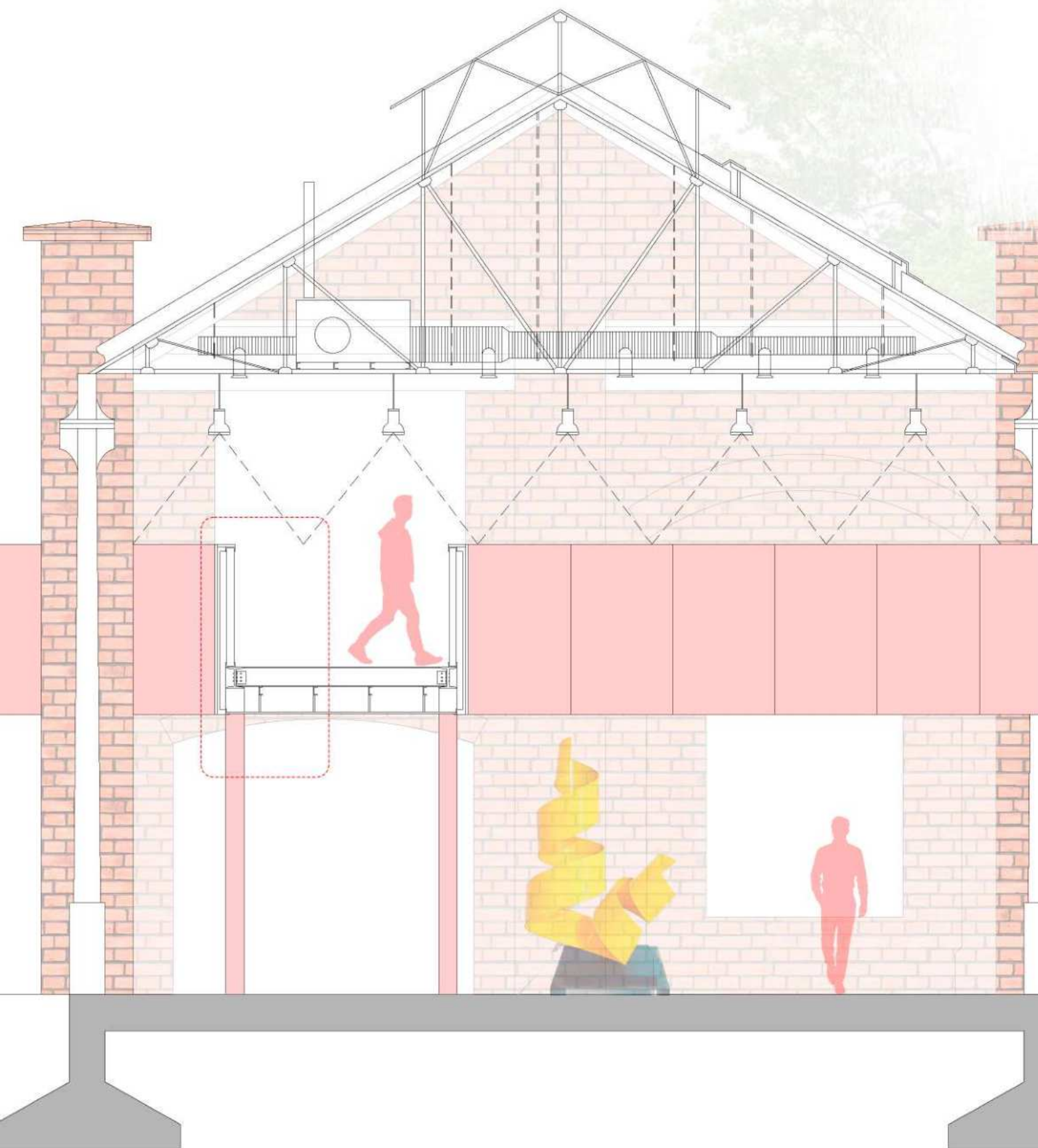


REFERENCIAS

- 1_Placa OSB cierre cubierta + aislante hirdofugo tipo Tyvek
- 2_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 3_Solera superior de cierre panel SIP
- 4_Perfil C de cierre 100
- 5_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 6_Viga Perfil doble T 200
- 7_Planchuela de acero de vinculación
- 8_Vista columna metálica doble T
- 9_Solera inferior de cierre panel SIP
- 10_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 11_Aislante hidrofugo tipo Tyvek
- 12_Placa OSB panel SIP 10mm
- 13_Pintura laca efecto hormigón
- 14_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 15_Perfil galv L 63mm perimetral
- 16_Tornillo auto perforante T1 union placa con Omega + masilla
- 17_Tornillo auto perforante T2 union Omega a panel SIP
- 18_Perfil Omega estructura terminacion interior
- 19_Pintura interior color blanco
- 20_Placa Durlock 9.5mm
- 21_Placa OSB interior panel SIP 10mm
- 22_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 23_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillada
- 24_Varilla roscada fijacion panel SIP a loseta SHAPS
- 25_Terminación piso simil madera
- 26_Adhesivo tipo Weber
- 27_Espuma Poliuretano fijacion PANEL SIP a viga
- 28_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 29_Vela rigida c/ 1.00m Perfil galvsolera 70mm atornillado
- 30_Aplique para boca de iluminación
- 31_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillado
- 32_Tornillo auto perforante T2 union perfiles galv
- 33_Perfil galv L 63mm perimetral
- 34_Bulon de fijación de planchuela con viga
- 35_Anclaje quimico tipo Fischer
- 36_Losa hueca pretensada SHAP-120 esp 20cm
- 37_Contrapiso 7cm
- 38_Pintura exterior color rojo
- 39_Marco carpinteria PVC color negro
- 40_Tabla perdida de encofrado para contrapiso
- 41_Vidrio DVH

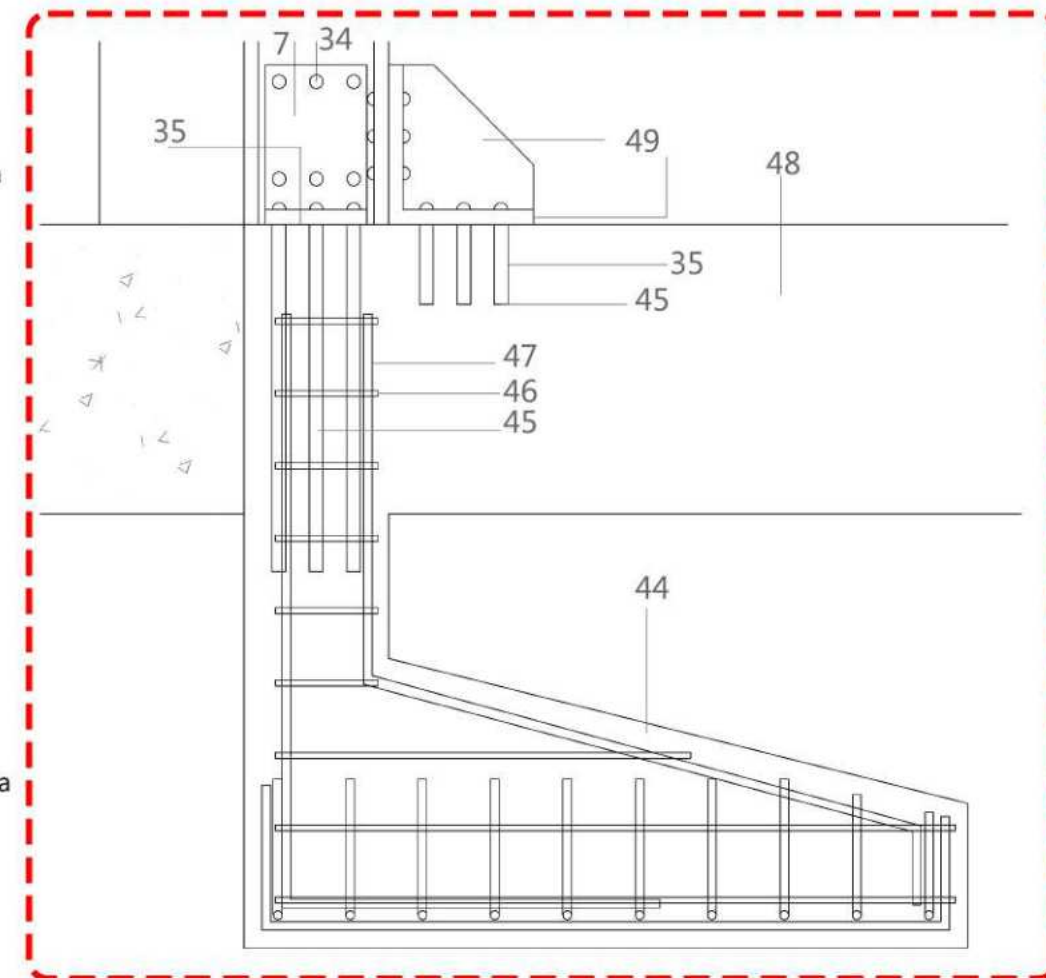
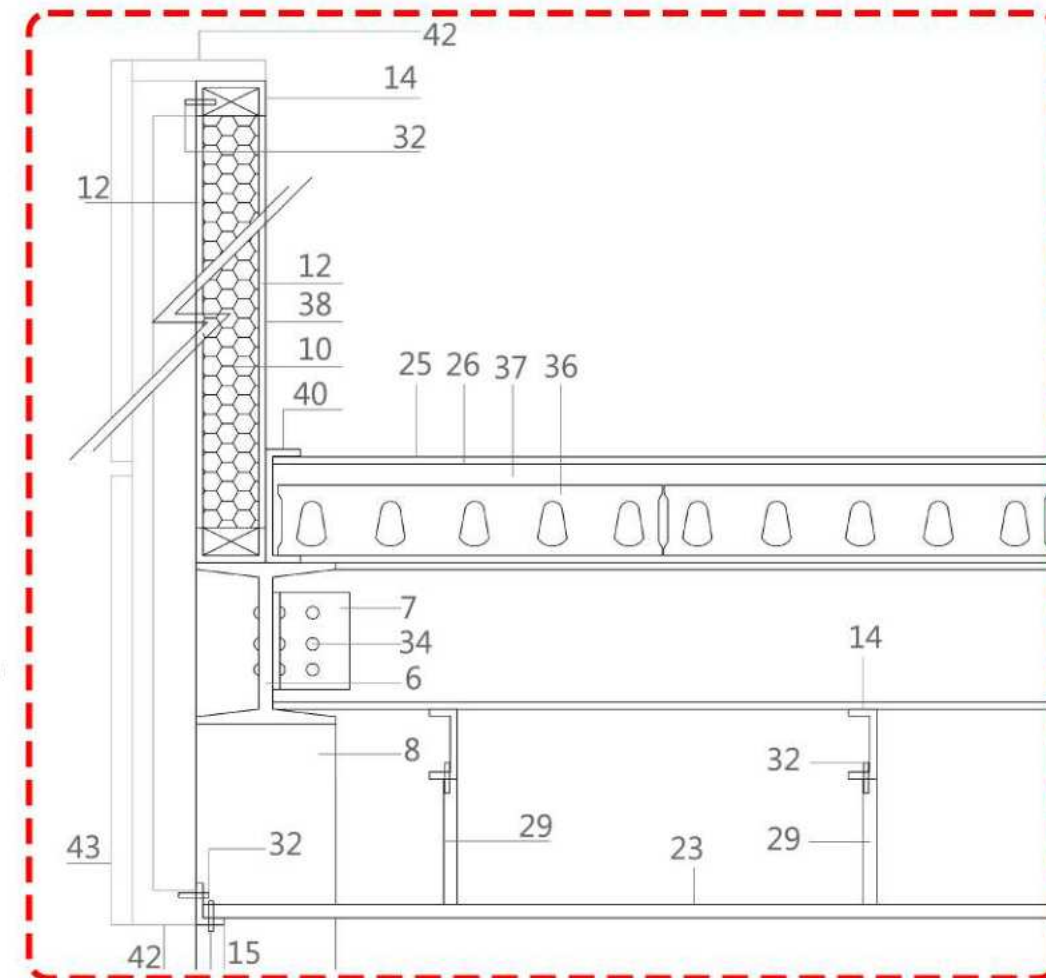


CORTE CRITICO N°2

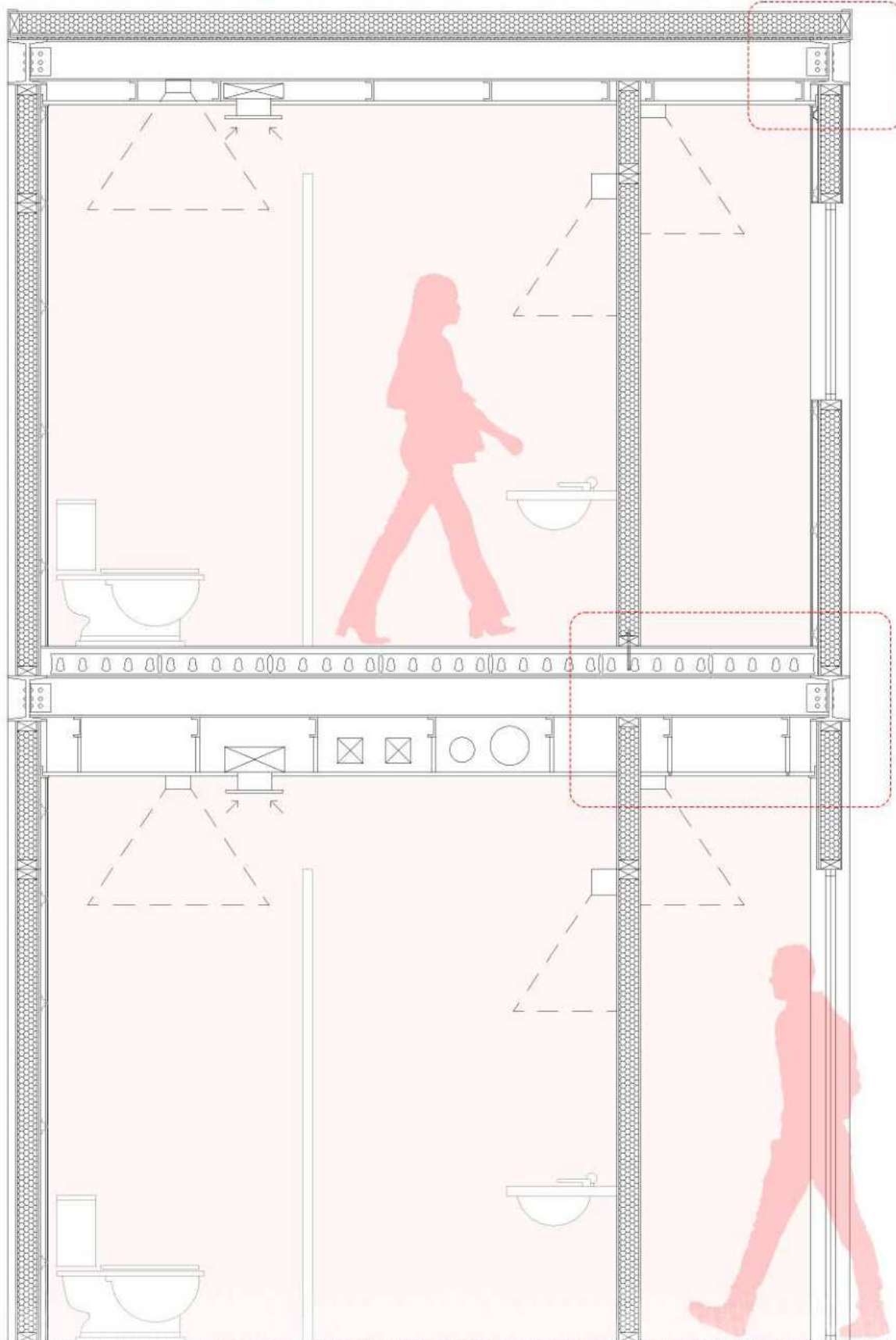


REFERENCIAS

- 1_Placa OSB cierre cubierta + aislante hirodofugo tipo Tyvek
- 2_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 3_Solera superior de cierre panel SIP
- 4_Perfil C de cierre 100
- 5_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 6_Viga Perfil doble T 200
- 7_Planchuela de acero de vinculación
- 8_Vista columna metalica doble T
- 9_Solera inferior de cierre panel SIP
- 10_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 11_Aislante hidrofugo tipo Tyvek
- 12_Placa OSB panel SIP 10mm
- 13_Pintura laca efecto hormigón
- 14_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 15_Perfil galv L 63mm perimetral
- 16_Tornillo autoperforante T1 union placa con Omega +masilla
- 17_Tornillo autoperforante T2 union Omega a panel SIP
- 18_Perfil Omega estructura terminacion interior
- 19_Pintura interior color blanco
- 20_Placa Durlock 9.5mm
- 21_Placa OSB interior panel SIP 10mm
- 22_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 23_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillada
- 24_Varilla roscada fijacion panel SIP a loseta SHAPS
- 25_Terminación piso simil madera
- 26_Adhesivo tipo Weber
- 27_Espuma Poliuretano fijacion PANEL SIP a viga
- 28_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 29_Vela rigida c/ 1.00m Perfil galvsolera 70mm atornillado
- 30_Aplique para boca de iluminacion
- 31_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillado
- 32_Tornillo autoperforante T2 union perfiles galv
- 33_Perfil galv L 63mm perimetral
- 34_Bulon de fijación de planchuela con viga
- 35_Anclaje quimico tipo Fischer
- 36_Losa hueca pretensada SHAP-120 esp 20cm
- 37_Contrapiso 7cm
- 38_Pintura exterior color rojo
- 39_Marco carpinteria PVC color negro
- 40_Tabla perdida de encofrado para contrapiso
- 41_Vidrio DVH
- 42_Estructura de revestimiento de chapa (empresa NOMEN)
- 43_Chapa opaca 1.20x2.40 (empresa NOMEN) color rojo
- 44_Base de h° armado
- 45_Varilla roscada vinculada a arm.
- 46_Estribos de base Ø8 c.15cm
- 47_Arm. Vertical de base Ø12
- 48_Viga de fundación 20x50cm
- 49_Planchuela de acero, finación columna a fundación

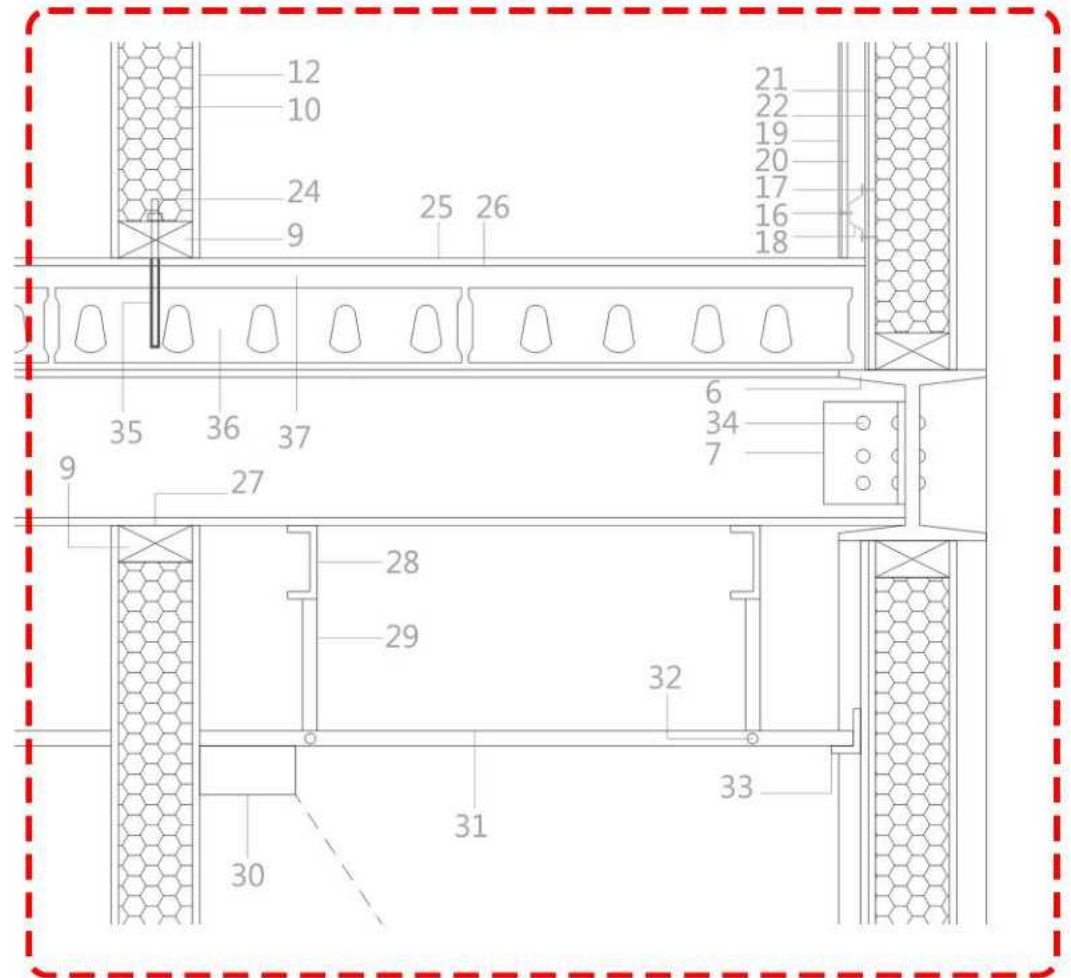
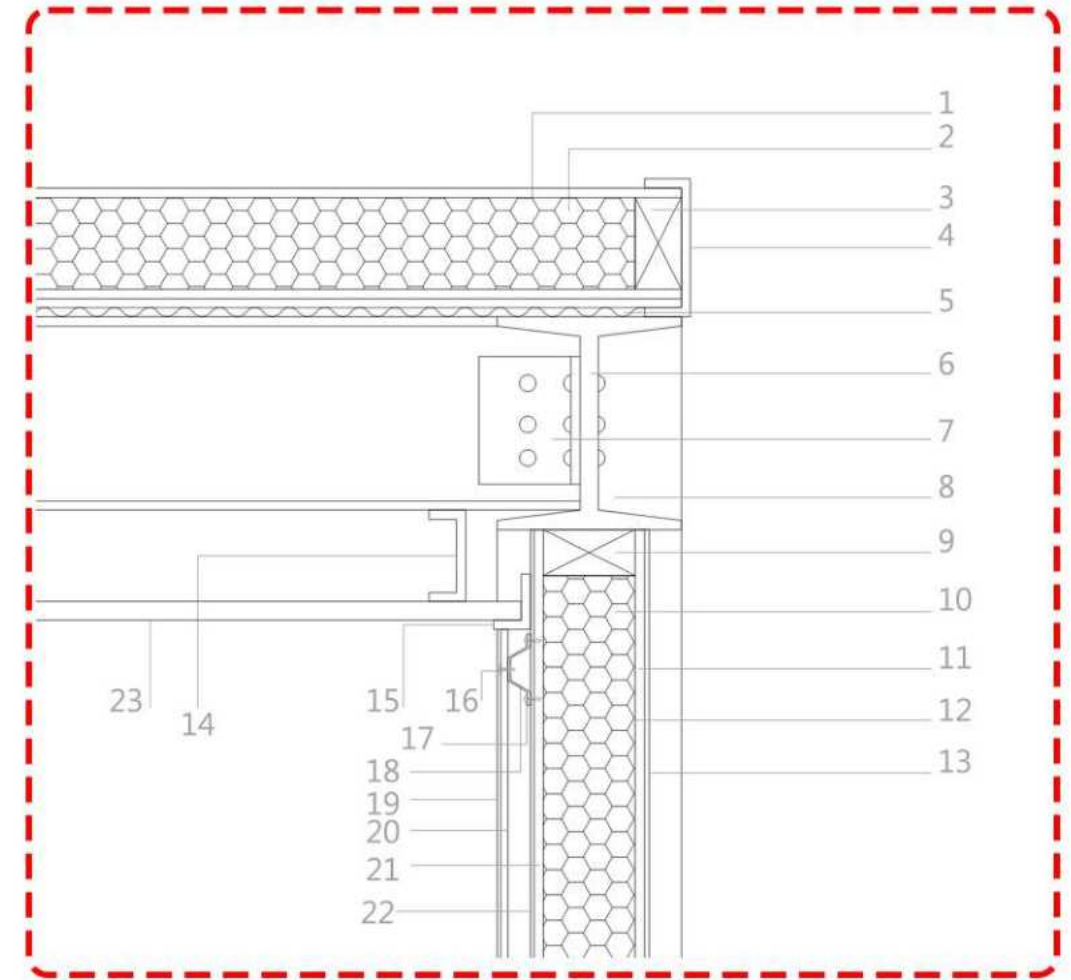


DETALLE BLOQUE SANITARIO



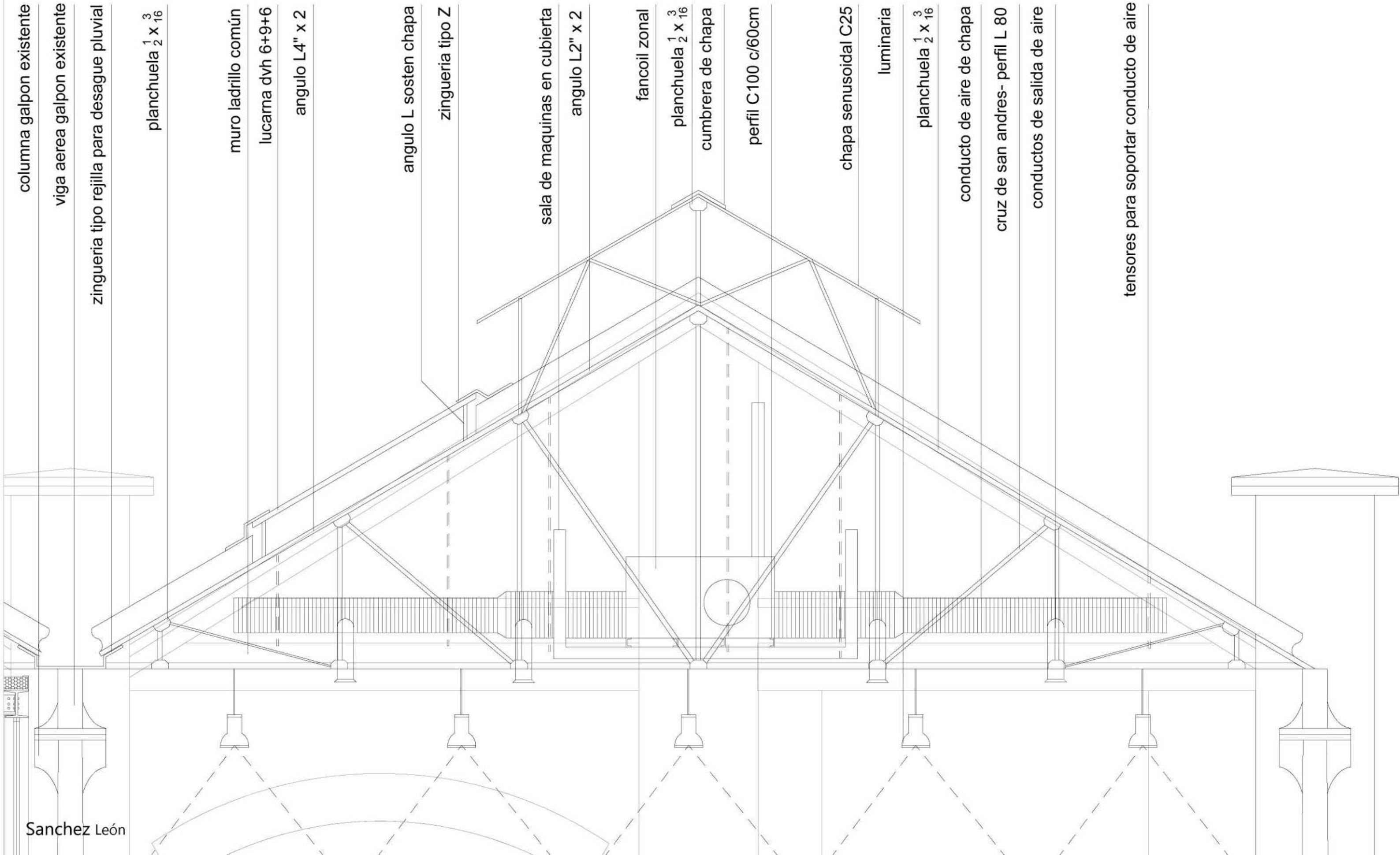
REFERENCIAS

- 1_Placa OSB cierre cubierta + aislante hirodofugo tipo Tyvek
- 2_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 3_Solera superior de cierre panel SIP
- 4_Perfil C de cierre 100
- 5_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 6_Viga Perfil doble T 200
- 7_Planchuela de acero de vinculación
- 8_Vista columna metalica doble T
- 9_Solera superior de cierre panel SIP
- 10_Bloque EPS panel SIP 90mm
- 11_Aislante hidrofugo tipo Tyvek
- 12_Placa OSB panel SIP 10mm
- 13_Pintura laca efecto hormigón
- 14_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 15_Perfil galv L 63mm perimetral
- 16_Tornillo autoperforante T1 union placa con Omega + masilla
- 17_Tornillo autoperforante T2 union Omega a panel SIP
- 18_Perfil Omega estructura terminacion interior
- 19_Pintura interior color blanco
- 20_Placa Durlock 9.5mm
- 21_Placa OSB interior panel SIP 10mm
- 22_Barrera de vapor tipo Tyvek
- 23_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillada
- 24_Varilla roscada fijacion panel SIP a loseta SHAPS
- 25_Terminación piso simil madera
- 26_Adhesivo tipo Weber
- 27_Espuma Poliuretano fijacion PANEL SIP a viga
- 28_Perfil galv solera 70mm perimetral atornillada a viga
- 29_Vela rigida c/ 1.00m Perfil galvsolera 70mm atornillado
- 30_Aplique para boca de iluminación
- 31_Viga maestra c/ 1.20m Perfil galv solera 70mm atornillado
- 32_Tornillo autoperforante T2 union perfiles galv
- 33_Perfil galv L 63mm perimetral
- 34_Bulon de fijación de planchuela con viga
- 35_Anclaje quimico tipo Fischer
- 36_Losa hueca pretensada SHAP-120 esp 20cm
- 37_Contrapiso 7cm



CUBIERTA SECTOR A PROFUNDIZAR

TECNICA

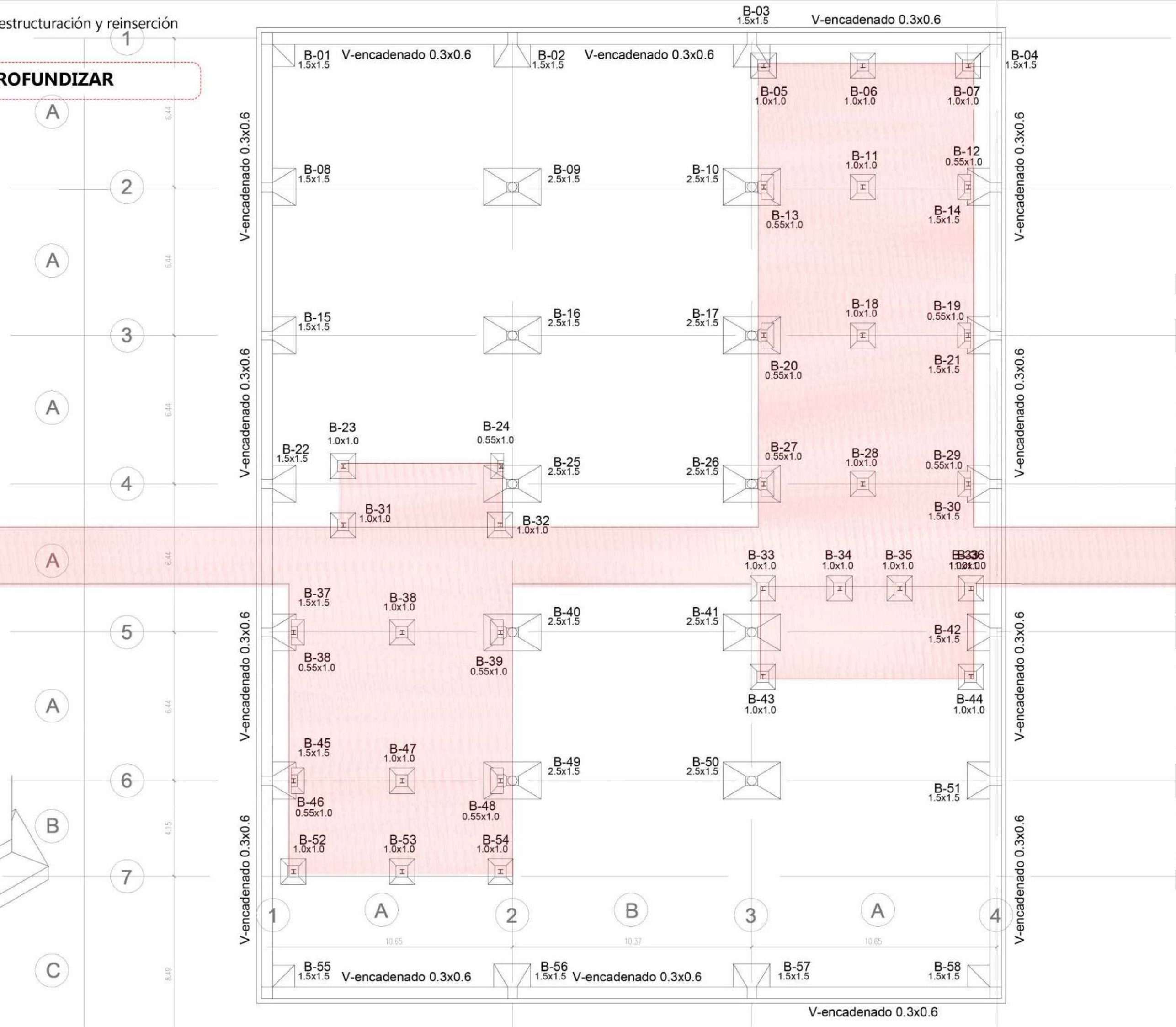
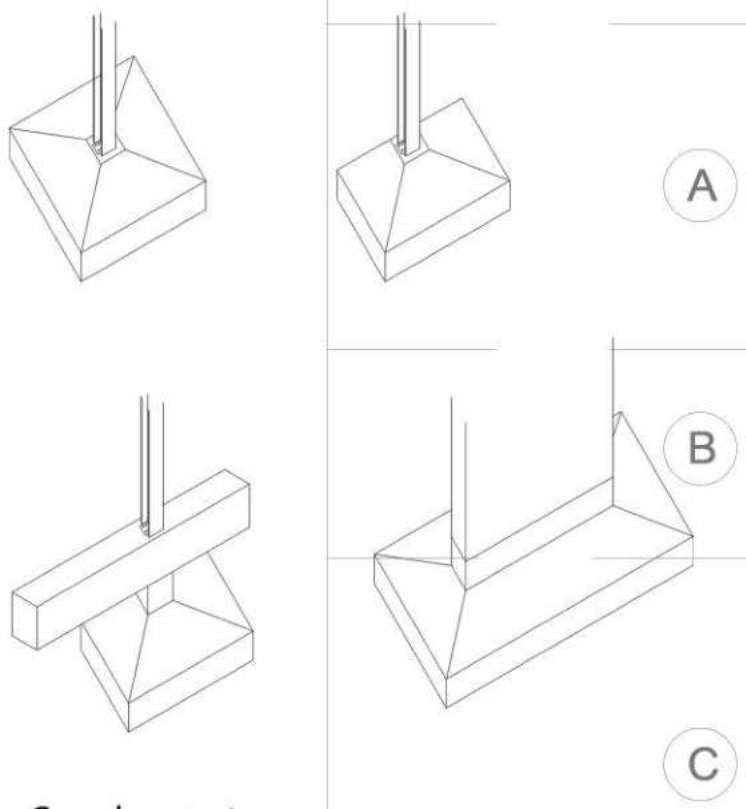


FUNDACIÓN - SECTOR A PROFUNDIZAR

TÉCNICA

Para la ejecución de las fundaciones vamos a contar con la fundación existente que suponemos que cuenta con bases excentricas y centrales, sumada a una viga de encadenado en el perímetro del galpon para ayudar a al descarga de sus muros portantes.

Para la ejecución de la fundación de la intervención en el galpon optamos por 2 sistemas. El primero para las columnas metalicas seran apoyadas en bases asiladas centrales de 1.00mt x 1.00mt y excentricas de 0.55mts x 1.00mt, dependiendo la situación de cada columna y cercania con las bases existentes. Por otro lado contamos con una zapata corrida para soportar la carga de los bloques de servicio, la cual tiene una dimension de 1.10mt x 0.20mt de altura de base y 0.5mt de altura total.



ESTRUCTURA TECNICA

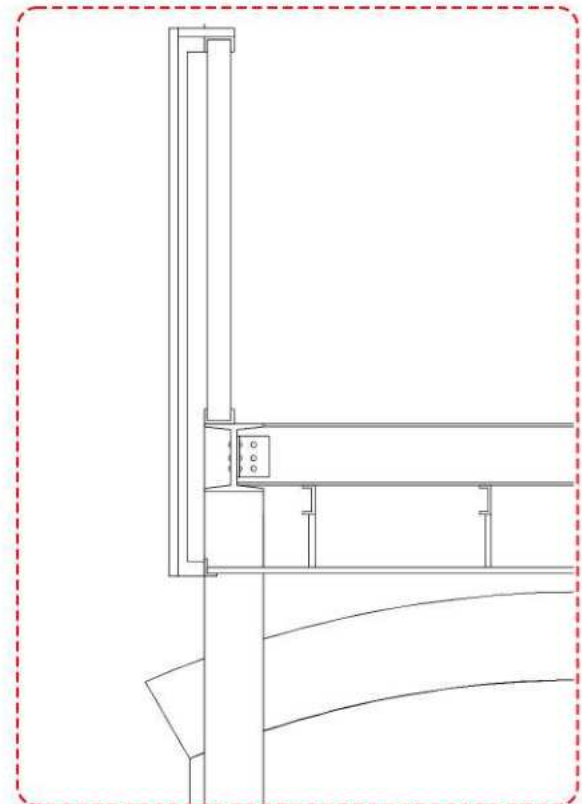
Modulo base: 0.10cm
Modulo de proyecto: 0.30cm
Modulo de diseño de cinta : 8MP

DISEÑO ESTRUCTURAL

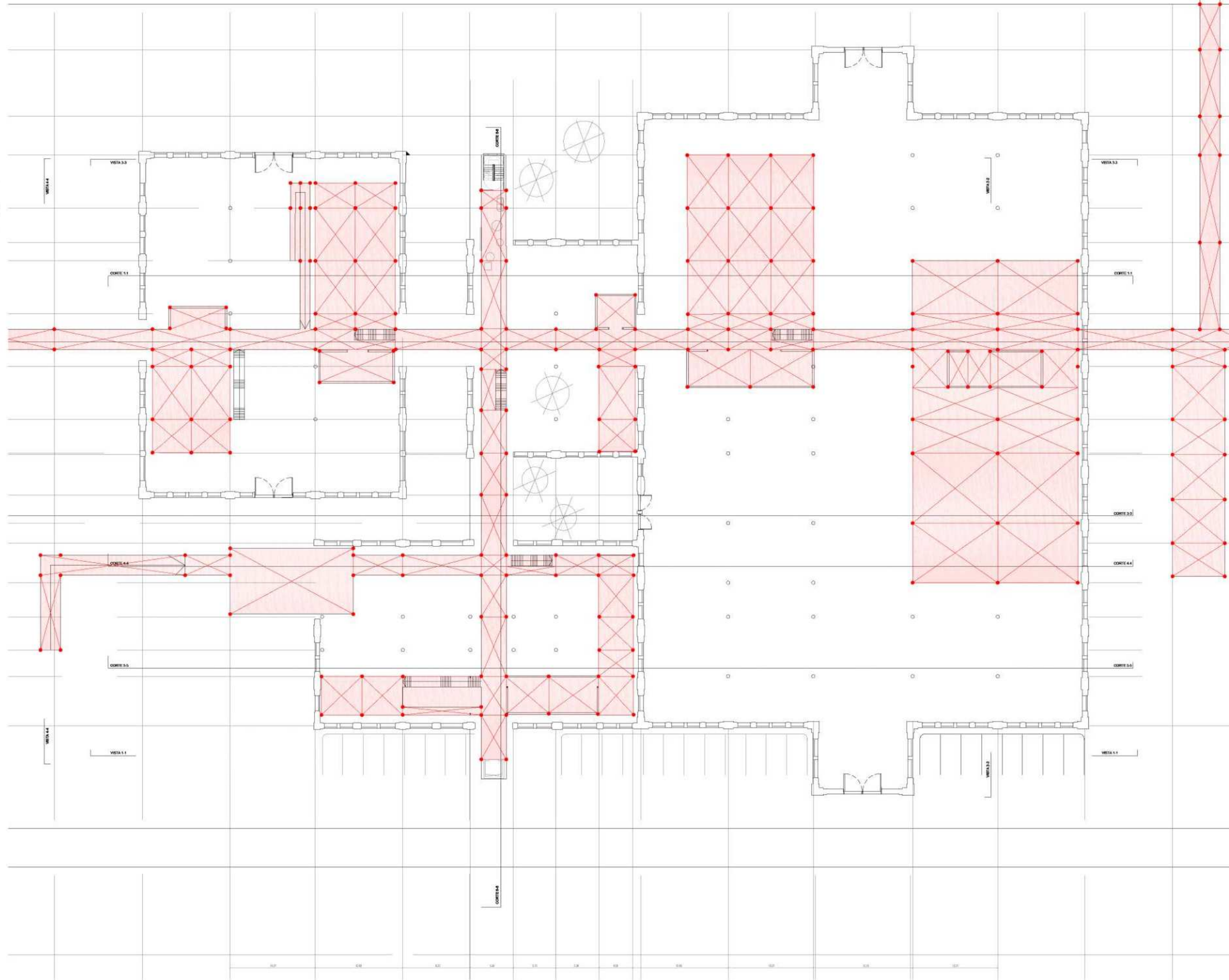
Se opto por materializar la propuesta mediante tecnicas constructivas industrializadas por razones de optimización de los tiempos de obra y asi tambien una busqueda de sistematización proyectual. De esta manera se plantea una estructura principal conformada por vigas de perfiles IPN y columnas compuestas por perfiles UPN. Con una modulación en base a 1.2mts.

CONTACTO ENTRE ESTRUCTURA DE LA PREEXISTENCIA.

Partiendo de una estrategia de proyecto de preservar lo existente para continuar con su caracter e identidad, se decide para este proyecto que las estructuras no seran vinculadas entre si, sino mas bien trabajan como 2 elementos independientes.



Sanchez León



ESTRUCTURA SECTOR

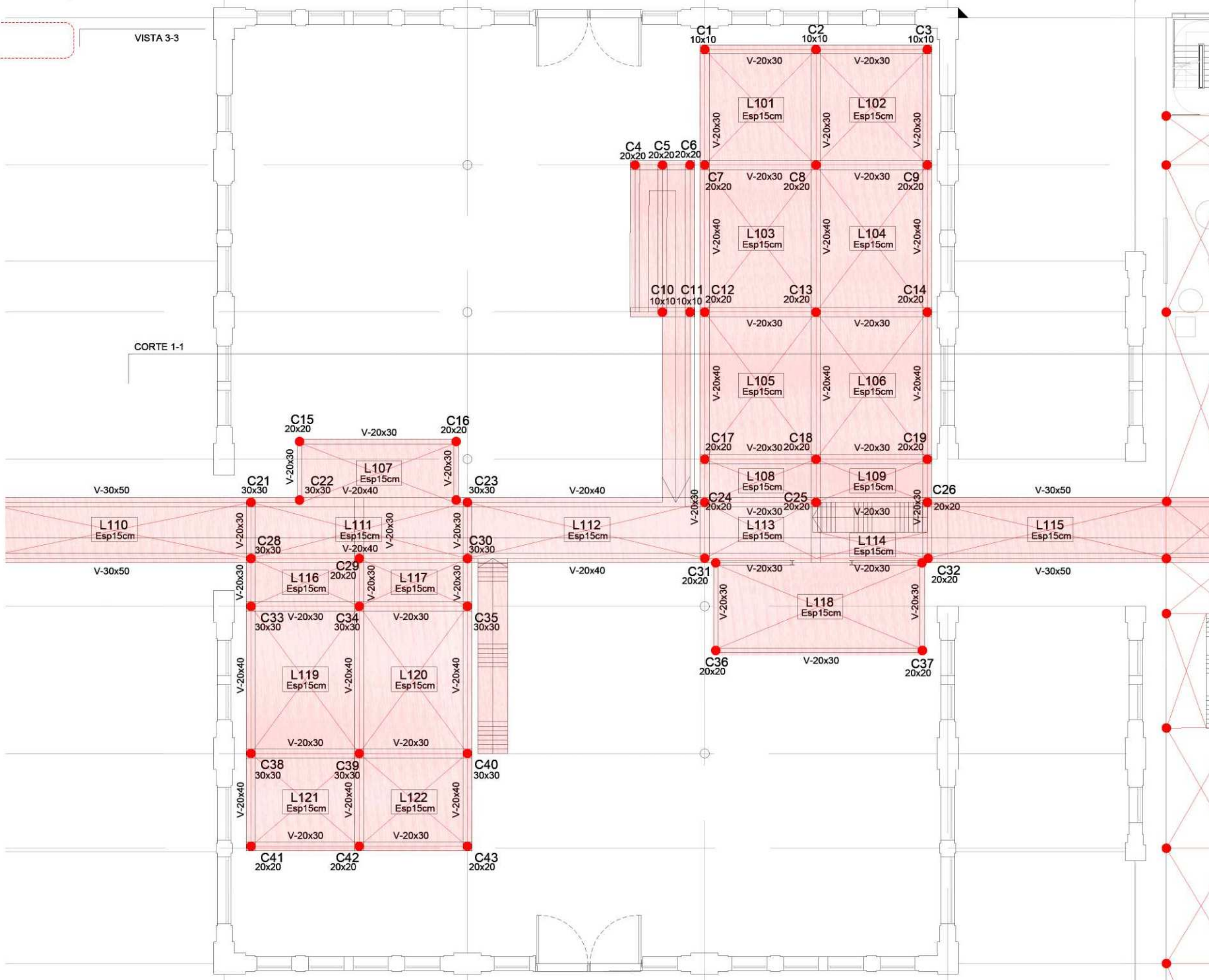
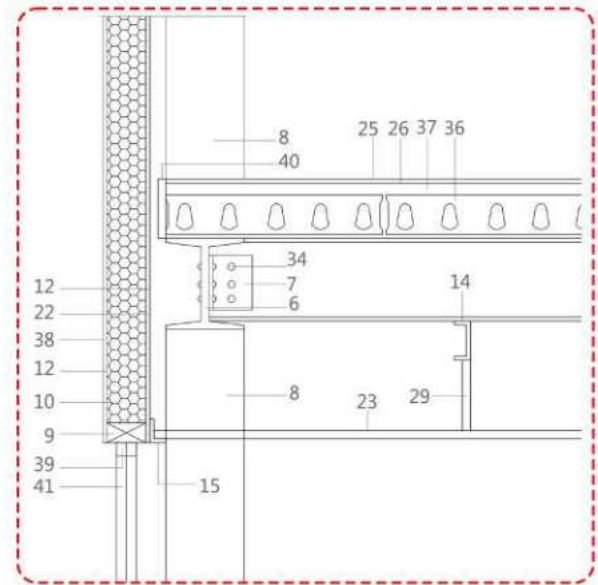
Modulo base: 0.10cm
Modulo de proyecto: 0.30cm
Modulo de diseño de cinta : 8MP

DISEÑO ESTRUCTURAL

Se opto por materializar la propuesta mediante tecnicas constructivas industrializadas por razones de optimización de los tiempos de obra y asi tambien una busqueda de sistematización proyectual. De esta manera se plantea una estructura principal conformada por vigas de perfiles IPN y columnas compuestas por perfiles UPN. Con una modulación en base a 1.2mts.

ENTREPISO

A la hora de resolver este sistema constructivo se analizaron distintas opciones como el montaje, el sector a donde se implanta, la accesibilidad, la vinculación con la estructura, la modulación, entre otras. Creemos que lo mas conveniente y sano para el proyecto es utilizar losetas tipo SHAPS por sus características industrializadas y prefabricadas, rapido montaje, pedidas a medida, poco desperdicio, no requiere tratamiendo en el tiempo. Por encima de las mismas, se plantea un contrapiso de 7cm, posterior una carpeta de nivelación 2cm y por ultimo un piso simil madera.



INSTALACIÓN DE ACONDICIONAMIENTO

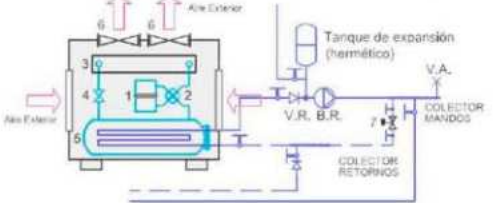
SECTOR
 PARA EL DISEÑO DE
 ACONDICIONAMIENTO
 PROGRAMAS DE USO
 ESPORADICO
 calefacción/refrigeración

- _sistema: autonomo/compacto
- _tipo: room top frio/calor
- _ sistema de distribución:
conductos
- _ unidades terminales: difusores
- _ colocación: sala de maquinas

PROGRAMAS GRANDES
 FORMADOS POR UN UNICO
 ESPACIO INTERIOR
 calefacción/refrigeración

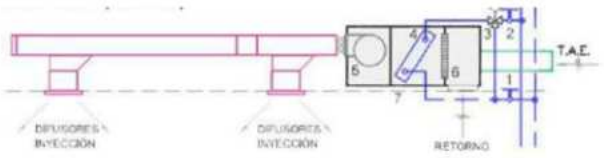
- : sistema: centralizado
- _ tipo: fancoil 2 cañerías
- _ sistema de distribución:
conductos
- _ unidades terminales: difusores
- _ colocación: sobre cabriada

MEL (CONDENSADA POR AIRE)



1- Compresor 2- Valvula inversora de ciclo 3- Condensador 4- Valvula de Expansion 5- Evaporador 6- Ventilador axial 7- Valvula compensadora de caudal

FANCOIL (ZONAL)

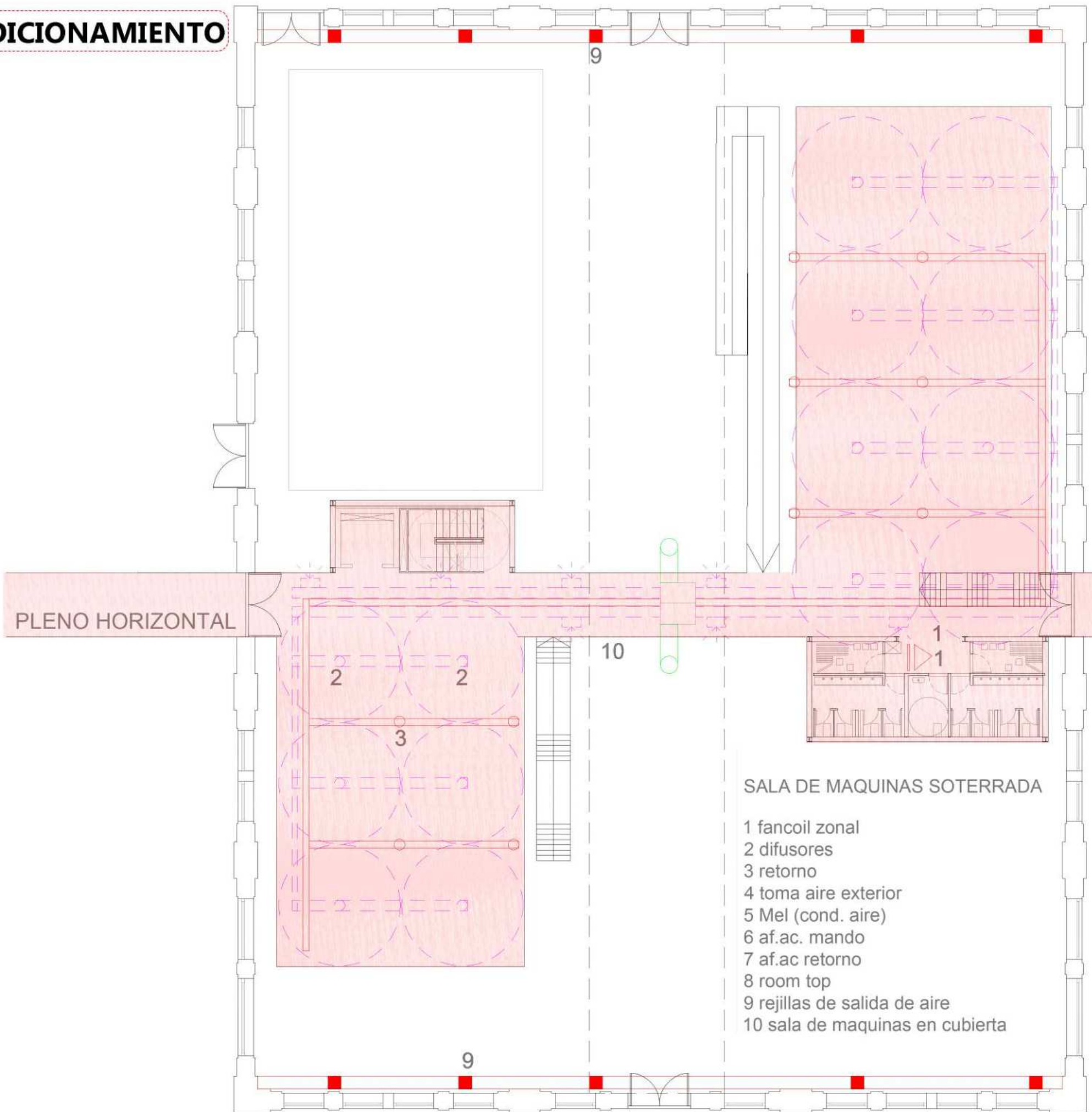


1- Valvula de bloqueo (V.E.) 2- Valvula de bloqueo y regulacion 3- Valvula 3 vias (motorizada) 4- Serpentina de agua 5- Ventilador centrifugo 6- Filtro de aire 7- Valvula de desaire.

ROOM TOP CONDENSADO POR AGUA



1- Ventilador centrifugo 2- Serpiente de agua caliente 3- Evaporador 4- Valvula de expansion 5- Condensador 6- Compresor 7- Filtro



SALA DE MAQUINAS SOTERRADA

- 1 fancoil zonal
- 2 difusores
- 3 retorno
- 4 toma aire exterior
- 5 Mel (cond. aire)
- 6 af.ac. mando
- 7 af.ac retorno
- 8 room top
- 9 rejillas de salida de aire
- 10 sala de maquinas en cubierta

INSTALACIÓN DE INCENDIO TÉCNICA

COMPONENTES DE DETECCIÓN

Sistema cuya función principal es la de detectar en forma temprana el incendio y dar la alarma para la evacuación del edificio.

_CENTRAL DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL

Recibe las señales enviadas por los detectores, indica en forma optica y sonora la alarma

_SEÑAL DE ALARMA

Comunica la existencia de un incendio e indica instrucciones previstas en el plan de emergencia

_ PULSADOR MANUAL DE ALARMA

Mecanismo para indicar de manera manual una situación de alerta.

_ DETECTOR AUTOMATICO

Elemento con sensibilidad ante alguno de los fenomenos fisicos que acompañan la aparición del fuego

COMPONENTES DE EXTINCIÓN

Eliminan los factores que generan el fuego, enfriando el material o reduciendo su contenido de oxigeno.

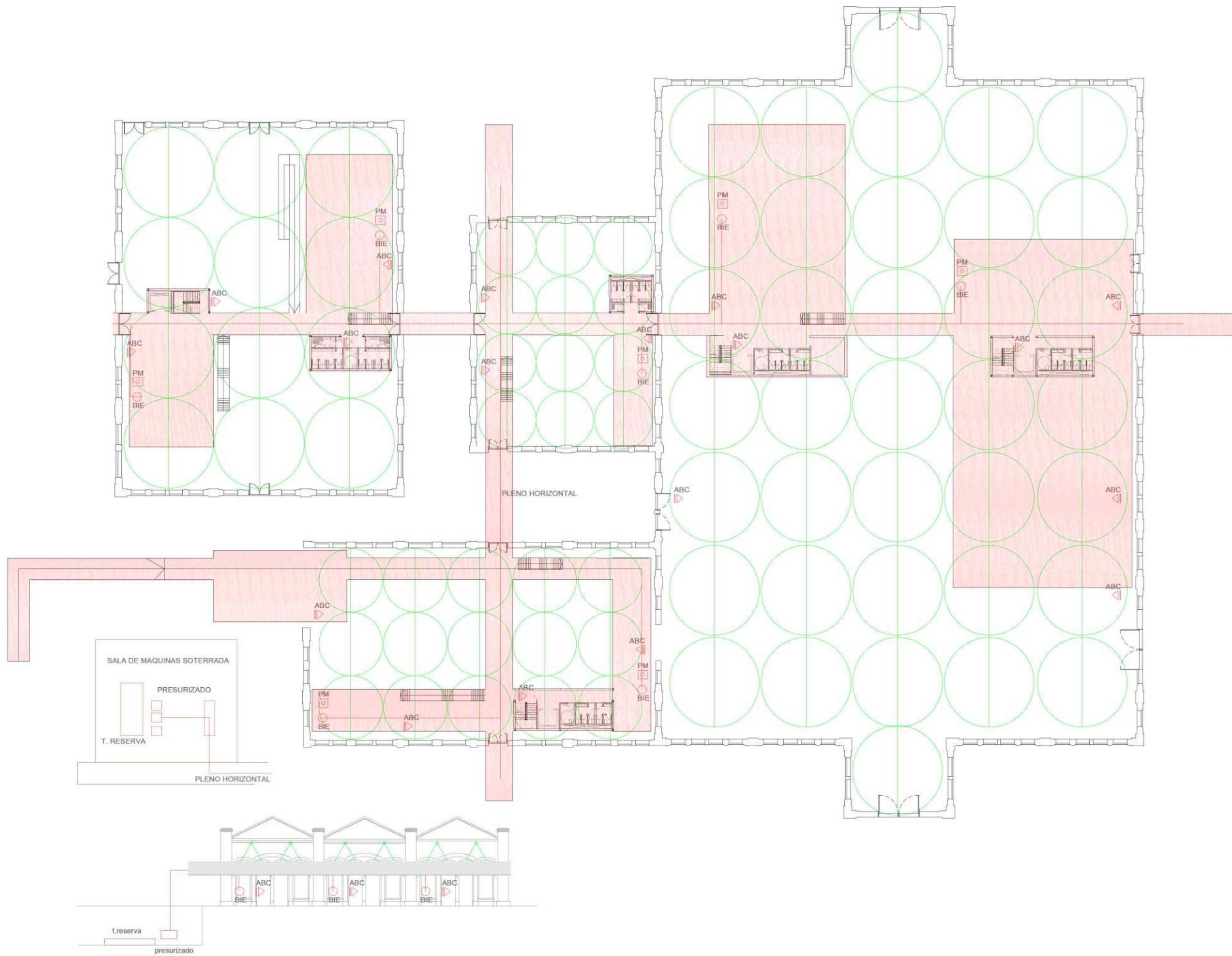
Matafuegos: tipo ABC- 1C/200M2 o 1 por recinto cuando se considere adecuado

BOCA DE INCENDIO EQUIPADA (BIE) hidrante, manguera y lanza, ubicadas a una distancia maxima de 25mts.

Se coloca un equipo de bomba jokey para mantener la presion de trabajo.

RESERVA TOTAL DE INCENDIO

Al tratarse de un conjunto de edificios de gran superficie se propone una reserva maxima de 100.000 lts de agua destinada exclusivamente a incendio.



INSTALACIÓN DE INCENDIO SECTOR

COMPONENTES DE DETECCIÓN

Sistema cuya función principal es la de detectar en forma temprana el incendio y dar la alarma para la evacuación del edificio.

_CENTRAL DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL

Recibe las señales enviadas por los detectores, indica en forma óptica y sonora la alarma

_SEÑAL DE ALARMA

Comunica la existencia de un incendio e indica instrucciones previstas en el plan de emergencia

_PULSADOR MANUAL DE ALARMA

Mecanismo para indicar de manera manual una situación de alerta.

_DETECTOR AUTOMÁTICO

Elemento con sensibilidad ante alguno de los fenómenos físicos que acompañan la aparición del fuego

COMPONENTES DE EXTINCIÓN

Eliminan los factores que generan el fuego, enfriando el material o reduciendo su contenido de oxígeno.

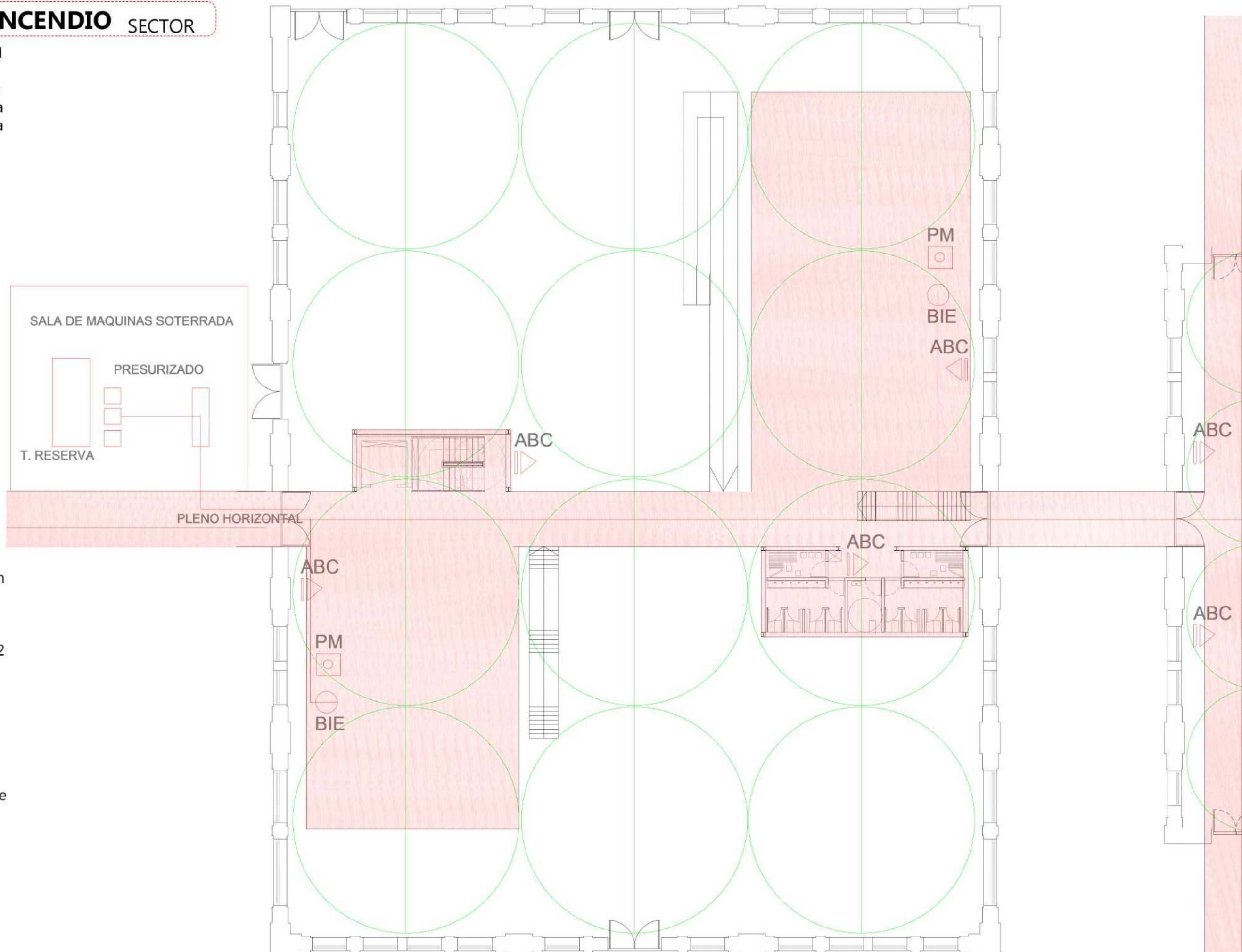
Matafuegos: tipo ABC- 1C/200M2 o 1 por recinto cuando se considere adecuado

BOCA DE INCENDIO EQUIPADA (BIE) hidrante, manguera y lanza, ubicadas a una distancia máxima de 25mts.

Se coloca un equipo de bomba jockey para mantener la presión de trabajo.

RESERVA TOTAL DE INCENDIO

Al tratarse de un conjunto de edificios de gran superficie se propone una reserva máxima de 100.000 lts de agua destinada exclusivamente a incendio.



INSTALACIÓN PLUVIAL TÉCNICA

COMPONENTES DEL SISTEMA

CAPTACIÓN: las canaletas longitudinales recibirán las aguas procedentes de las cubiertas de chapa.

CONDUCCIÓN VERTICAL: a lo largo del desarrollo de las canaletas de cada una de las naves se colocarán los bajantes pluviales. Los cuales rematarán en una boca de desagüe tapada.

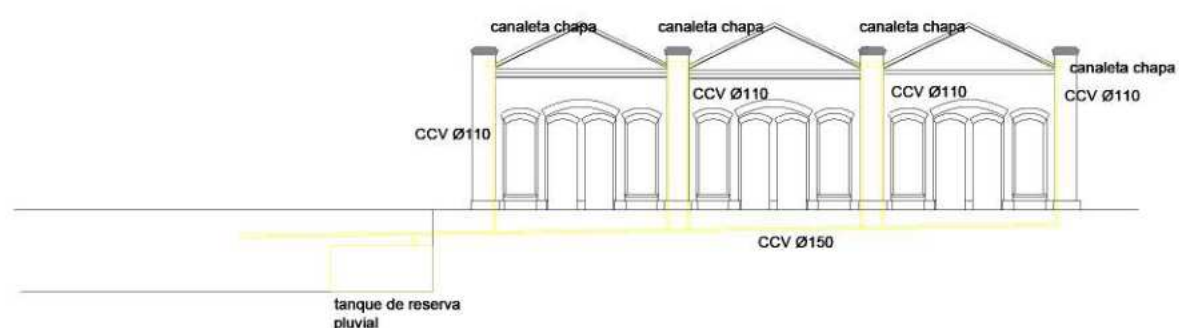
CONDUCCIÓN HORIZONTAL: mediante el recorrido horizontal se conducirán las aguas recolectadas de las naves hacia un ramal principal el cual se encargará de llevar las aguas hacia los tanques de reserva pluvial.

REUTILIZACIÓN DE AGUA DE LLUVIA

La reutilización no solo reduce la demanda de agua, sino que también reduce el volumen de los efluentes, minimizando el impacto en el ambiente.

La precipitación pluvial representa un valioso recurso natural que se debe aprovechar, es una de las opciones más concretas para proporcionar agua utilizada desde épocas remotas. Sin ser agua o minerales en suspensión y un pH equilibrado. En nuestra región hay un régimen de precipitaciones más aceptable con lluvias anuales de más de 1000mm/m² cosa que hace muy poco viable el aprovechamiento. Para ello se dispondrá de los siguientes componentes y equipos.

- _ área de captación (cubierta)
- _ sistema de canalizaciones
- _ depósito de almacenamiento
- _ filtración y tratamiento



INSTALACIÓN PLUVIAL SECTOR

COMPONENTES DEL SISTEMA

CAPTACIÓN: las canaletas longitudinales recibirán las aguas procedentes de las cubiertas de chapa.

CONDUCCIÓN VERTICAL: a lo largo del desarrollo de las canaletas de cada una de las naves se colocarán los bajantes pluviales. Los cuales rematarán en una boca de desagüe tapada.

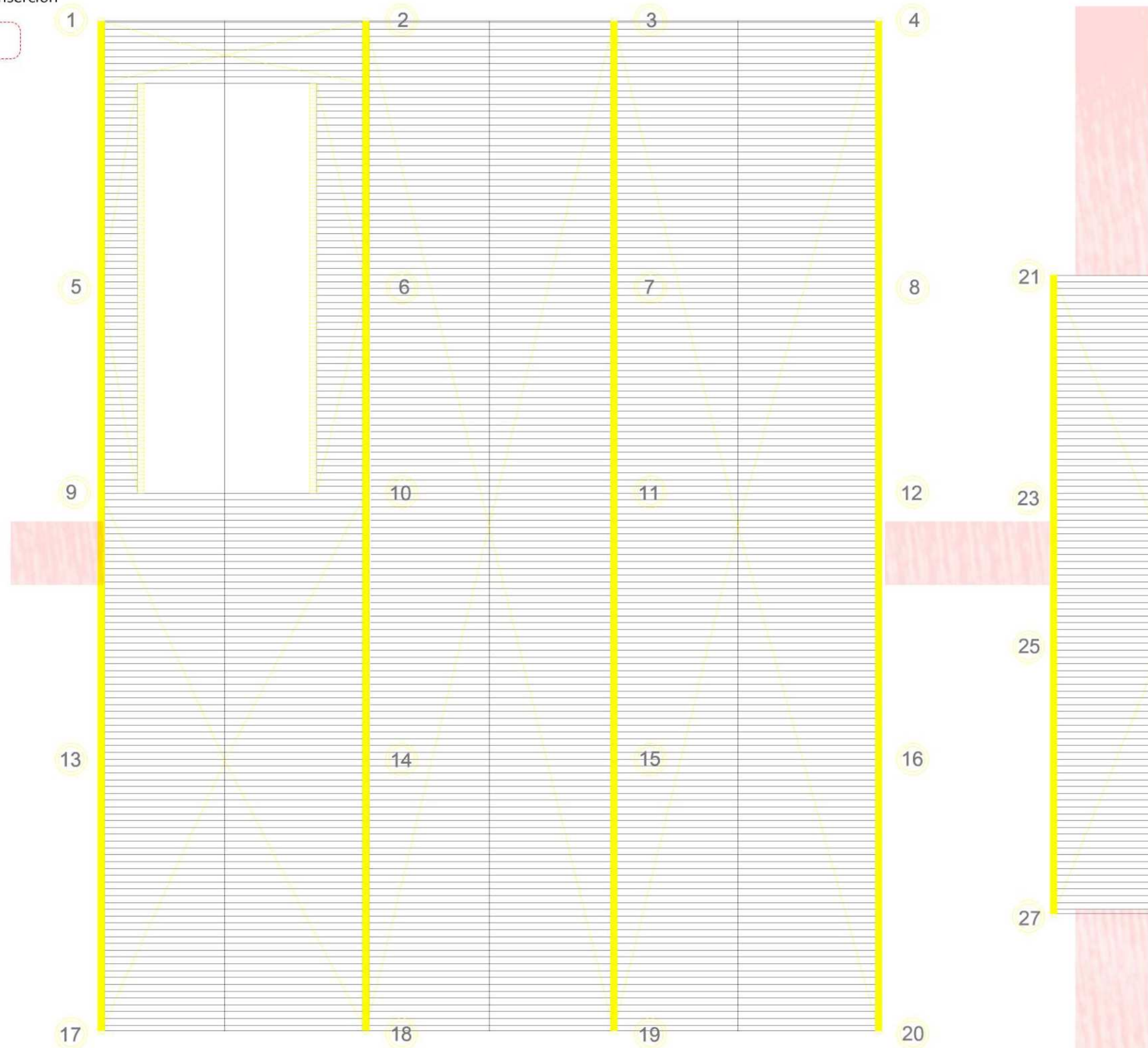
CONDUCCIÓN HORIZONTAL: mediante el recorrido horizontal se conducirán las aguas recolectadas de las naves hacia un ramal principal el cual se encargará de llevar las aguas hacia los tanques de reserva pluvial.

REUTILIZACIÓN DE AGUA DE LLUVIA

La reutilización no solo reduce la demanda de agua, sino que también reduce el volumen de los efluentes, minimizando el impacto en el ambiente.

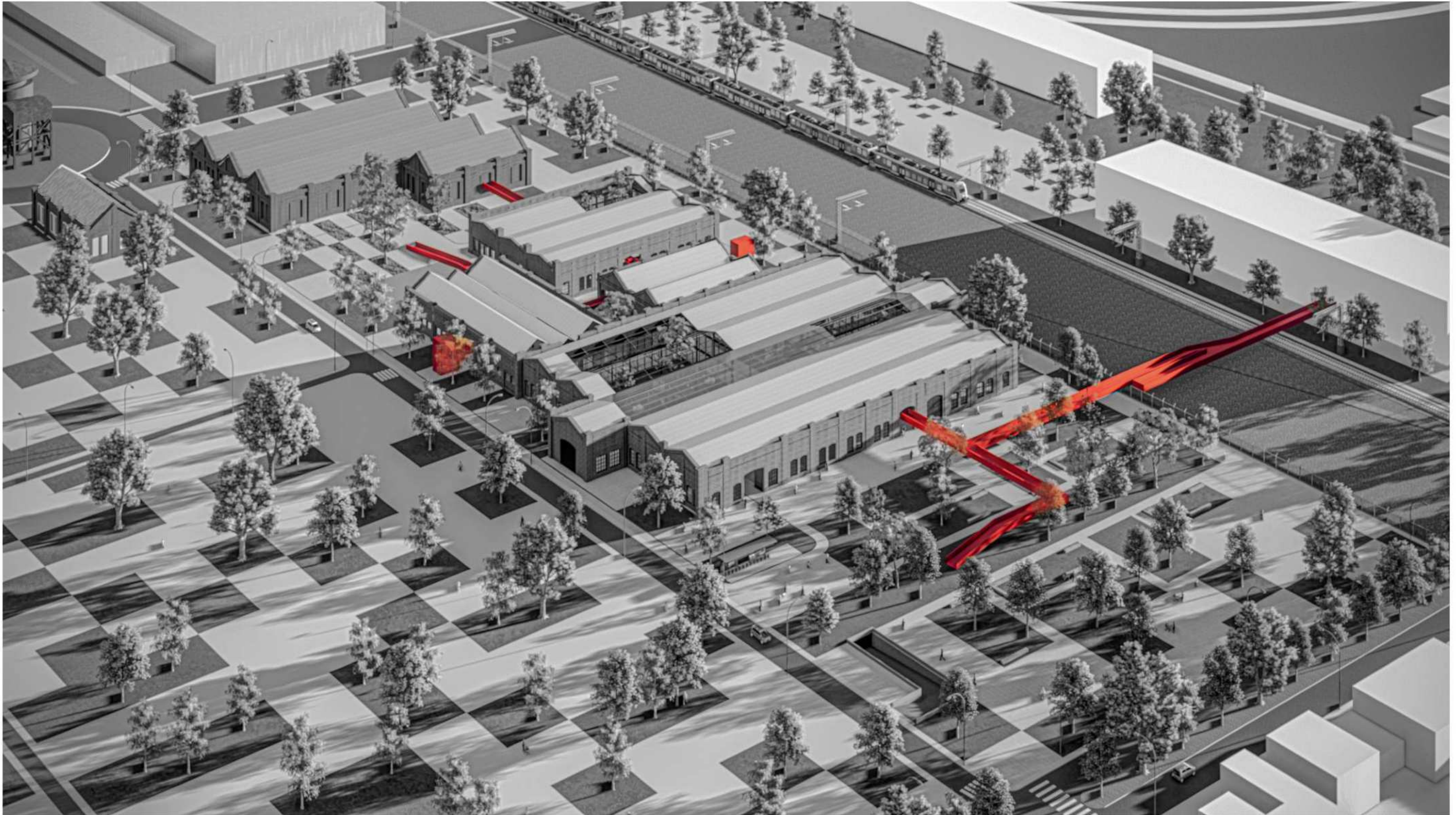
La precipitación pluvial representa un valioso recurso natural que se debe aprovechar, es una de las opciones más concretas para proporcionar agua utilizada desde épocas remotas. Sin ser agua o minerales en suspensión y un pH equilibrado. En nuestra región hay un régimen de precipitaciones más aceptable con lluvias anuales de más de 1000mm/m² cosa que hace muy poco viable el aprovechamiento. Para ello se dispondrá de los siguientes componentes y equipos.

- _ área de captación (cubierta)
- _ sistema de canalizaciones
- _ depósito de almacenamiento
- _ filtración y tratamiento





08 Conclusiones



“DESPLIEGUE DE UNA PROPUESTA PARTICULAR QUE SE SUPERPONE A LO YA EXISTENTE, REPETIDO VACIO SOBRE EL VACIO DE LA CIUDAD, SILENCIOSO PAISAJE ARTIFICIAL TOCANDO EL TIEMPO HISTORICO DE LA CIUDAD PERO SIN CANCELARLO Y TAMPOCO SIN IMITARLO. FLUJO, FUERZA, INCORPORACIÓN, INDEPENDENCIA DE LAS FORMAS, EXPRESIÓN DE LAS LINEAS QUE LAS ATRAVIESAN, MÁS ALLA DEL ARTE QUE DESVELA NUEVAS LIBERTALES”

BIBLIOGRAFÍA

_ **Aliata, F.** (2013). Estrategias proyectuales_ los generos del proyecto moderno. Sociedad central de Arquitectos.

_ **Foster Hal** -El complejo Arte Arquitectura - Pagina 7

_ **Gordon Cullen** (1974). El paisaje urbano: tratado de estetica urbanistica. Barcelona: Blume-Labor.

_ **1 Lima. L y Pastuszuk V.S** (2021). El proyecto urbano como experiencia colectiva, colaborativa, situada, performatica y transdisciplinar. Habitat y sociedad (14) p 26.

_ **Lynch, K.** (1984)- La imagen de la ciudad.

_ **Sola Morales. i y Sassen. S.** (2002). Territorios. Gustavo Gili.

