

CENTRO DE FORMACIÓN E INVESTIGACIÓN AGROPECUARIA





Autor: Juan Cruz PLAZA PISULA | 32316/7

Título: "Centro de Formación e Investigación Agropecuaria"

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N° 3 - GANDOLFI - OTTAVIANELLI - GENTILE

Docente: Alejandro DENIS

Unidad de Asesoramiento: Arq. Gabriela MARICHELAR | Planeamiento

- Ing. Paula MAYDANA | Estructuras - Arq. Silvia PORTIANSKY | Comunicaciones -

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 16 de Mayo de 2024

INDICE

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El ferrocarril como parte de la genesis de la ciudad

2. SITIO

2.1 Carlos Casares

2. Sector Estación de Trenes de Carlos Casares

3. PREEXISTENCIAS

3.1 Estación de Trenes de Carlos Casares

3.2 Planimetrías Estación de Trenes de Carlos Casares

3.3 Taller Ferroviario Carlos Casares

3.2 Planimetrías Taller Ferroviario Carlos Casares

4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

4.1 Analisis FODA CFIA

4.2 Programa General

4.3 Sección lungitudinal A y B / Espacios bajo nivel

4.4 Circulación Aerea

4.5 Conjunto de edificios vias y calles

4.6 Conjunto de edificios / Plazas / Circulación en planta baja

4.7 Conjunto de edificios / Plazas / Circulación en planta baja / Vias y calles

4.8 Conjunto de edificios / Plazas / Circulación en planta baja / Vias y calles / Contexto

4.9 Materialidad

4.10 Centro de Formacion e InvestigacionAgropecuaria / Axonometría despiezada

4.11 Imagenes

6. PANIMETRÍAS

6.1 Implantación con entorno Esc. 1: 1000

6.2 Implantación Esc. 1: 1000

6.3 Planta Subsuelo Esc. 1:500

6.4 Planta Baja Esc. 1:500

6.5 Planta Nivel 1 Esc. 1:500

6.6 Planta Nivel 2 Esc. 1:500

6.7 Planta de Techos 2Esc. 1:750

6.8 Cortes generales longitudinales Esc. 1:500

6.9 Corte general transversal Esc. 1:500

6.10 Corte transversal CFIA Esc. 1:75

6.11 Corte longitudinal CFIA Esc. 1:75

6.12 Corte critico CFIA Esc. 1:25

7. ESTRUCTURAS

7.1 Planta de Fundaciones Esc. 1:750

7.2 Planta de Estructuras Subsuelo Esc. 1:750

7.3 Planta de Estructuras Nivel 0 Esc. 1:750

7.4 Planta de Estructuras Nivel 1 Esc. 1:750

7.5 Planta de Estructuras Nivel 2 Esc. 1:750

8. INSTALACIONES

8.1 Instalación de desagües cloacales, pluviales y provisión de agua fria y agua caliente.

9. REFERENTES



OBJETIVO

El objetivo general de este proyecto es la rehabilitación, recuperación y reutilización del vacío ferroviario de la ciudad de Carlos Casares, entendiendo que es parte fundamental de la genesis de la ciudad ademas de presentar características vitales para contribuir al desarrollo de la ciudad de Carlos Casares. La premisa principal es recuperar la Estación de Trenes y el Taller Ferroviario articulandolos a nuevas funciones respetando sus características historicas y patrimoniales.

El Centro de Formación e Investigación Agropecuaria se desarrolla de manera integral en conjunto con la Estación de Trenes y el Taller ferroviario de Carlos Casares mediante un elemento arquitectonico inicialmente pensado en el Master Plan que habilita el acceso al enclave donde se encuentra implantado el proyecto, permite la conexión con la ciudad y conecta los edificios intervinientes.

“Los cuadros de estación son objeto de una importante apropiación colectiva, los ciudadanos dejan su huella y posibilitan una lectura que es necesario interpretar para relacionarla con la traza y el tejido urbanos preexistentes. Por lo tanto, la rehabilitación, recuperación y reutilización de estos predios con sus respectivas construcciones los posicionaría como nuevos espacios públicos urbanos con un impacto relevante en las áreas adyacentes como motor de desarrollo local y regional dentro de un marco de sostenibilidad”.





1. INTRODUCCION

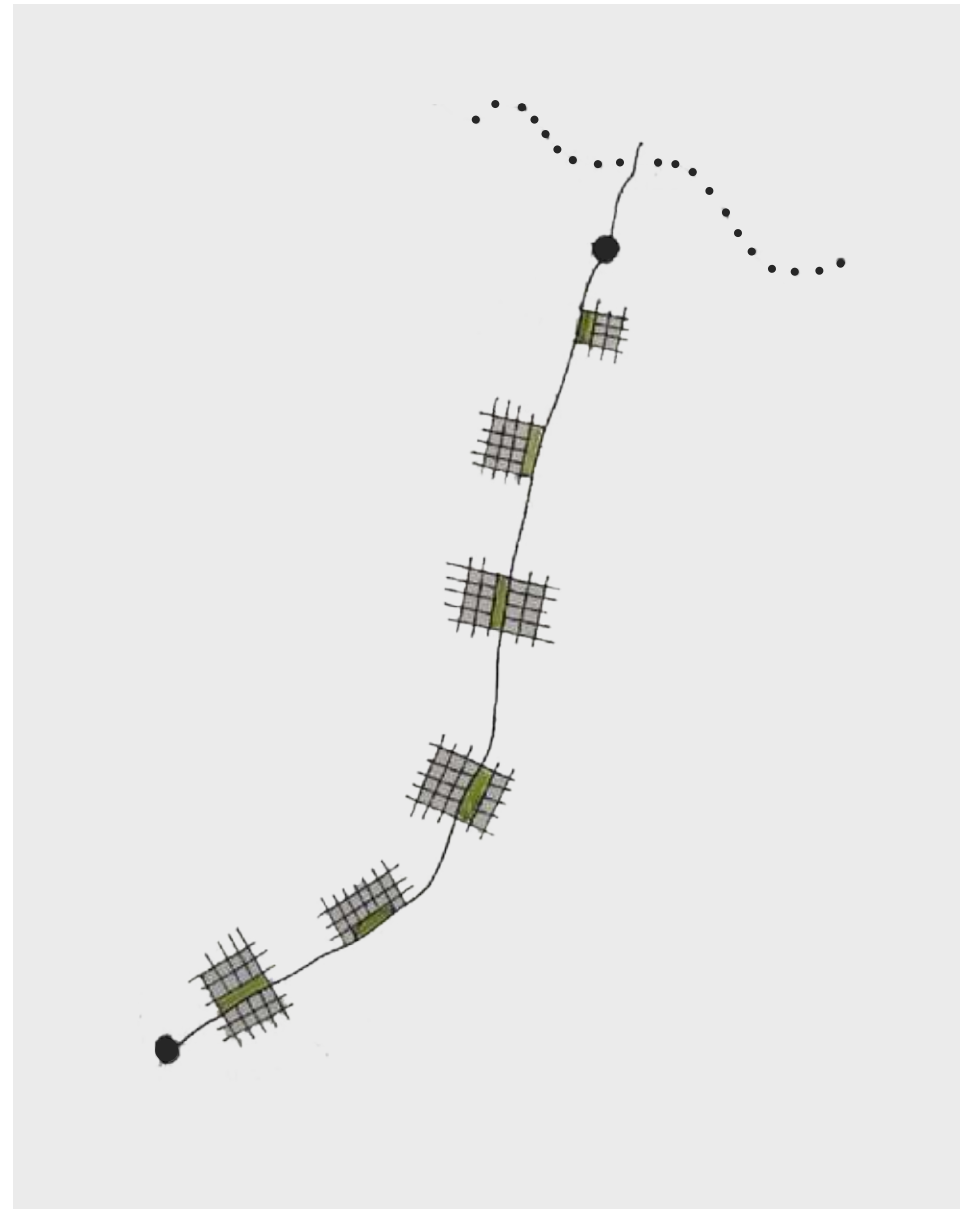
EL FERROCARRIL COMO PARTE DE LA GENESIS DE LA CIUDAD

EL FERROCARRIL, concebido como una infraestructura de transporte, se erige como un monumento al progreso, fusionando un dominio territorial, arquitectónico y tecnológico sin precedentes. No solo catalizó el desarrollo y la cohesión social y económica, sino que también desempeñó un papel fundamental en la expansión y ordenamiento del territorio.

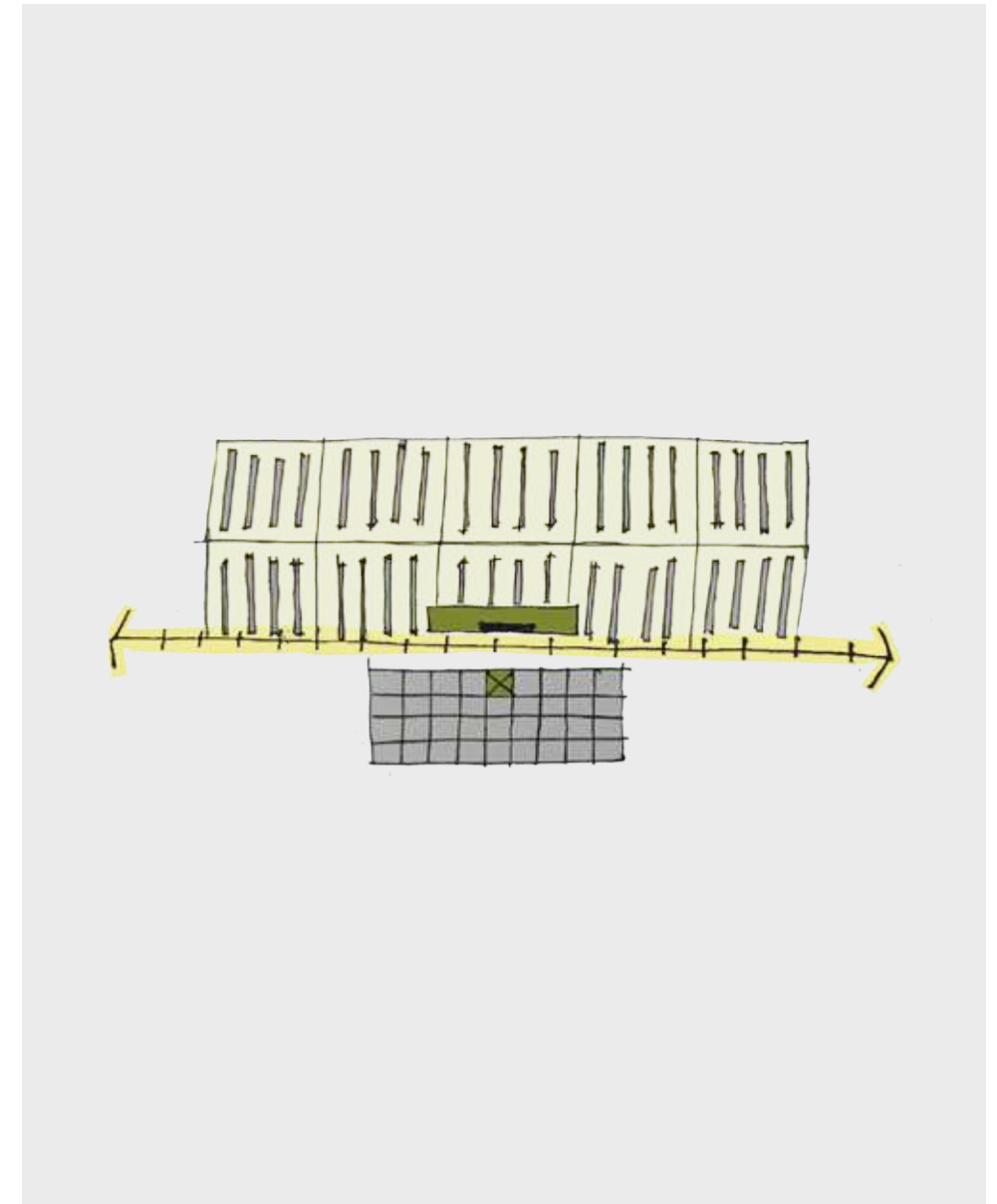
En este escenario de complejidades y diversidades, la noción de "URBANIZACIÓN DE LA LOCOMOTORA" (Tarragó, 1981) emerge como un paradigma de modernización y urbanismo, gestando desde mediados del siglo XIX ciudades planificadas. Surgieron así nuevas morfologías urbanas marcadas por diferentes escalas, desde las vías ferroviarias (a escala territorial), pasando por el trazado urbano del ferrocarril, hasta la configuración arquitectónica de las estaciones y estructuras asociadas (a escala edilicia) (Ferrari, 2012).

En consecuencia, este sistema se caracteriza por la aparición de tipologías arquitectónicas y modelos urbanos innovadores, adaptándose a los cambios sociales, económicos, políticos y culturales de la época. Se gesta así un intenso intercambio cultural y tecnológico (Tartarini, 2001), moldeando la organización territorial y urbana, así como la expresión morfológica de las edificaciones ferroviarias.

Sin embargo, en la ACTUALIDAD, este testimonio arquitectónico y cultural yace en ruinas, abandonado y deteriorado. Esta desolación no solo representa la desaparición de un medio de transporte y comunicación crucial, sino también el olvido de una parte esencial de nuestra historia urbana y territorial. Esta situación, además de generar vulnerabilidad, amenaza la apreciación y significado simbólico del sistema ferroviario, provocando un grave daño ambiental y económico que impacta negativamente en la vida social y productiva de cada región. De esta manera, se produce una ruptura en el paisaje ferroviario, con la consiguiente pérdida de sus características esenciales, su continuidad histórica y su identidad, así como la de las comunidades que alguna vez lo animaron.



LA ESCALA TERRITORIAL, delineada por la traza de las vías y su infraestructura, se erigió como un eje articulador e integrador del territorio a niveles provincial, nacional e internacional. El ferrocarril no solo facilitó la exportación de materias primas, sino también la llegada de inmigrantes, resultado de una política de poblamiento y densificación. Como consecuencia, surgieron poblados cuyo origen se remonta a la explotación primaria en las zonas rurales periféricas. En el caso específico de este estudio, se trata de colonias agrícolas en la Provincia de Buenos Aires, dado que la región de la pampa húmeda ofrece tierras propicias para la agricultura y la ganadería.



LA ESCALA URBANA, delineada por el entramado de poblados, encuentra su génesis en la presencia vital del ferrocarril, cuyo paso marcó la fundación de estos asentamientos, motivado por la necesidad de abastecer de agua las máquinas de vapor cada 16 o 20 kilómetros. Surgieron así estructuras poblacionales cuyos elementos urbanos (trazado, trama y tejido) se vieron moldeados por la influencia de la red y el sistema ferroviario, dando lugar a morfologías distintivas cargadas de significado y simbolismo en relación con su origen. Este fenómeno evidenció un intenso proceso de transferencia cultural. La configuración urbana se consolidó en estrecha relación con la ubicación del cuadro de estación, generando una variedad de tipologías urbanas que se adaptaron a esta premisa fundamental.

1. INTRODUCCIÓN

EL FERROCARRIL COMO PARTE DE LA GENESIS DE LA CIUDAD

El auge económico y social del siglo XIX en América Latina, incluyendo Argentina, estuvo estrechamente vinculado al ferrocarril. Por consiguiente, la conexión entre el sistema ferroviario y el crecimiento económico y social, así como el desarrollo territorial y urbano, resulta inseparable. El ferrocarril, como infraestructura de transporte, emergió como el nuevo estándar de progreso, exhibiendo un control territorial, arquitectónico y tecnológico sin precedentes sobre el territorio (Tarragó, 1981). Este cambio dio origen a nuevas formas de ocupación urbana, dejando un legado palpable en el territorio. Sin embargo, este legado ha sido lamentablemente olvidado, relegado y silenciado por las complejidades inherentes a nuestra cultura contemporánea, marcada por la fluidez y la sobre modernidad (Bauman, 2013).

EL FERROCARRIL Y SU SISTEMA FERROVIARIO se entrelazaron como causa y consecuencia en este proceso, convirtiéndose en un emblema de crecimiento económico y prestigio social. Su papel como infraestructura de transporte y servicios fue esencial, al igual que su contribución a la organización y configuración del entorno urbano y territorial. Al acortar distancias y superar barreras geográficas hasta entonces insalvables, el ferrocarril dio origen a un complejo que transformó y articuló el territorio y el paisaje pampeano, fomentando el asentamiento humano y potenciando el desarrollo de actividades productivas y su movilidad en el territorio.

La europeización se arraigó en Argentina y en toda América Latina, dejando una huella profunda en la cultura regional mediante un proceso de transferencia casi directa de nuevas tipologías funcionales, morfológicas, tecnológicas y espaciales. Esto dio lugar a la configuración de un sistema ferroviario con características universales, que trascendió las fronteras nacionales y se convirtió en un símbolo palpable del progreso y la modernización.

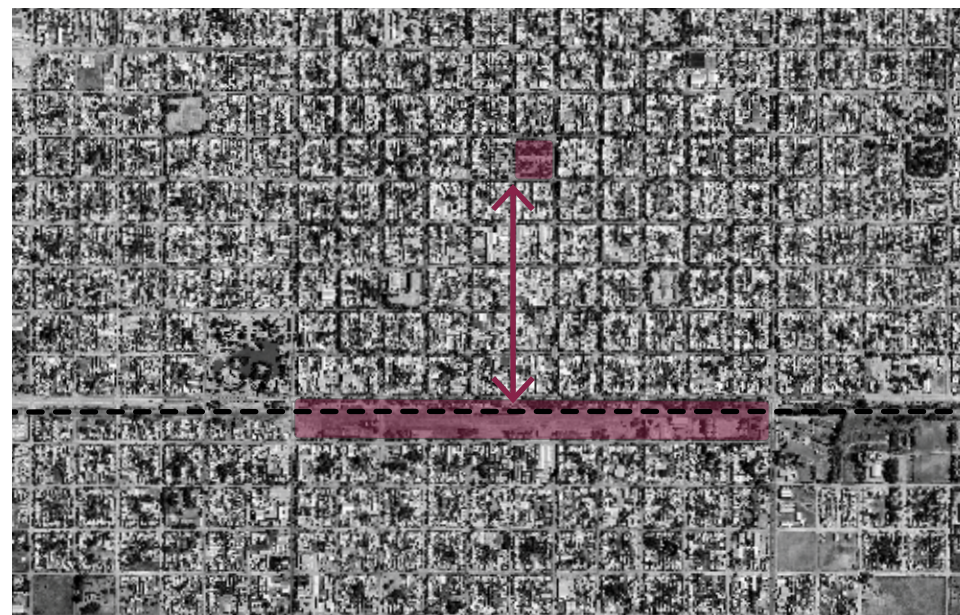
En el caso específico de este estudio, se analizan ciudades agrícolas de la Provincia de Buenos Aires que bordean la Ruta Nacional N° 5 en donde puede observarse como la morfología urbana se consolidó en relación a la localización del cuadro de estación lo que generó múltiples tipologías urbanas. Dichas ciudades tienen como eje principal la línea ferroviaria; el trazado la trama y el tejido urbano se ven moldeados por la influencia de la red y el sistema ferroviario; los terrenos alrededor de las estaciones de ferrocarril se convirtieron en centros de actividad económica con la aparición de comercios, almacenes, talleres y otras empresas relacionadas con el transporte y el comercio; y el desencadenamiento del crecimiento urbano y la planificación de nuevas áreas residenciales en los alrededores.



Ciudad de Mercedes (km 97)



Ciudad de Bragado (km 210)



Ciudad de Pehuajó (km 364)



Ciudad de Alberti (km 189)



Ciudad de 9 de Julio (km 264)



Ciudad de Trenque Lauquen (km 445)

1. INTRODUCCIÓN



2. SITIO



2. SITIO

CARLOS CASARES



UBICACIÓN
Carlos Casares es una ciudad ubicada en el centro-noroeste de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Es cabecera del partido homónimo, sobre la Ruta 5. Se la conoce como la capital nacional del girasol, ya que es allí a donde llegó la primera semilla de girasol antes de que éste se encontrara en la Argentina.

ORIGEN Y FUNDACIÓN DEL PARTIDO DE CARLOS CASARES
El partido fue creado en 1907, con tierras de los distritos de 9 de julio y de Pehuajó. El mismo ordenamiento designó cabecera al pueblo fundado años antes por Antonio Maya en torno a la estación Carlos Casares del Ferrocarril Oeste, inaugurada en 1889. El pueblo conservó el nombre de su creador, por lo que la denominación del partido no se tomó de aquel sino de la estación ferroviaria, así designada en homenaje al destacado hombre público y gobernador de la provincia entre 1875 y 1878.

MATRIZ ECONÓMICA
Ubicada en el oeste de la provincia de Buenos Aires con una base económica históricamente centrada en la agricultura y la ganadería, la producción agrícola incluye cultivos como soja, maíz, trigo, girasol y otros cereales, mientras que la ganadería abarca la cría de bovinos y ovinos la ciudad presenta una mezcla de sectores urbanos y rurales. Dado el enfoque agrícola de la región es evidente una presencia significativa de empresas relacionadas con el procesamiento de alimentos, como molinos, plantas de procesamiento de granos, fábricas de productos lácteos, etc.



2. SITIO

ANALISIS URBANO / RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO CARLOS CASARES



A • Plaza central de Carlos Casares



B • Parroquia Nuestra Señora del Carmen



C • Gran Hotel Carlos Casares



D • Palacio Municipal de Carlos Casares



E • Centro de Educación Física



F • Parque Municipal/ Balneario San Esteban



G • Centro Cultural de Carlos Casares



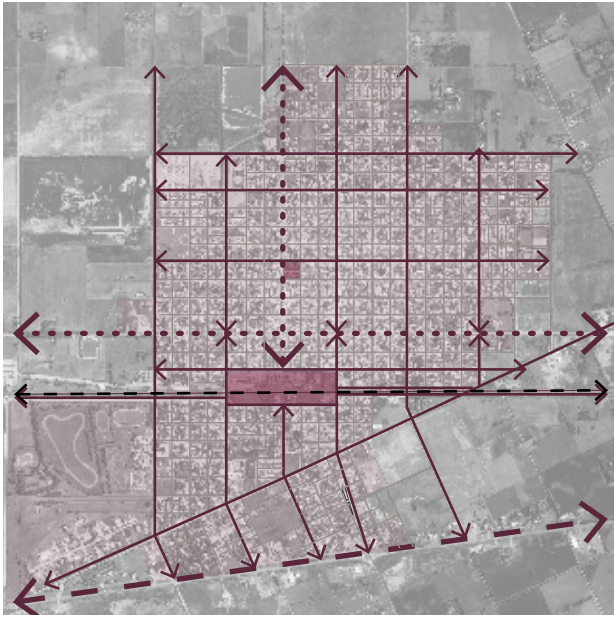
H • Club Huracán Carlos Casares



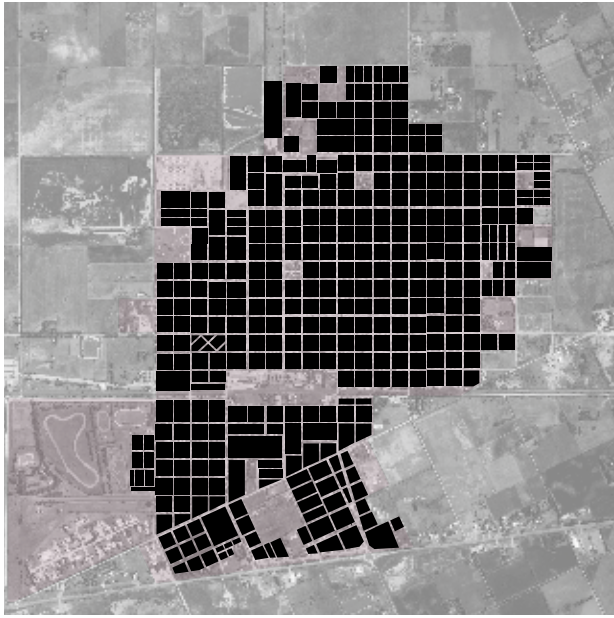
I • Predio Ferriario de Carlos Casares



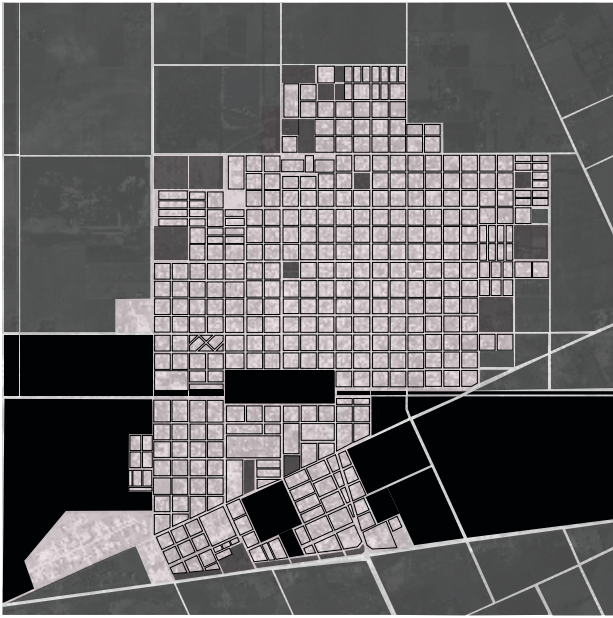
J • Biblioteca José Ingenieros



• VIAS DE MOVILIDAD: ACCESOS, VIAS PRINCIPALES Y VIAS SECUNDARIAS



• LLENOS Y VACIOS, TRAMAS



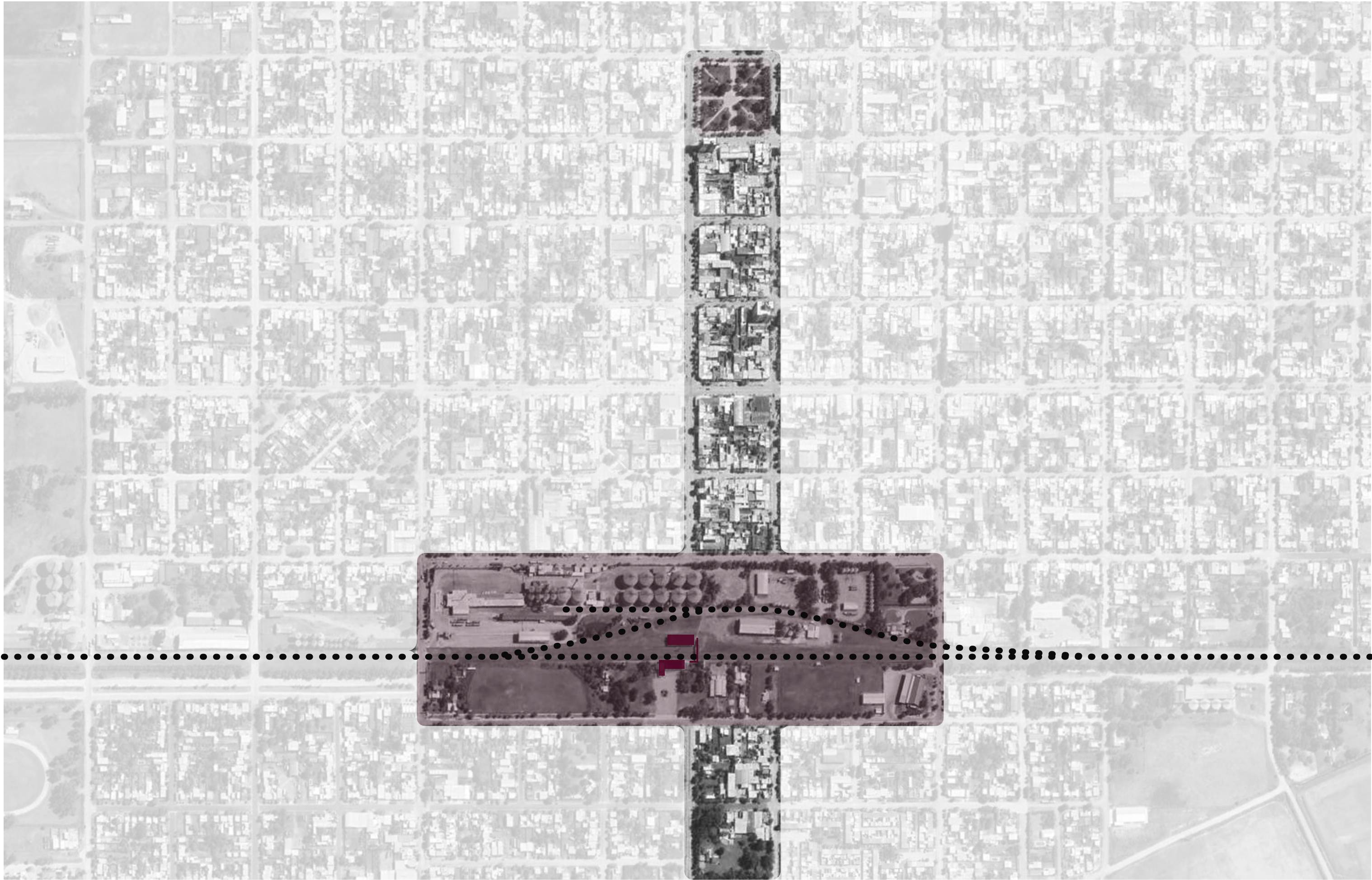
• VACIOS DE OPORTUNIDAD, TRAZADO

2. SITIO



2. SITIO

VACIO FERROVIARIO CARLOS CASARES



2. SITIO

RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO VACIO FERROVIARIO CARLOS CASARES



A ESTACIÓN DE TRENES DE CARLOS CASARES



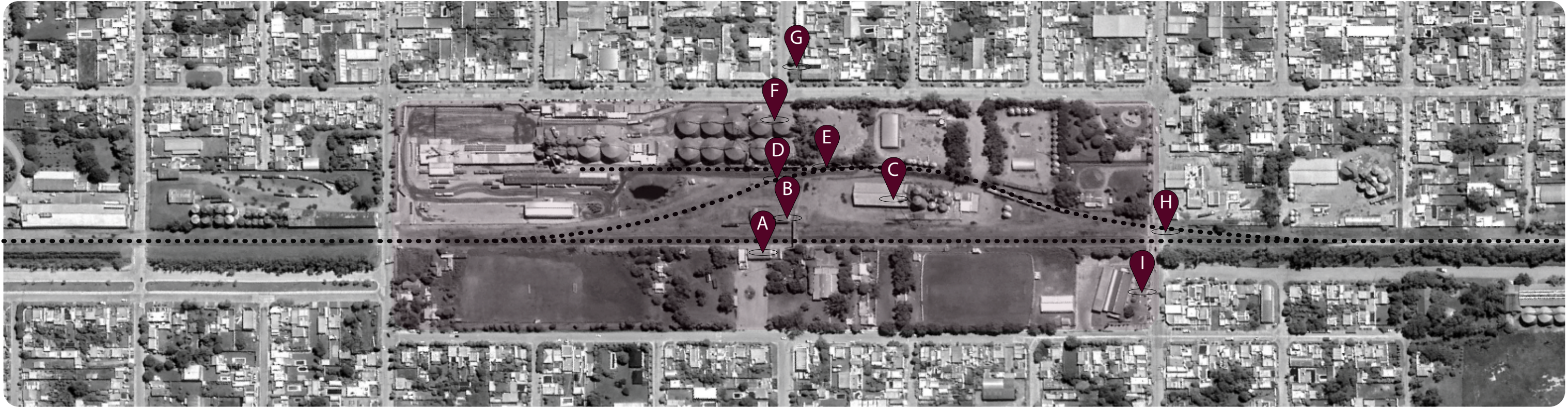
B TALLER FERROVIARIO CARLOS CASARES



C GALPON Y SILOS DE ACOPIO CEREALERA PRIVADA



D SILOS DE ACOPIO CEREALERA PRIVADA



F CAMINO DE VINCULACION NORTE / SUR



G CEREALERA VISTA DESDE EL CENTRO DE LA CIUDAD



H TERMINAL DE COLECTIVOS DE CARLOS CASARES



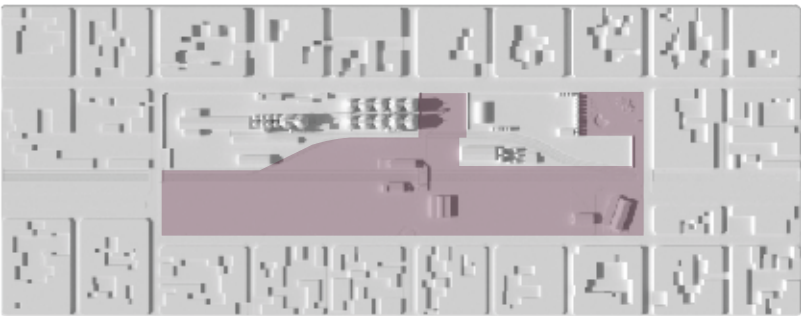
I PUENTE DE LA ESTACIÓN DE TRENES DE CARLOS CASARES

2. SITIO

ANALISIS DEL SECTOR DE ESTUDIO / PREFIGURACIONES



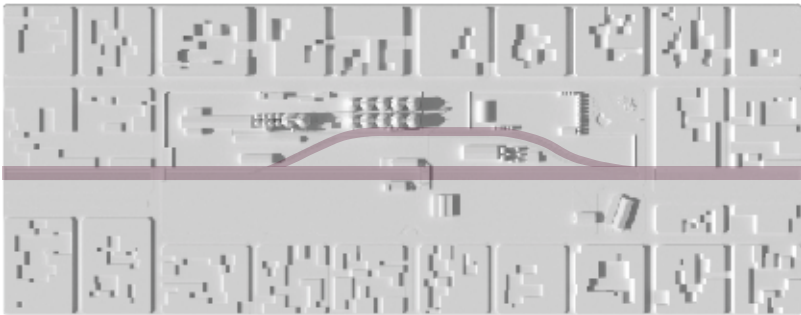
• ESQUEMA DEL SECTOR DE TRABAJO



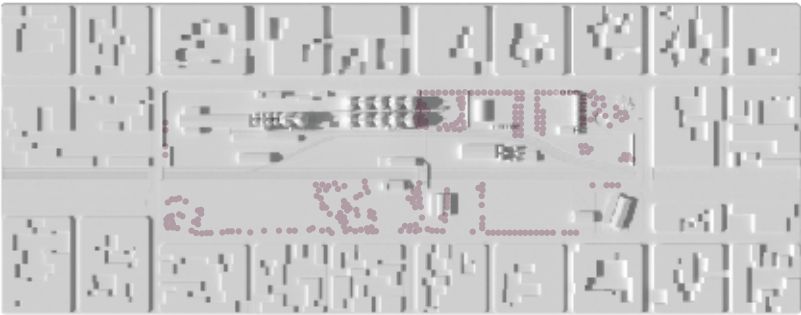
• ESQUEMA DEL SECTOR CON POSIBILIDAD DE DESARROLLO



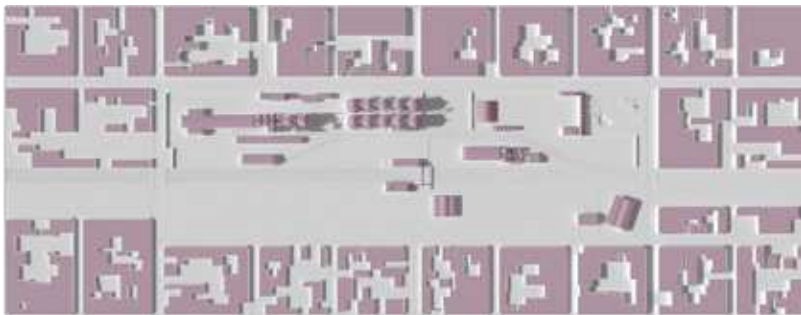
• ESQUEMA DEL SECTOR PRIVADO



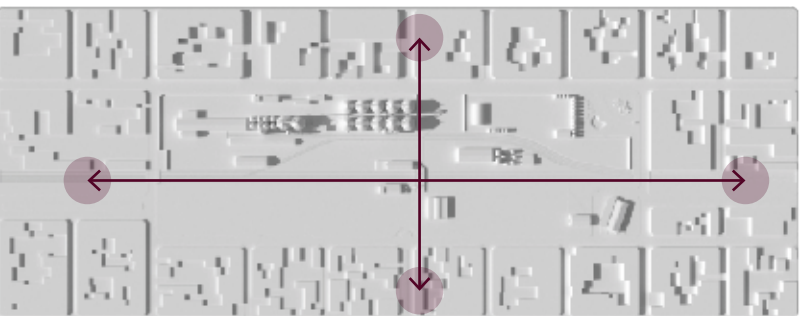
• ESQUEMA DEL TRAZADO DE LA LINEA FERROVIARIA



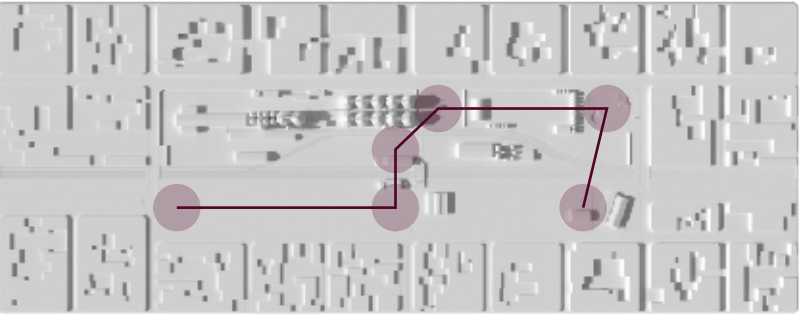
• ESQUEMA DEL ARBOLADO EXISTENTE



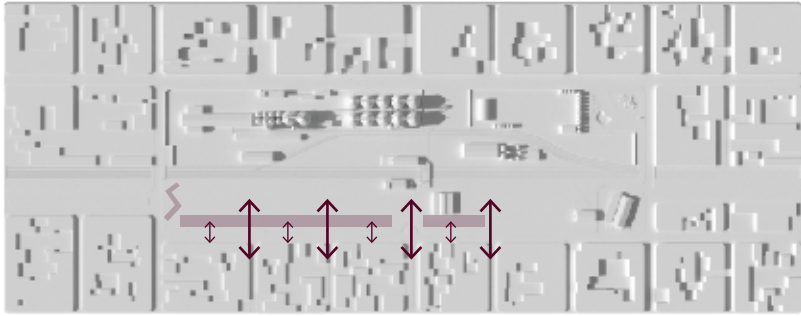
• ESQUEMA DE LLENOS Y VACIOS



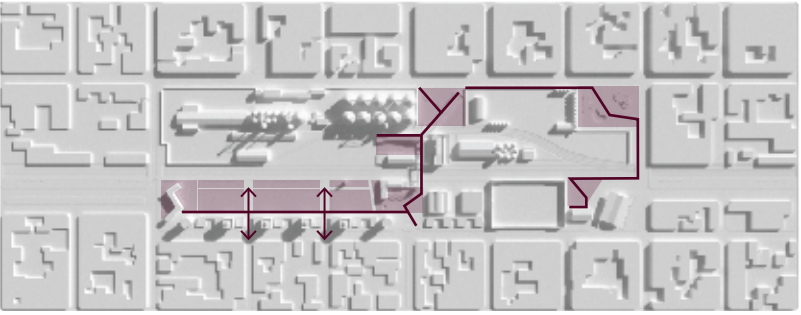
• IDEA: CONEXIÓN NORTE/SUR - ESTE/OESTE



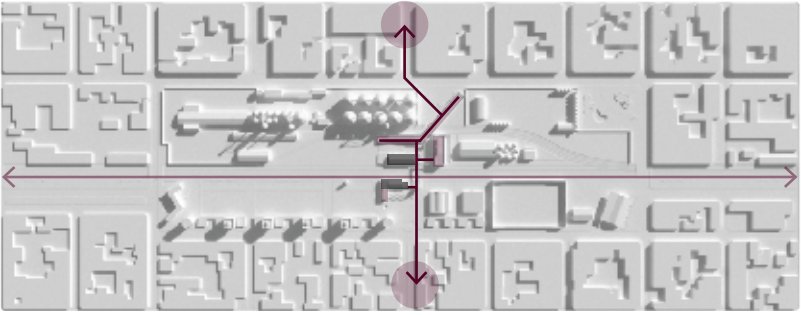
• IDEAS: GENERACIÓN DE PLAZAS EN ESPACIOS PUBLICOS QUE PROPONEN UN RECORRIDO A TRAVES DEL SECTOR DE TRABAJO



• IDEAS: DESARROLLO DE FRENTE COMERCIAL/ RESIDENCIAL HACIA LA ZONA SUR, PERMEABILIDAD DESDE LAS CALLES EXISTENTES



• ESQUEMA DE MATERIALIZACIÓN DEL SISTEMA DE PLAZAS Y CAMINOS PÚBLICOS



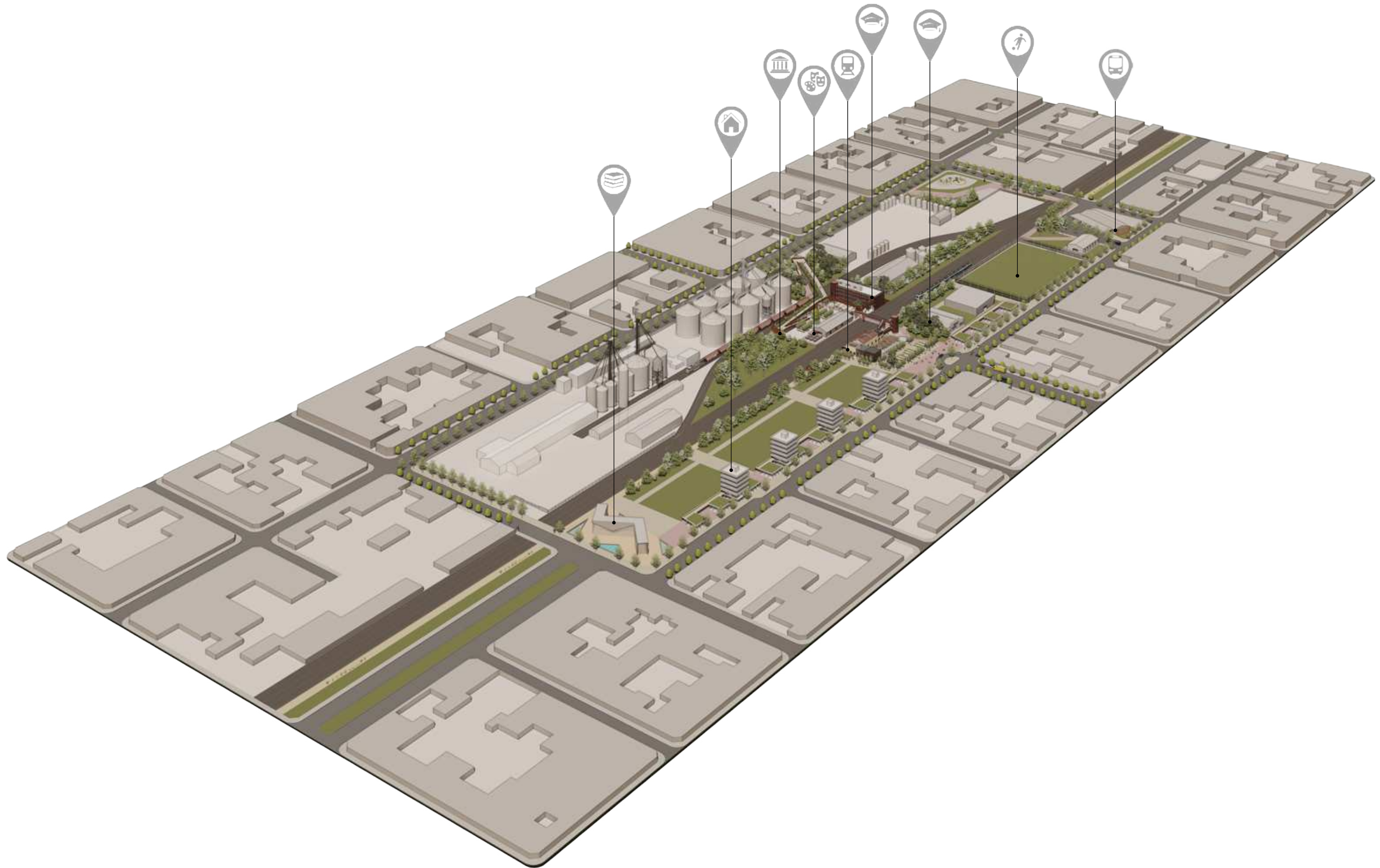
• ESQUEMA DE MATERIALIZACION DEL SISTEMA DE CONEXIONES



• ESQUEMA DE LLENOS EXISTENTES Y PROPUESTOS

2. SITIO

MASTER PLAN "PARQUE CENTRAL CARLOS CASARES"



2. SITIO



3. PREEXISTENCIAS

ESTACIÓN DE TRENES DE CARLOS CASARES

ORIGEN Y FUNDACIÓN:

La estación de trenes de Carlos Casares fue fundada el 15 de octubre de 1886, coincidiendo con la expansión del sistema ferroviario en Argentina durante finales del siglo XIX. La construcción de estaciones de trenes en puntos específicos respondía principalmente a estrategias de desarrollo económico y conectividad.

Es un punto fundamental en la historia y la economía de la ciudad. Ubicada en la provincia de Buenos Aires, Argentina. Desde su fundación, la Estación de Trenes de Carlos Casares ha sido un centro vital para el transporte de pasajeros y carga. En su época de esplendor, el ferrocarril era el principal medio de comunicación y transporte, por lo que la estación jugó un papel crucial en el desarrollo y la conexión de la ciudad con otras regiones.

ACTUALIDAD

En la actualidad no cuenta con servicios de trenes de pasajeros, esta estación ofrece diversos servicios y actividades para la comunidad, y se encuentra en proceso de restauración y puesta en valor. En un futuro cercano, se espera que la estación vuelva a ser protagonista en el transporte de pasajeros y contribuya al desarrollo turístico y cultural de la región.

ARQUITECTURA

La Estacion de Trenes de Carlos Casares esta compuesta por una nave principal en donde se desarrollaban tareas de atencion al público, boleterias y oficinas. Se desarrolla en 4 modulos de 5.3 x 8.6 m y se caracteriza por contar con una cubierta a dos aguas que se eleva sobre los volúmenes existentes dandole asi la forma que la identifica. A dicha nave principal se agregan dos volúmenes de menor altura que responden a funciones de vivienda del Jefe de la estación y sector encomiendas.

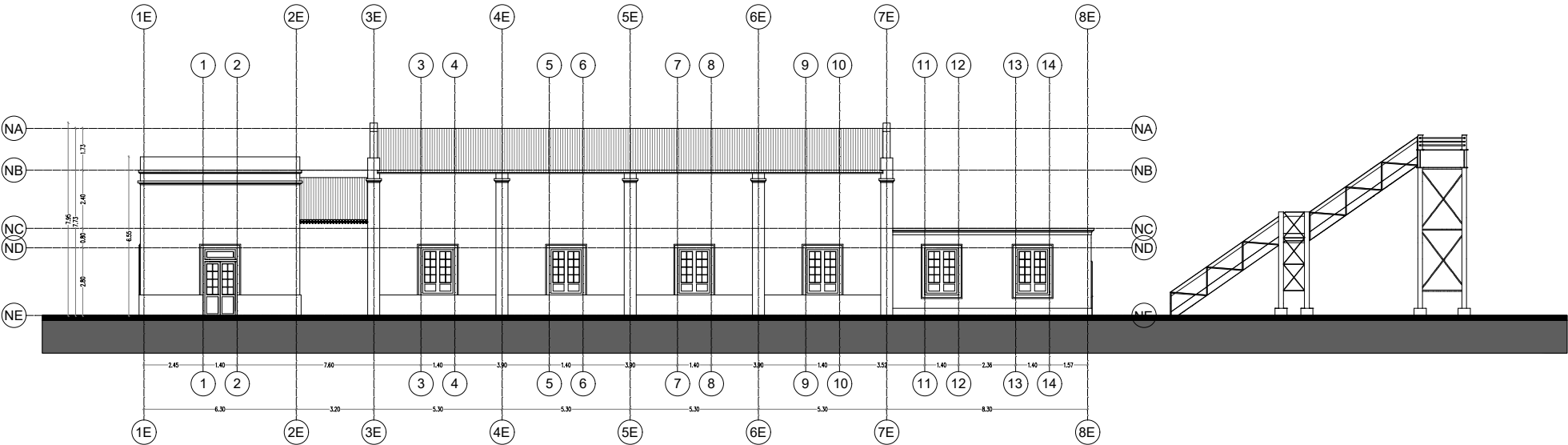
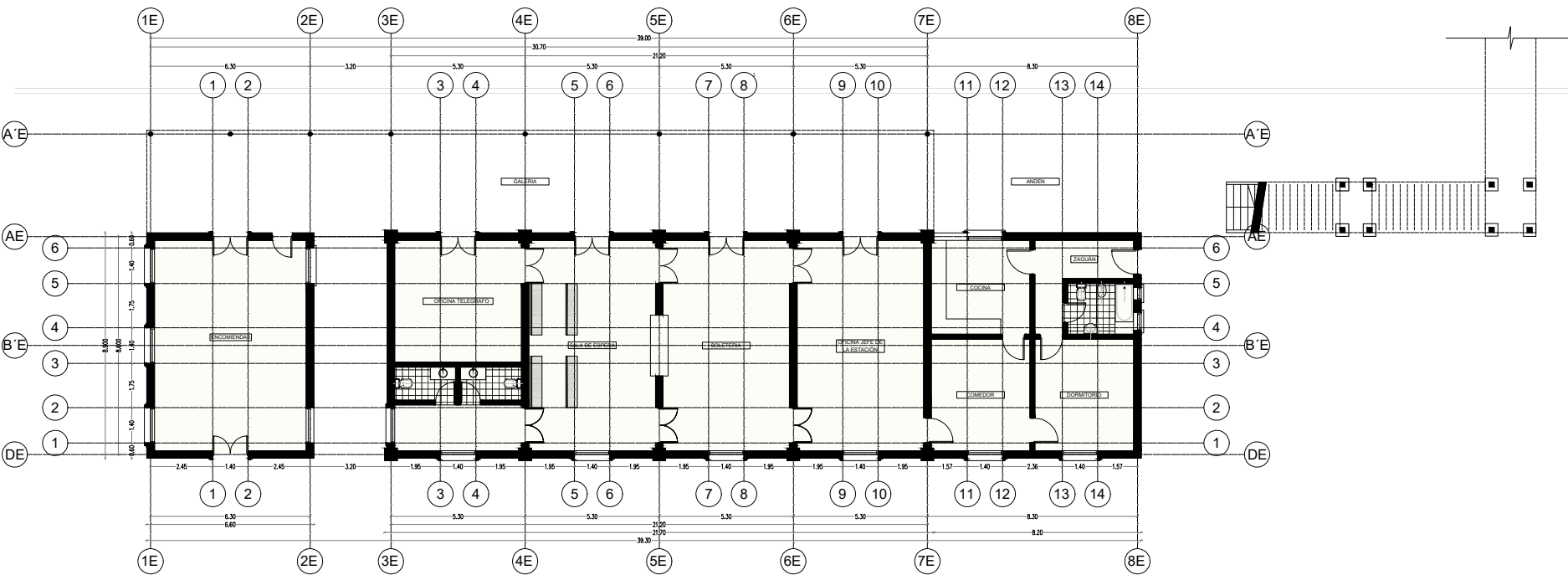
MATERIALIDAD

La estación esta construida mediante un sistema tradicional de construcción con mamposteria de ladrillo comun de 30cm de espesor y pilastras cada 5.30m. La cubierta esta construida mediante cabriadas, correas, entablonado y clavaderas de madera con cerramiento de chapa ondulada. Las carpinterias son de madera de 1.4m x 2.8m de alto con vidrios repartidos. Los pisos son de entablonado de madera con camara de aire como aislacion térmica.



3. PREEXISTENCIAS

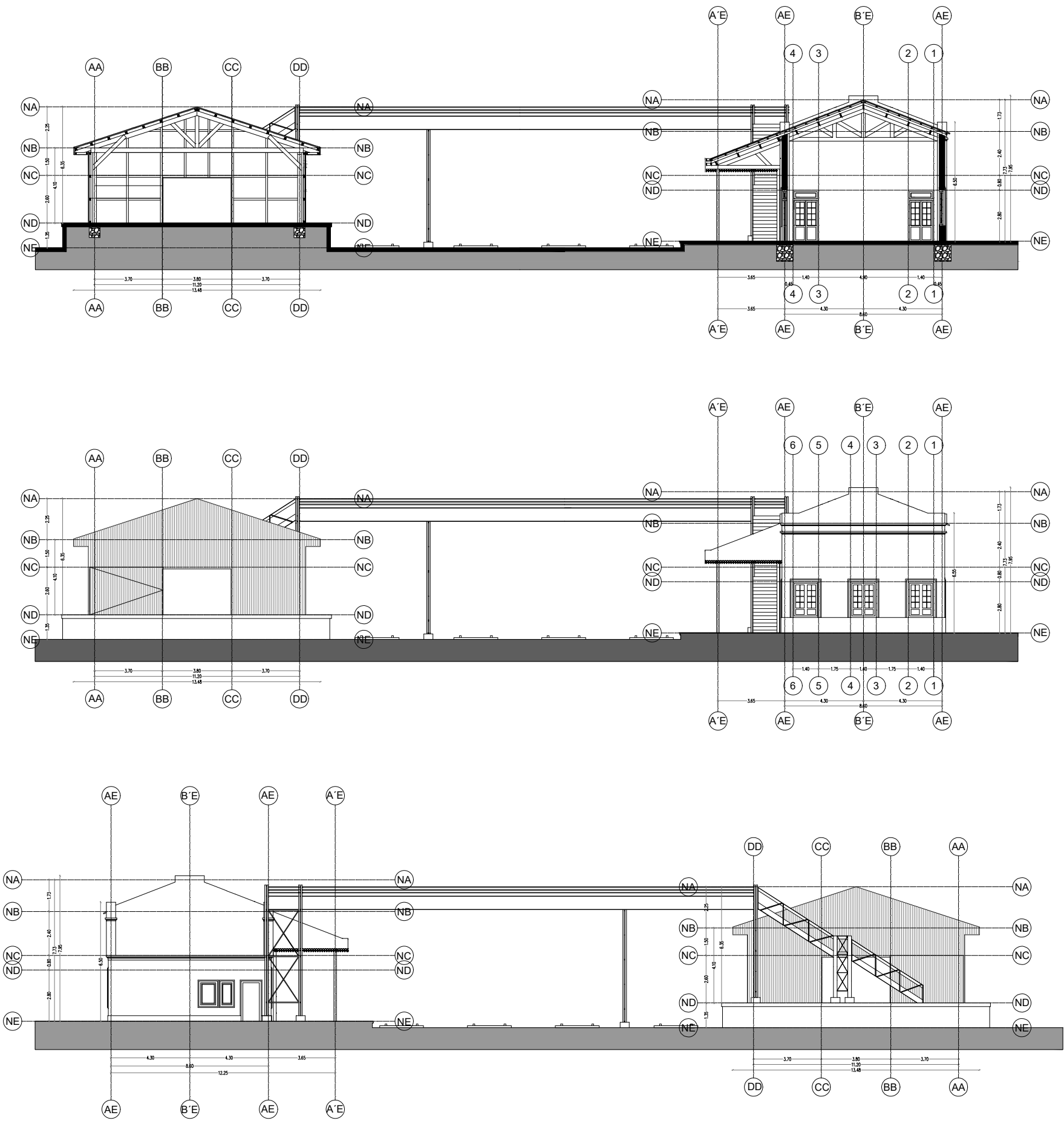
PLANIMETRÍAS ESTACIÓN DE TRENES DE CARLOS CASARES



3. PREEXISTENCIAS



PLANIMETRÍAS TALLER FERROVIARIO CARLOS CASARES



3. PREEXISTENCIAS

TALLER FERROVIARIO CARLOS CASARES

ORIGEN Y FUNDACION

El Taller Ferroviario de Carlos Casares se construye paralelo a la estación de trenes aproximadamente en la fecha en que se inaugura la misma.

Este antiguo taller ferroviarios responde a los constantes aumentos de tráfico de pasajeros y cargas, diseminados a lo largo de la línea ferroviaria, y eran destinados a depósitos de carga y descarga de mercaderías. Se guardaban encomiendas grandes, toda clase de elementos que llegaban en tren, como podían ser postes de alambrados, varillas, rollos de alambre etc. También se desarrollaban tareas de mantenimiento de maquinaria ferroviaria.

EL SISTEMA FERROVIARIO

Estaba integrado por un conjunto de edificaciones que conformaron el cuadro de estación. Sin dudas el centro de la escena lo conformaba la estación de pasajeros donde podía evidenciarse este alarde morfológico y tecnológico. El sistema se completaba y complementaba con otras construcciones como depósitos, sanitarios, silos, talleres, casa del jefe de estación, cabinas de señales, instalaciones de servicio, etc. "...la estación fue el conjunto de edificios e instalaciones ferroviarias dispuestos en un único predio, cuyo objetivo común se basó en llevar a cabo una función de servicio: el transporte de personas y mercaderías." (Ferrari, 2011)

ACTUALIDAD

En la actualidad el taller ferroviario de Carlos Casares se encuentra abandonado y totalmente desmejorado. Hoy en día no tiene un uso específico mas que para el guardado de maquinaria agrícola en desuso.

ARQUITECTURA

El taller ferroviario de Carlos casares se compone de una nave principal de 36.45 x 11.3 m, con un módulo estructural de 4.05m.

Se caracteriza por su geometría tradicional configurada por una cubierta a dos aguas.

MATERIALIDAD

El taller ferroviario se sostiene a través de una estructura de columnas y cabriadas de madera que cubren una luz de 11.3m ubicadas cada 4.05 metros de separación.

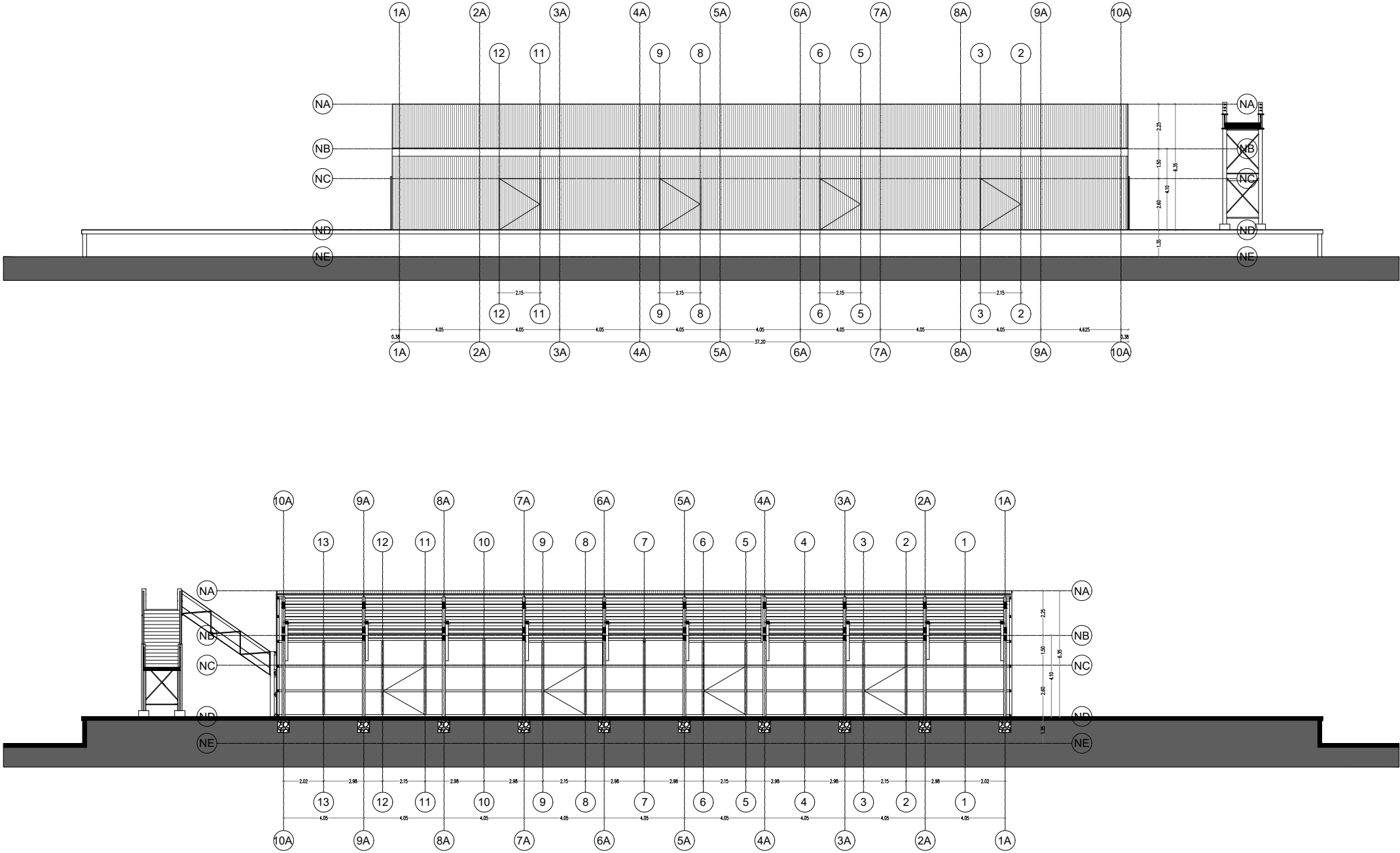
El cerramiento está compuesto por una subestructura de tirantes de madera fijados a la estructura principal que permiten la fijación de la chapa e elemento de cierre final que es la chapa ondulada que cubre toda la nave. Las carpinterías son de igual materialidad.



3. PREEXISTENCIAS



PLANIMETRÍAS TALLER FERROVIARIO



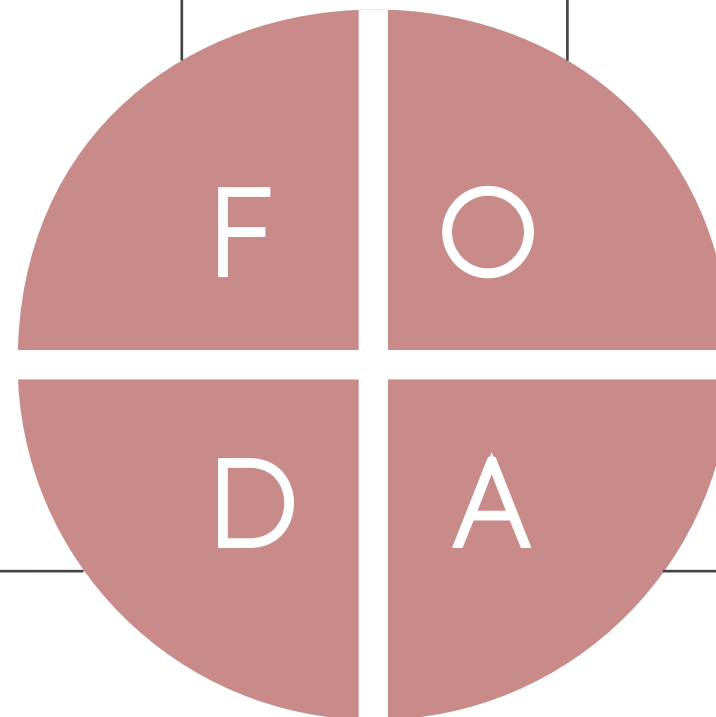
3. PREEXISTENCIAS



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA

1. Ubicación estratégica: Carlos Casares esta ubicado en una región agrícola importante, lo que facilita el acceso a recursos agrícolas y a una amplia comunidad de agricultores y ganaderos.
2. Apoyo local: El centro podría contar con el respaldo y apoyo de autoridades locales, instituciones educativas y organizaciones agrícolas, lo que facilitaría su establecimiento y operación.
3. Experiencia y conocimientos: Si se logra reunir un equipo multidisciplinario de investigadores y profesionales con experiencia en agricultura, ganadería y temas relacionados, el centro podría contar con un alto nivel de experticia.
4. Infraestructura disponible: Si se aprovechan instalaciones existentes y se construyen nuevas, el centro podría contar con laboratorios, talleres, áreas de experimentación y otras instalaciones necesarias para la investigación y formación.

1. Recursos limitados: La falta de financiamiento y recursos humanos calificados podría limitar las actividades del centro y su capacidad para llevar a cabo investigaciones de alta calidad y ofrecer programas de formación adecuados.
2. Competencia con otros centros: Si existen otros centros de formación e investigación agrícola en la región, el nuevo centro podría enfrentar competencia en términos de atracción de estudiantes, investigadores y financiamiento.



1. **Demanda creciente de capacitación agrícola:** Con la evolución tecnológica y los cambios en las prácticas agrícolas, existe una creciente demanda de capacitación en nuevas técnicas y tecnologías agrícolas.
2. **Colaboración con otras instituciones:** Existen oportunidades para establecer alianzas y colaboraciones con universidades, centros de investigación y empresas del sector, lo que podría enriquecer las actividades de investigación y ampliar las redes de conocimiento.
3. **Innovación y desarrollo tecnológico:** El centro podría contribuir al desarrollo y la adopción de tecnologías agrícolas innovadoras, lo que podría generar impactos positivos en la productividad y sostenibilidad del sector agropecuario.

1. Cambios en políticas gubernamentales que afectan el financiamiento y apoyo al sector agrícola.
2. Impacto negativo de fenómenos climáticos extremos en la producción agrícola y en la actividad del centro.
3. Posible desinterés por parte de la comunidad agrícola local en participar en programas de capacitación y proyectos de investigación.
3. Competencia con otras instituciones educativas o centros de investigación en la atracción de estudiantes e investigadores.
4. Riesgo de obsolescencia tecnológica si no se invierte en actualización y adopción de nuevas tecnologías.

4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

PROGRAMA GENERAL

1. ESTACIÓN DE TRENES
CARLOS CASARES

- 1.1 Planta Baja (Nivel 0):
- Sector de administración
 - Salas de espera
 - Boletería
 - Baños
 - Sector Encomiendas
 - Hall de acceso - Informes
 - Cafetería
 - Cocina
- 1.2 Planta Nivel 1
- Sector de estar (Cafetería)

2. TALLER FERROVIARIO

- 2.1 Planta Subsuelo (Nivel -3):
- Hall subsuelo - Informes
 - Salas de conferencias
 - Baños
 - Auditorio
 - Escenario
 - Sector técnico
- 2.1 Planta Baja (Nivel+1):
- Hall de acceso
 - Boleterías
 - Auditorio
 - Buffet / baños

3. CENTRO DE FORMACIÓN E
INVESTIGACIÓN AROPECUARIA

- 3.1 Planta Subsuelo (Nivel -3):
- Patio de ingreso
 - Hall de acceso
 - Informes
 - Sector público multifuncional
 - Baños
 - Deposito de limpieza
 - Sala de maquinas
 - Expansión
- 3.2 Planta Baja (Nivel +-0):
- Oficina de informes / administración
 - Oficina de vice dirección
 - Sala de reuniones
 - Sala de maestros
 - Oficina de dirección
 - Sala de estar administración
 - Baños
 - Deposito de limpieza
 - Sala de maquinas
- 3.3 Planta Nivel 2 (Nivel+3):
- Aula 1
 - Aula 2
 - Aula / Taller 1
 - Aula / Taller 2
 - Baños
 - Deposito de limpieza
 - Sala de maquinas
- 3.4 Planta Nivel 2 (Nivel+6):
- Aula / Taller de investigación 1
 - Aula / Taller de investigación 2
 - Aula / Taller de investigación 3
 - Aula / Taller de investigación 4
 - Baños
 - Deposito de limpieza
 - Sala de maquinas

4. EDIFICIO RAMPA

- 4.1 Planta Subsuelo (Nivel -3)
- Biblioteca
 - Sala de Lecturas
 - Informes
 - Office
 - Baños
 - Depósito de Limpieza
 - Sala de estudios / Informática
 - Patio
- 4.1 Planta Baja (Nivel +-0)
- Sala de Exposiciones Norte (MUSEO DE CARLOS CASARES)
 - Informes
 - Office
 - Baños
 - Depósito de Limpieza
 - Sala de exposiciones Sur
 - Informes
 - Office
 - Baños
 - Depósito de Limpieza

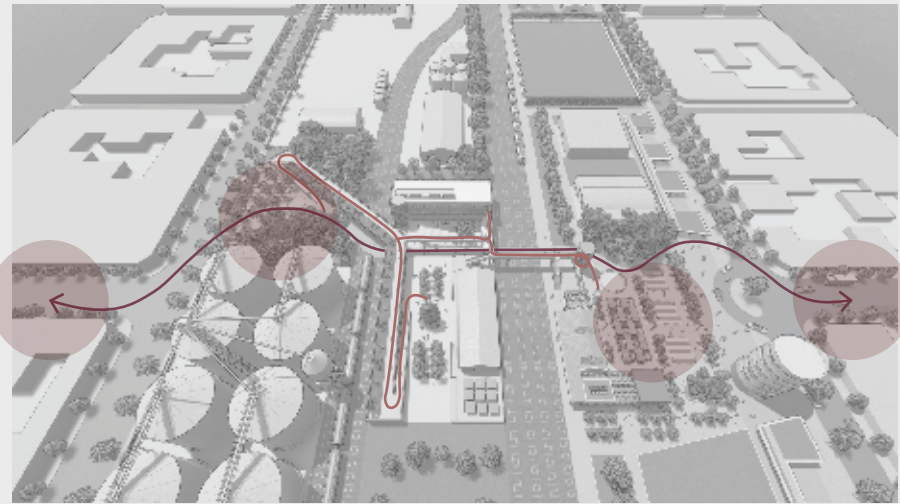
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

IDEAS GENERALES

• VINCULACIÓN NORTE SUR

Surge a partir de la necesidad de generar una conexión fluida entre los márgenes longitudinales del terreno entendiendo que las vías generan un límite que obstaculiza la circulación peatonal específicamente en la zona donde circula el tren de carga y por ende impiden el desarrollo de espacios seguros.

La vinculación se da a partir de la instalación de un elemento cuya cubierta genera una rampa a través de la cual se puede cruzar las vías generando la conexión buscada para el desarrollo general del proyecto.



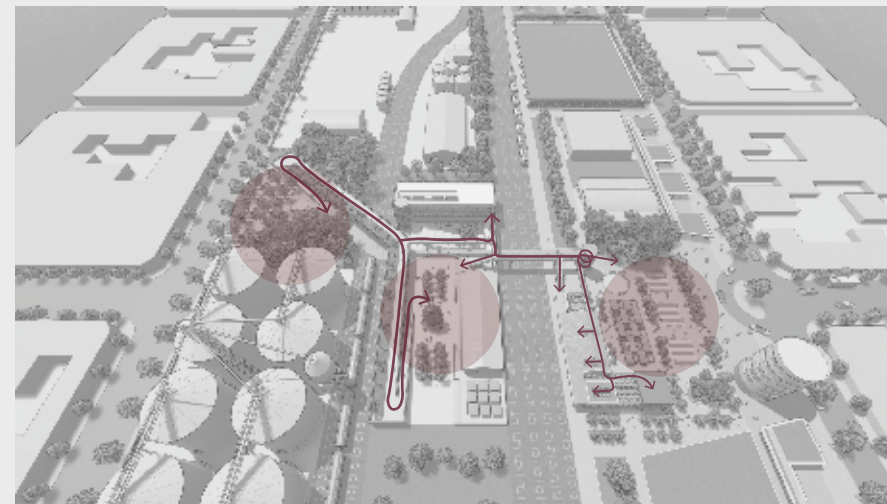
• ESTACIÓN DE TRENES: ANEXOS:

Se agregan dos elementos a la composición original. Por un lado el hall de ingreso, como un elemento traslucido que se posiciona como elemento de transición entre la composición original y el segundo agregado es la cafetería cuya morfología se adecúa a las características de la estación igualando sus dimensiones en altura y ancho pero con una materialidad diferente.



• LA RAMPA COMO ELEMENTO ARTICULADOR EN ALTURA

La idea surge a partir de la necesidad de conectar los elementos que componen el proyecto, entendiéndose que la conexión en altura es parte de la idea general como respuesta a la convivencia de las funciones existentes vinculadas al transporte de cargas vía ferrocarril y a las futuras funciones que determina el proyecto. Por lo tanto se plantea la conexión en altura de manera integral a partir de la extensión de un apéndice del "Edificio Rampa" que se vincula con el Centro de Formación e Investigación Agropecuaria y con el puente existente.



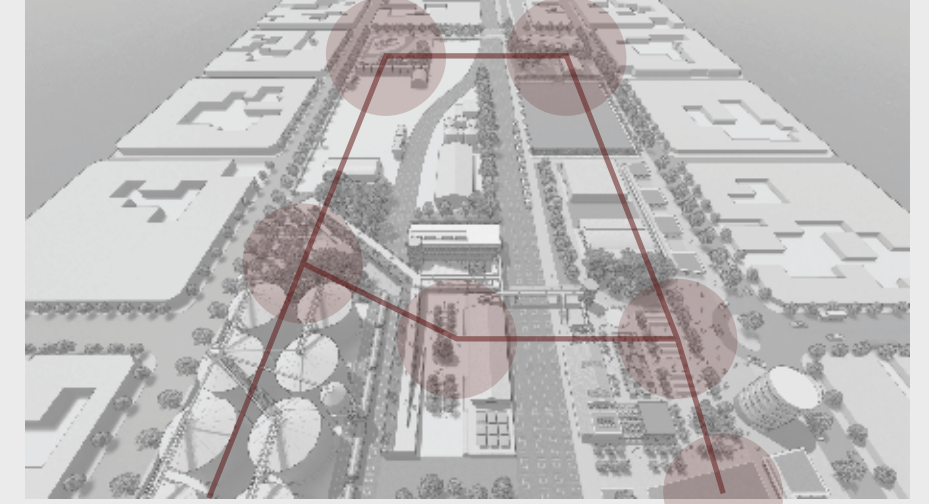
• ESTÉTICA / MIMESIS:

La idea tiene que ver con entender las características del entorno en donde se implanta el proyecto y la respuesta de la arquitectura a dicho entorno.

El carácter ferroviario y agroindustrial del sector, vinculado a una materialidad mayormente compuesta por elementos metálicos, como es el caso de los silos y galpones que se encuentran en el sector, que revisten un cerramiento austero, sin aventanamientos generalmente de un mismo material, determinaron la estrategia en cuanto a la estética de las nuevas piezas a incorporar. Por un lado para el revestimiento del Centro de Investigación y la cafetería se utiliza un sistema de paneles perforados de acero corten con un tono levemente rojizo. Por otro lado para el "Edificio Rampa" se utilizó acero corten liso sin perforaciones en su tono clásico es decir con una película extremadamente fina de óxido es su superficie final. De esta manera el proyecto busca mimetizarse a través de su materialidad con los elementos existentes en el sector de trabajo.

• GENERACIÓN DE PLAZAS EN ESPACIOS PÚBLICOS:

La idea tiene que ver con la identificación de los espacios públicos y privados dentro del terreno de trabajo. Definidos estos y de acuerdo a los límites y geometría de los mismos fue tomando fuerza la idea de generar diferentes espacios de encuentro en los sectores definidos como públicos, lo que permitió encontrar un común denominador a través del cual articular los espacios existentes dentro del terreno de trabajo.



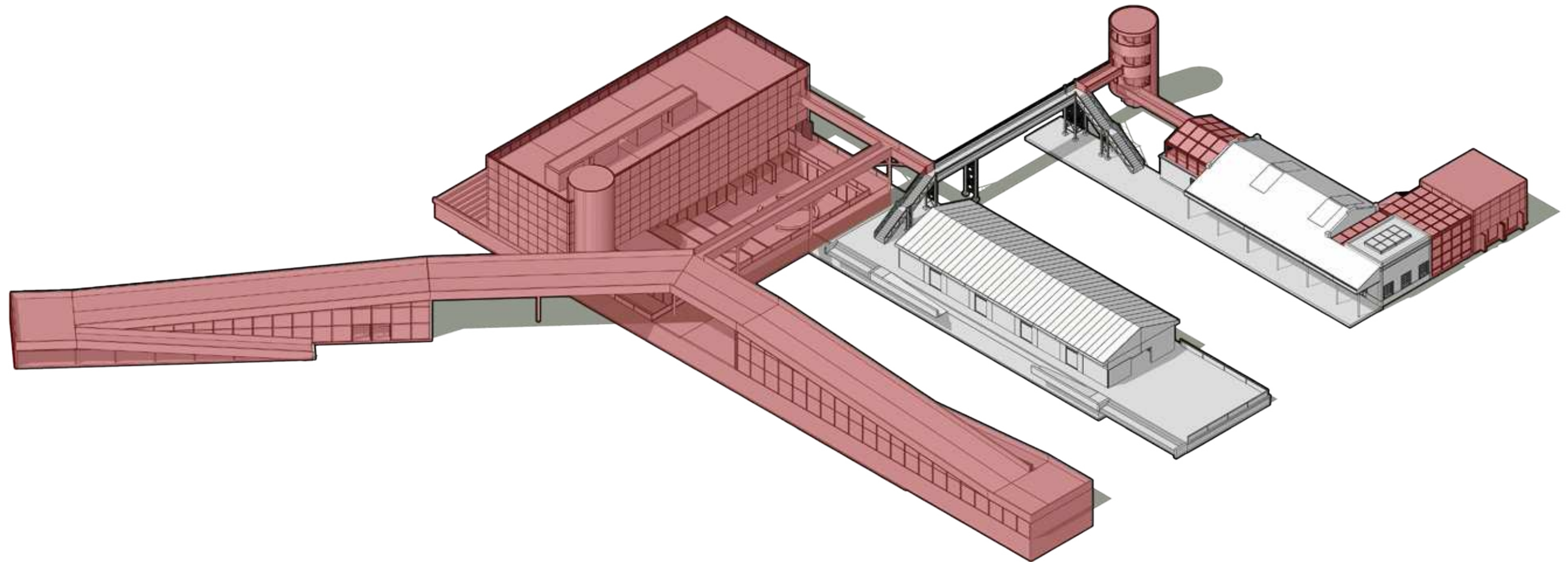
• VINCULACIÓN ENTRE ELEMENTOS MEDIANTE EL NIVEL SUBSUELO

Se estableció la conexión mediante un nivel subsuelo entre los 3 de los 4 edificios que intervienen en el proyecto. La idea es integrar los componentes para formar una unidad entre ellos. De esta manera se articulan la biblioteca y salas de lectura que se encuentra en el "Edificio Rampa", con la planta libre del Centro de Formación e Investigación Agropecuaria y por último con las salas de conferencias y el auditorio del Taller ferroviario.



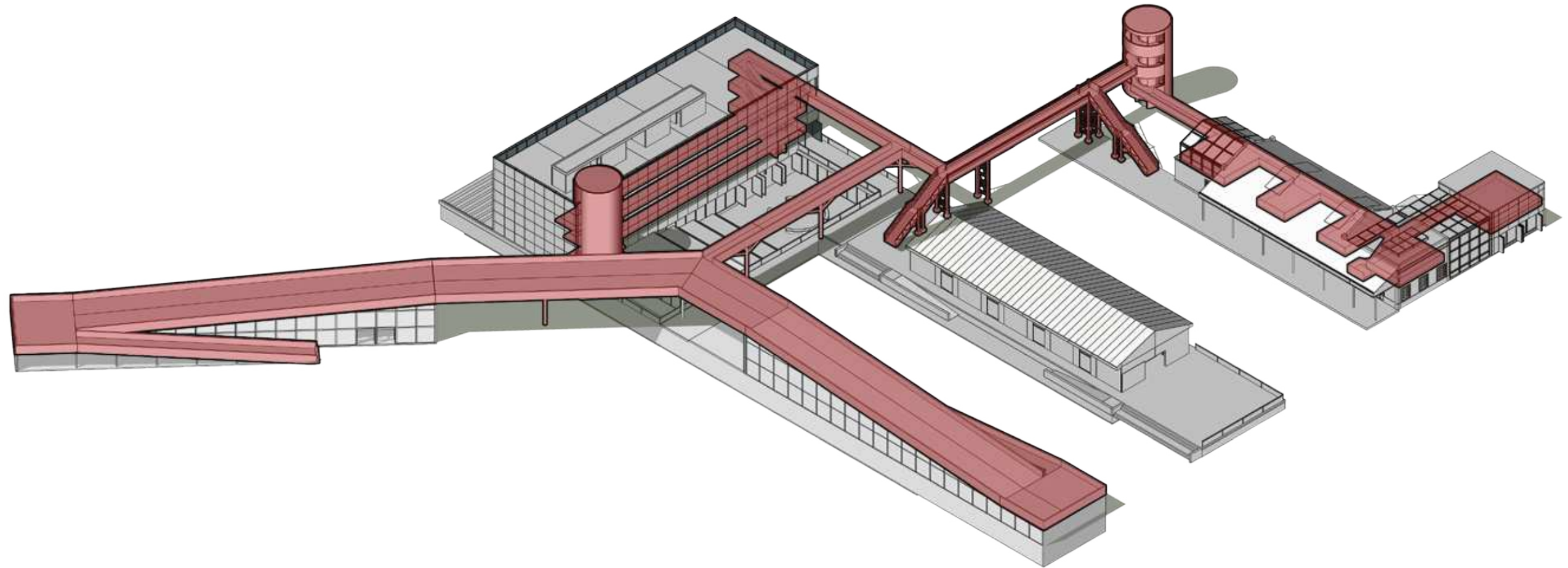
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

EDIFICIOS EXISTENTES / ANEXOS



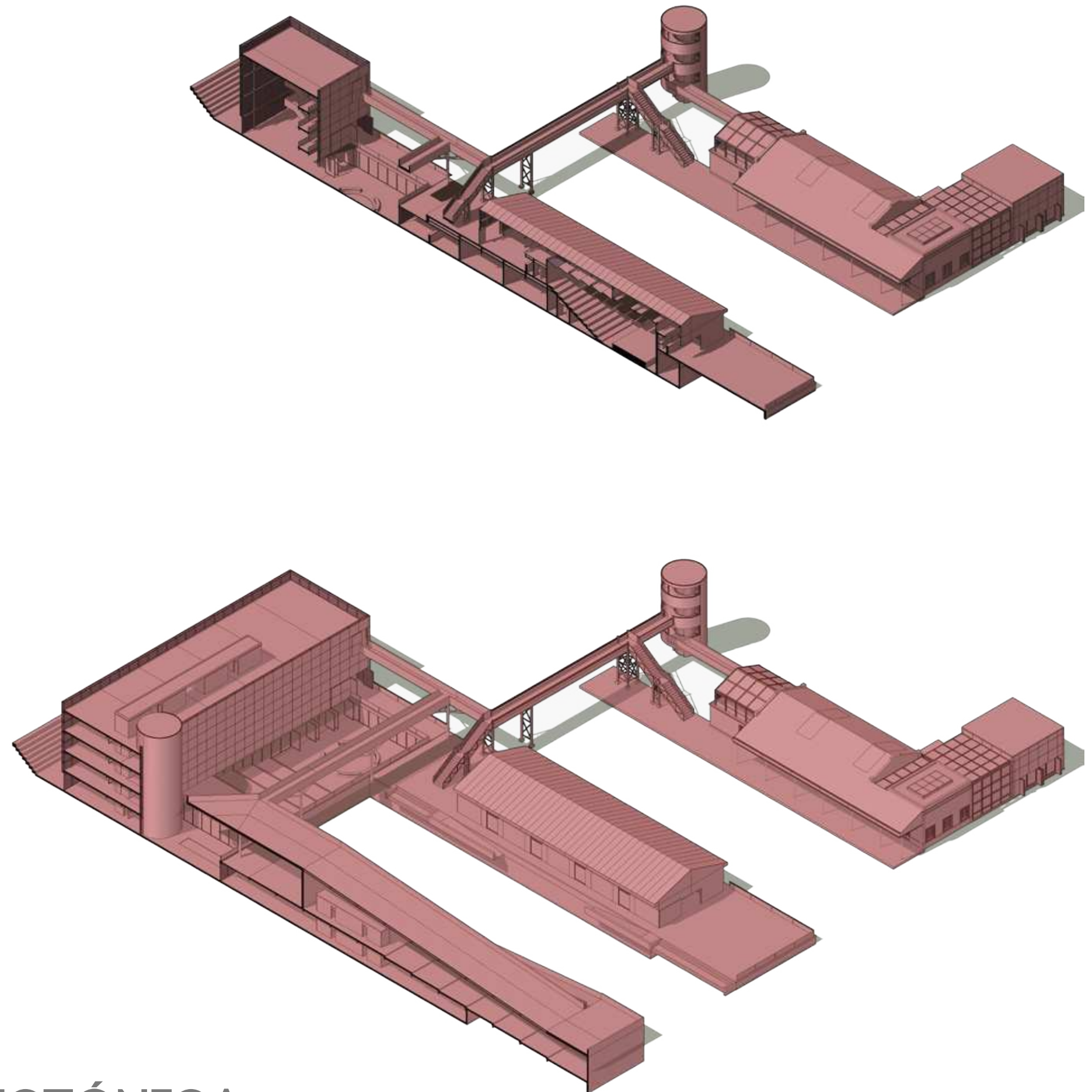
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CIRCULACION AEREA



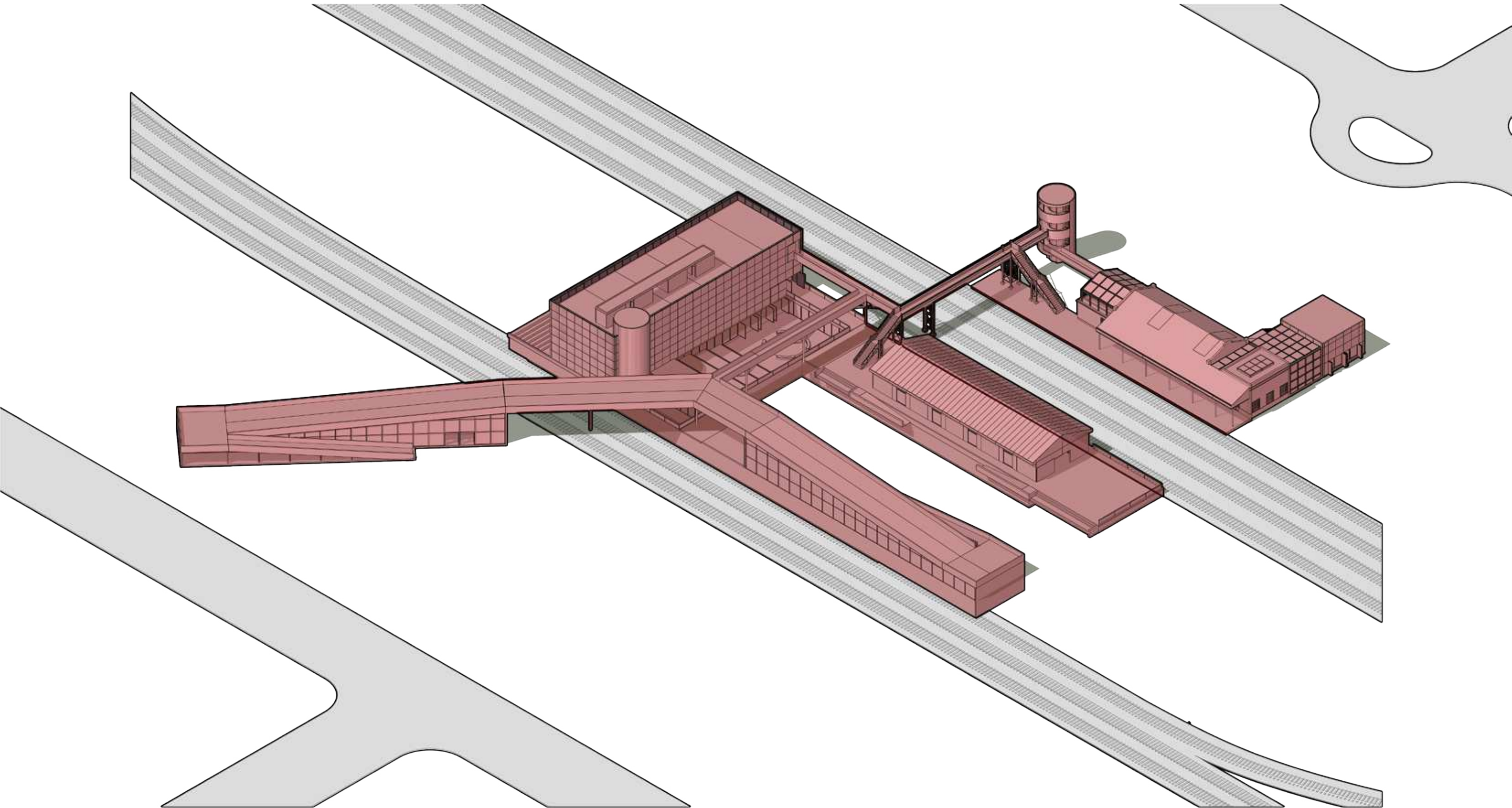
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

SECCIÓN LONGITUDINAL A Y B / ESPACIOS BAJO NIVEL



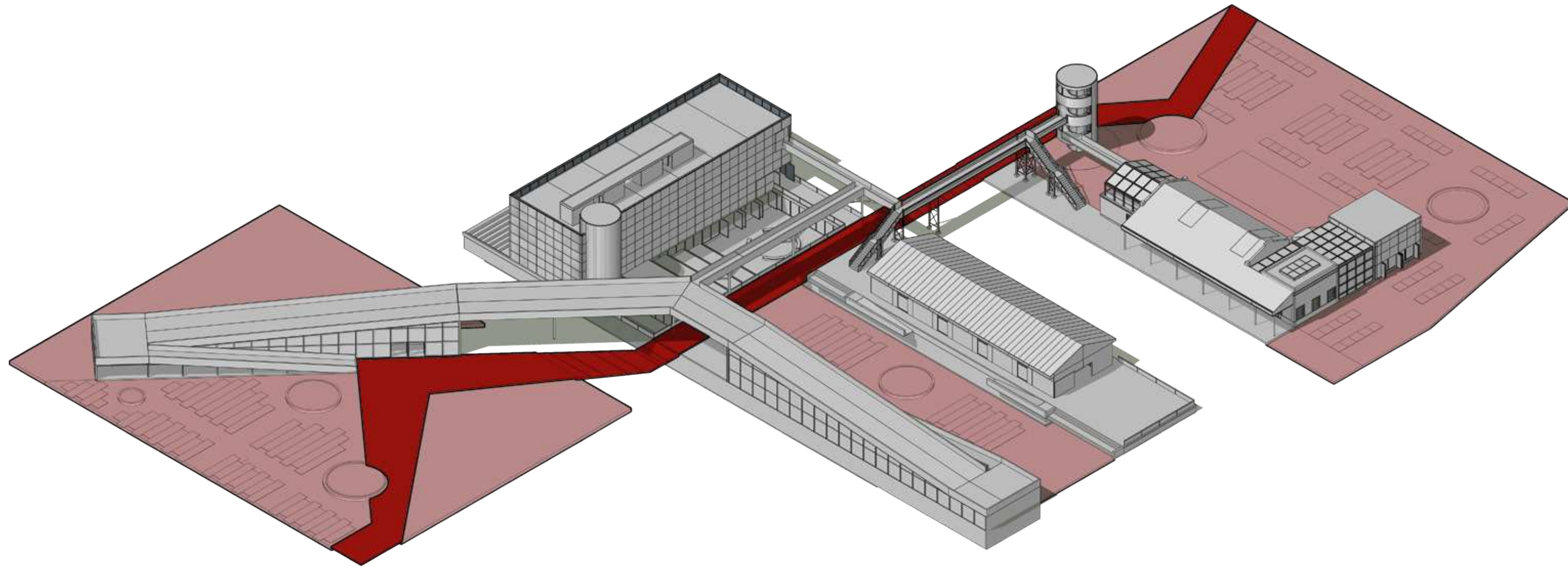
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CONJUNTO DE EDIFICIOS / VIAS Y CALLES



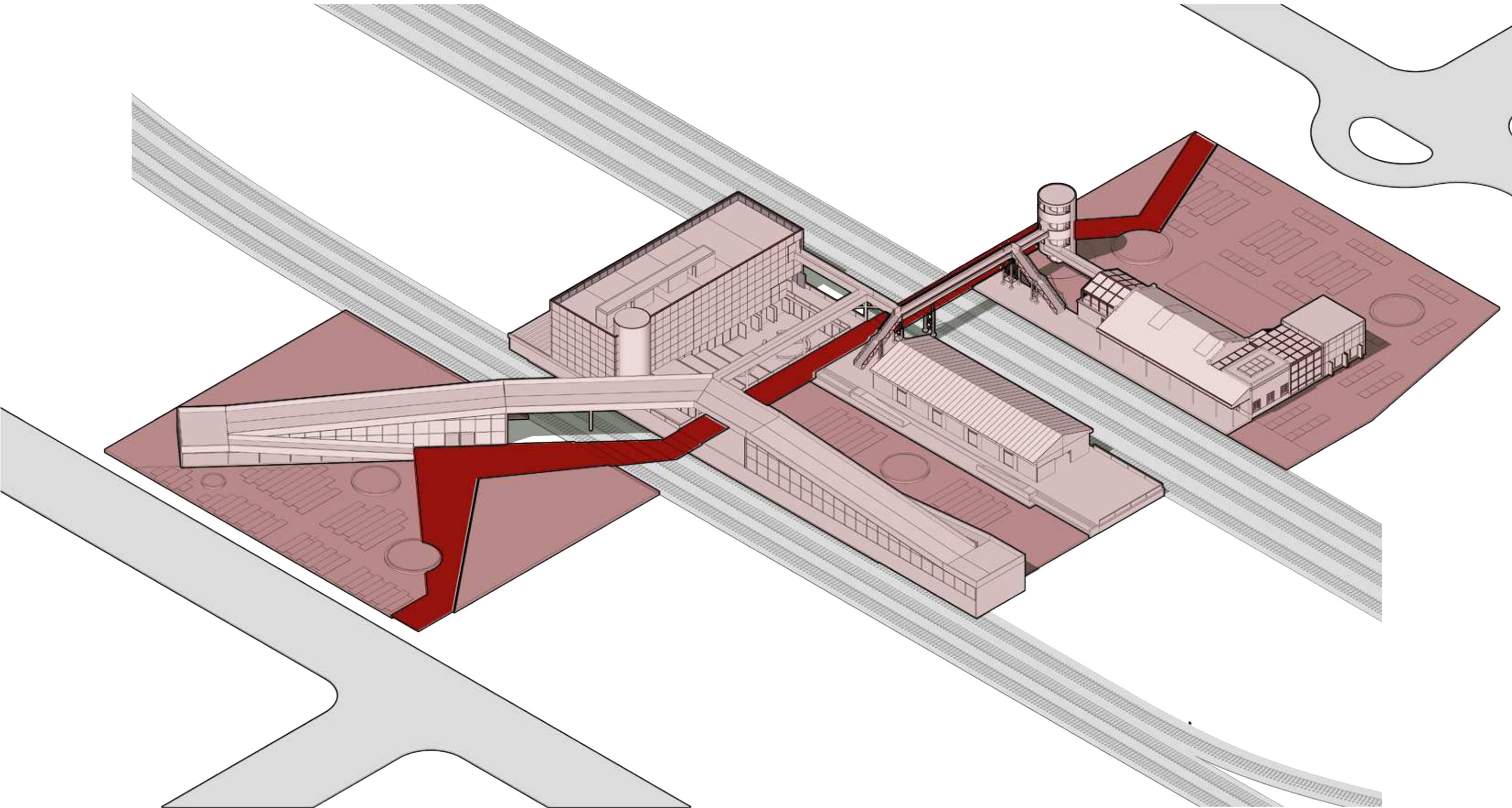
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CONJUNTO DE EDIFICIOS / PLAZAS / CIRCULACIÓN EN PLANTA BAJA



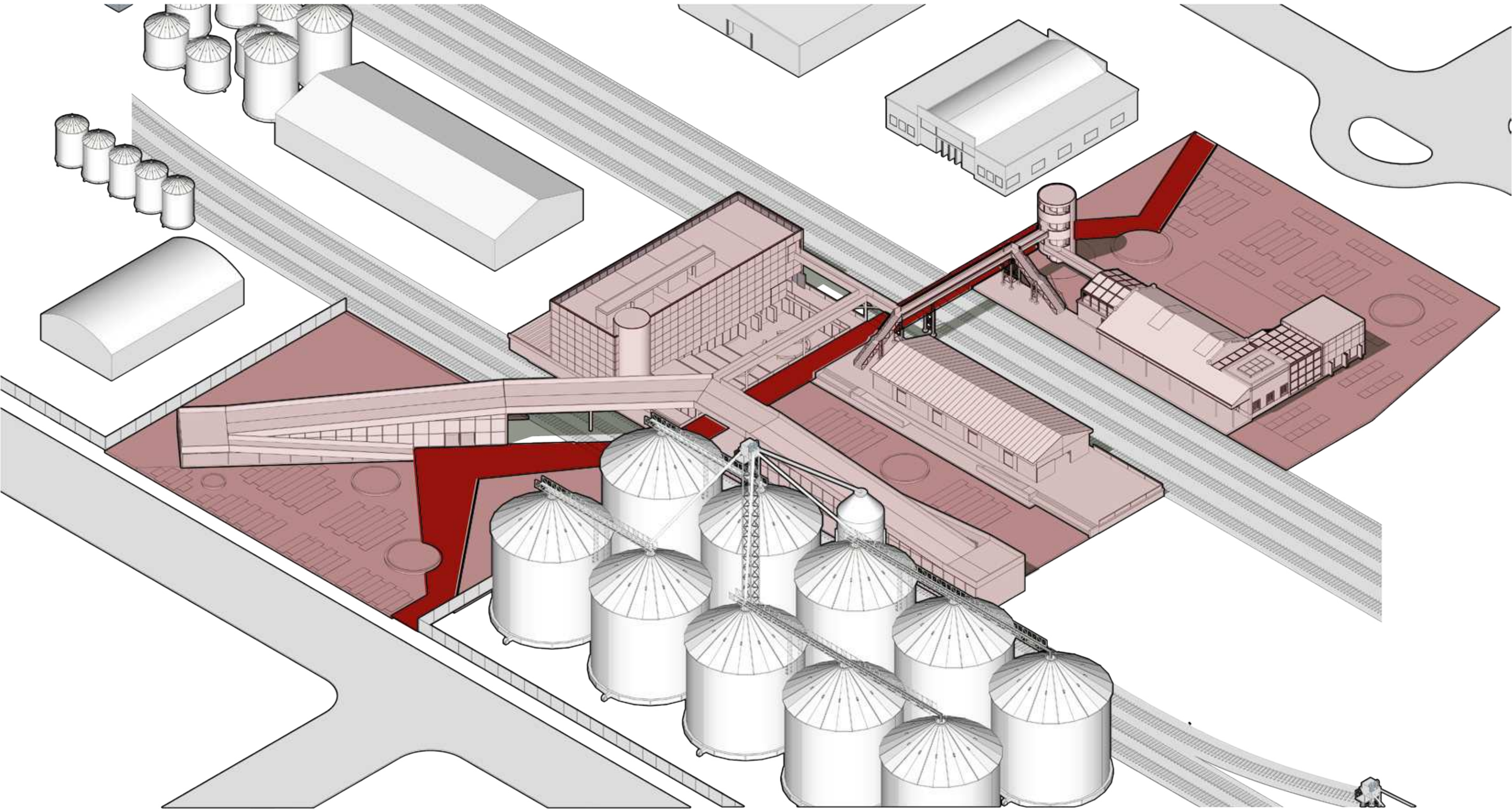
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CONJUNTO DE EDIFICIOS / PLAZAS / CIRCULACIÓN EN PLANTA BAJA / VIAS Y CALLES



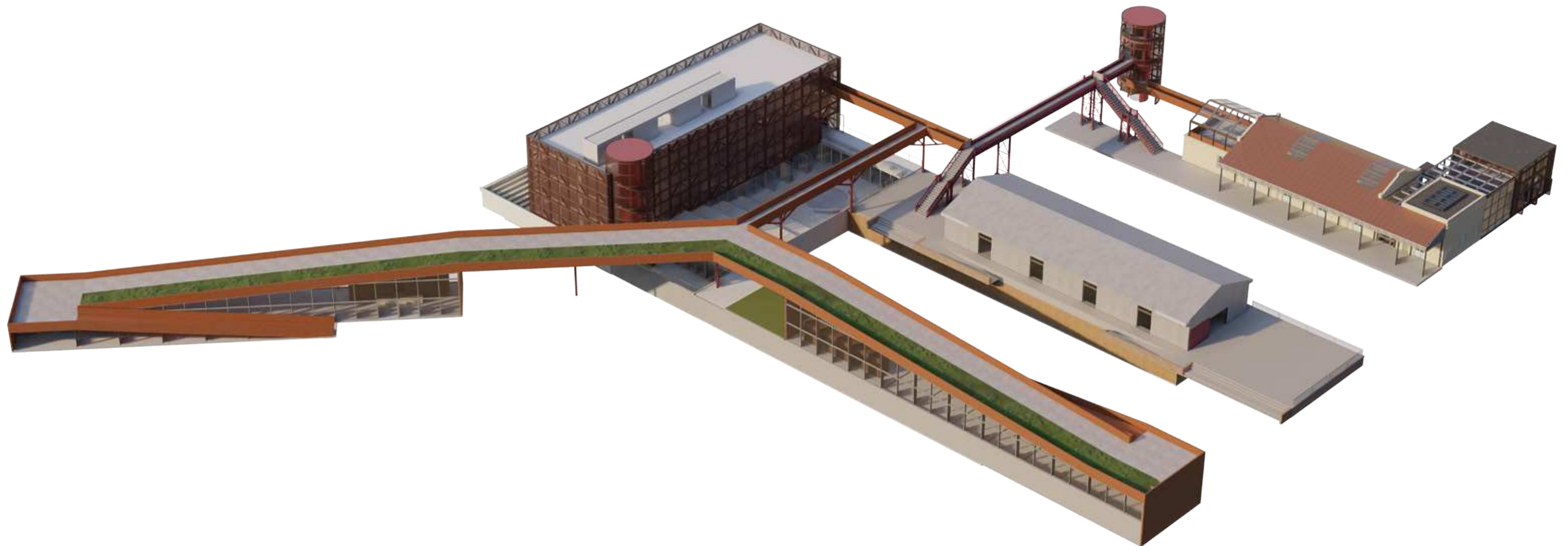
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CONJUNTO DE EDIFICIOS / PLAZAS / CIRCULACIÓN EN PLANTA BAJA / VIAS Y CALLES / CONTEXTO



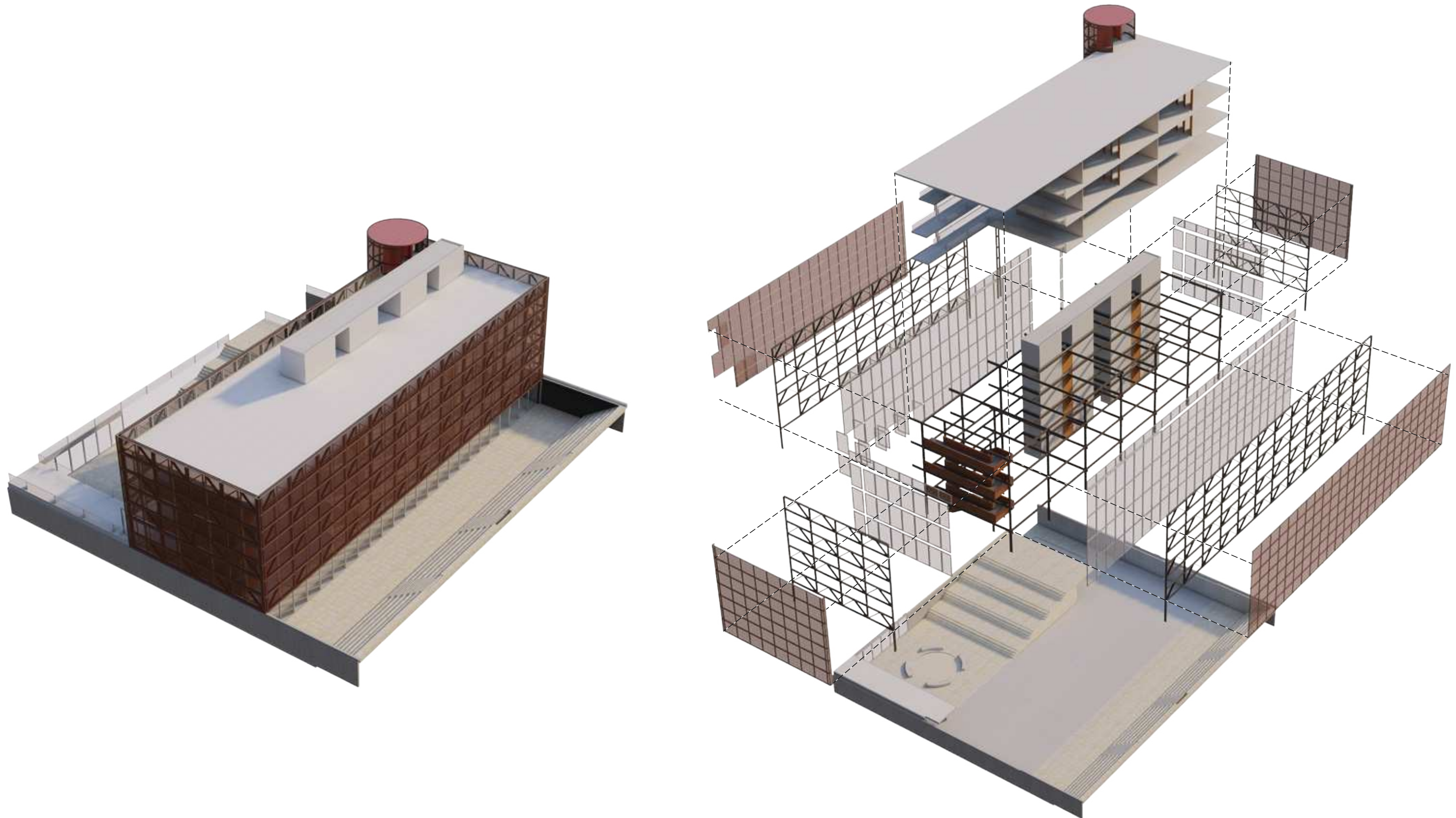
4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

MATERIALIDAD



4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

CENTRO DE FORMACIÓN E INVESTIGACIÓN AGROPECUARIA / AXONOMETRÍA DESPIEZADA



4. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



4. PROPUESTA ARQUITECTONICA

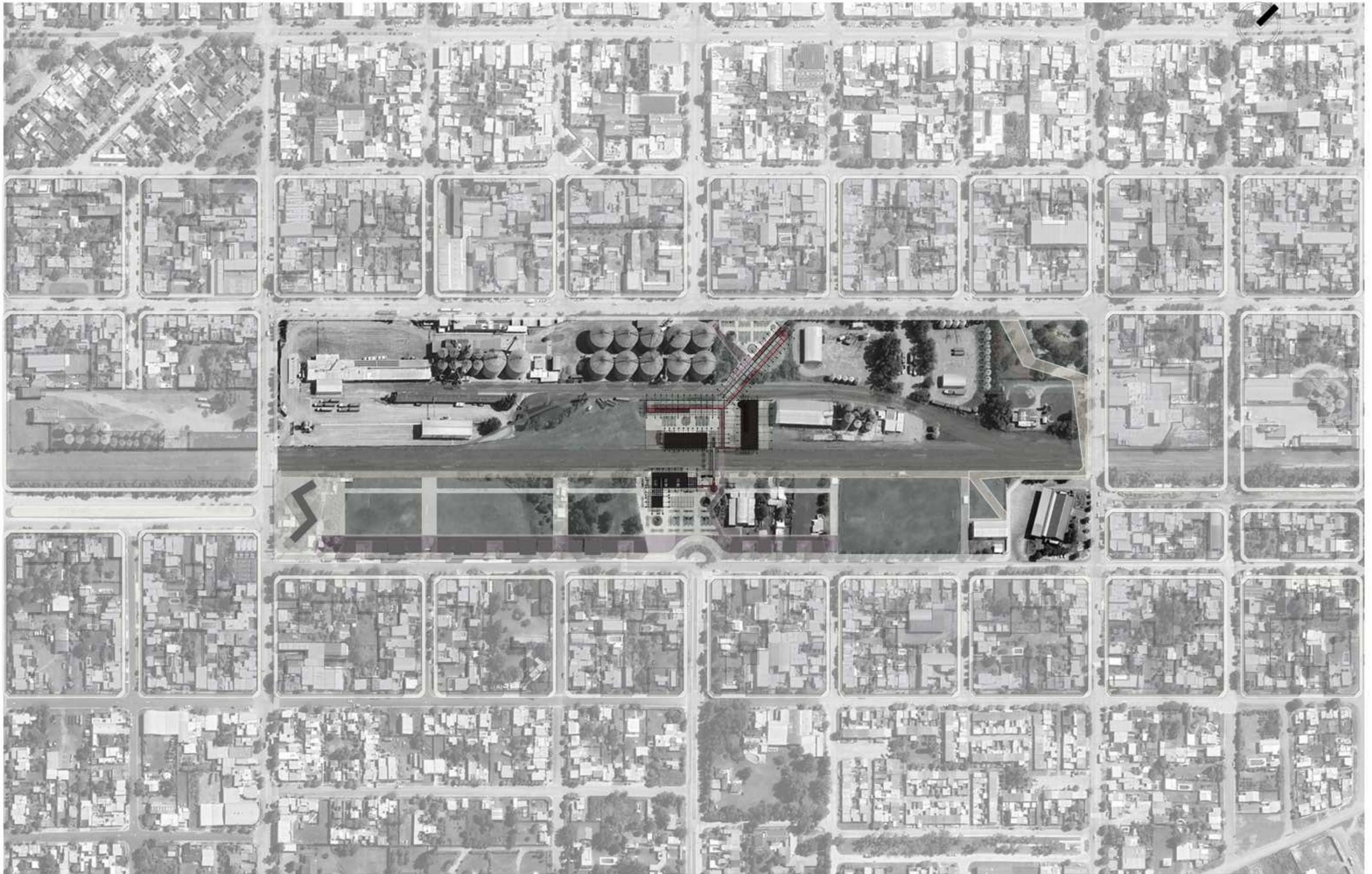


4. PROPUESTA ARQUITECTONICA



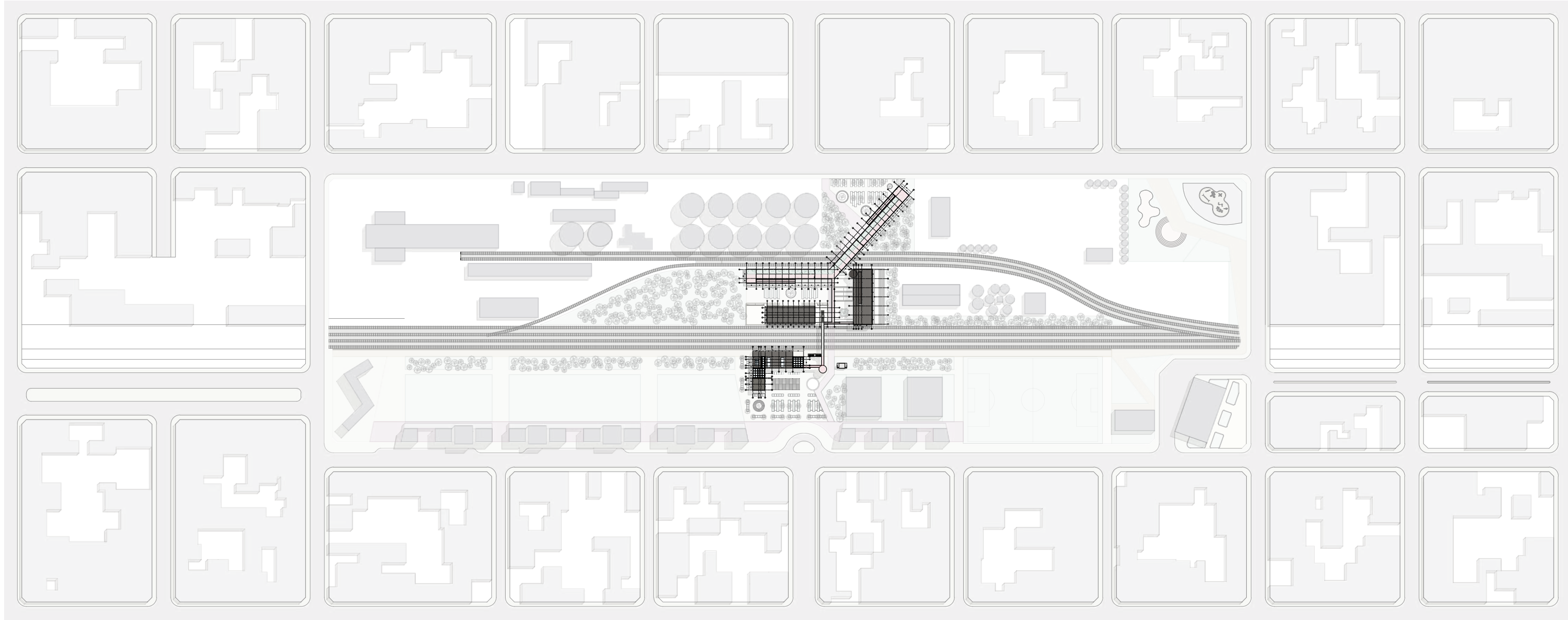
4. PROPUESTA ARQUITECTONICA

IMPLANTACIÓN CON ENTORNO ESC. 1:1000



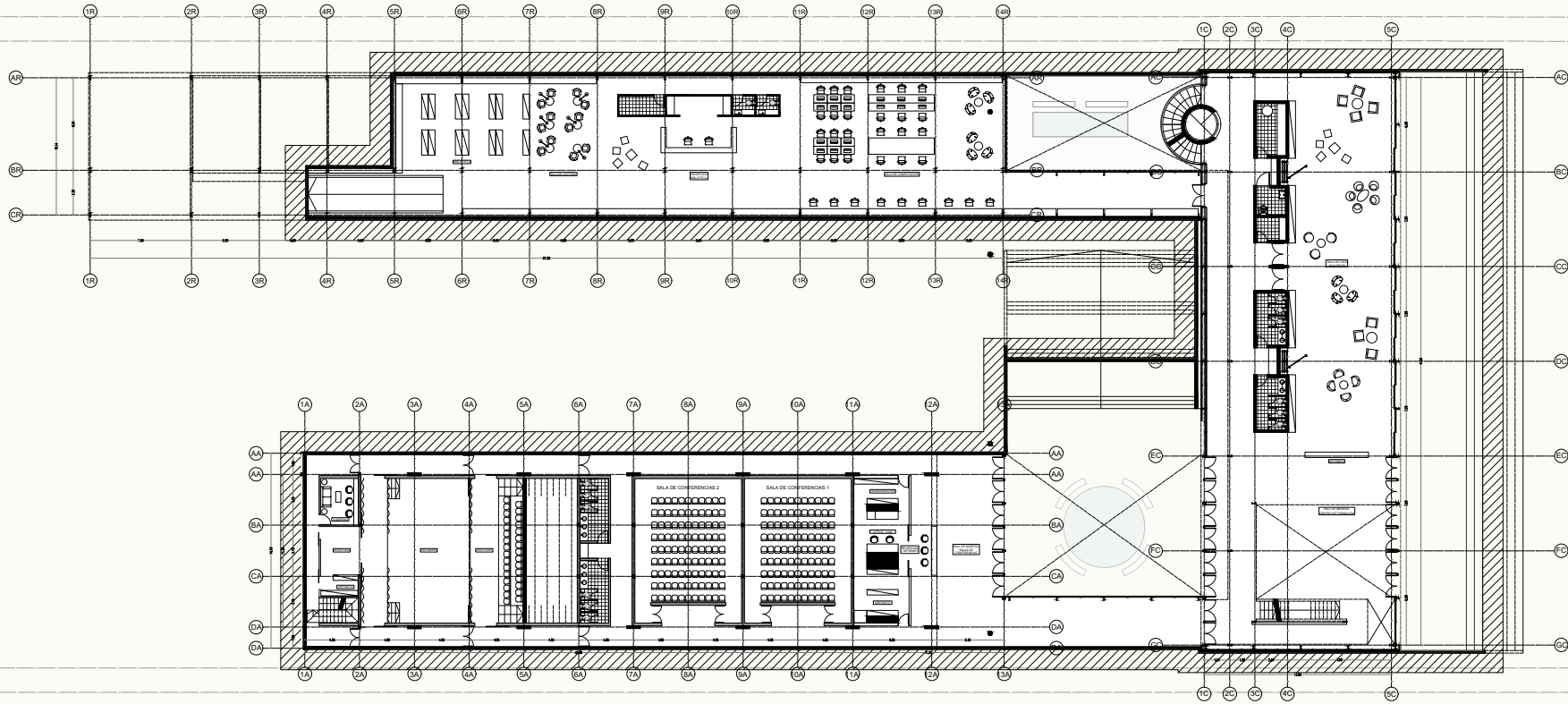
5. PLANIMETRÍAS

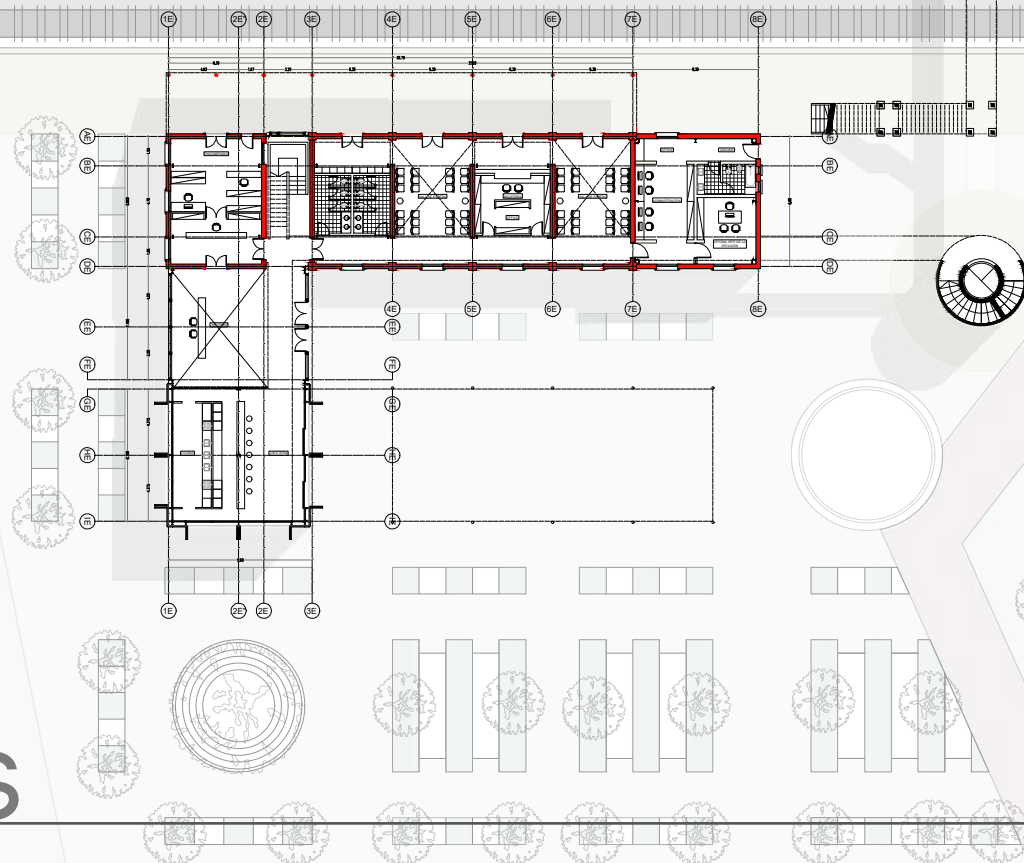
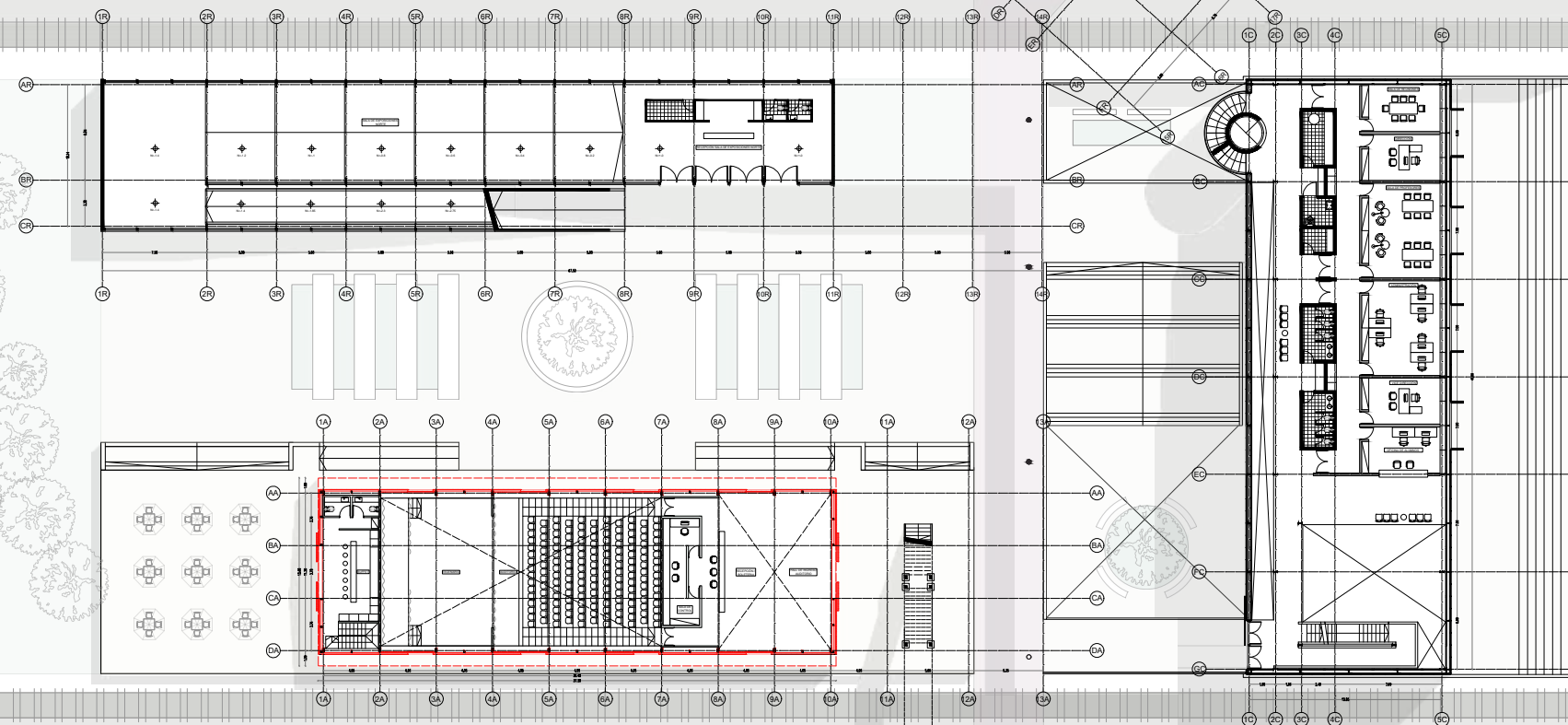
IMPLANTACIÓN ESC. 1:1000

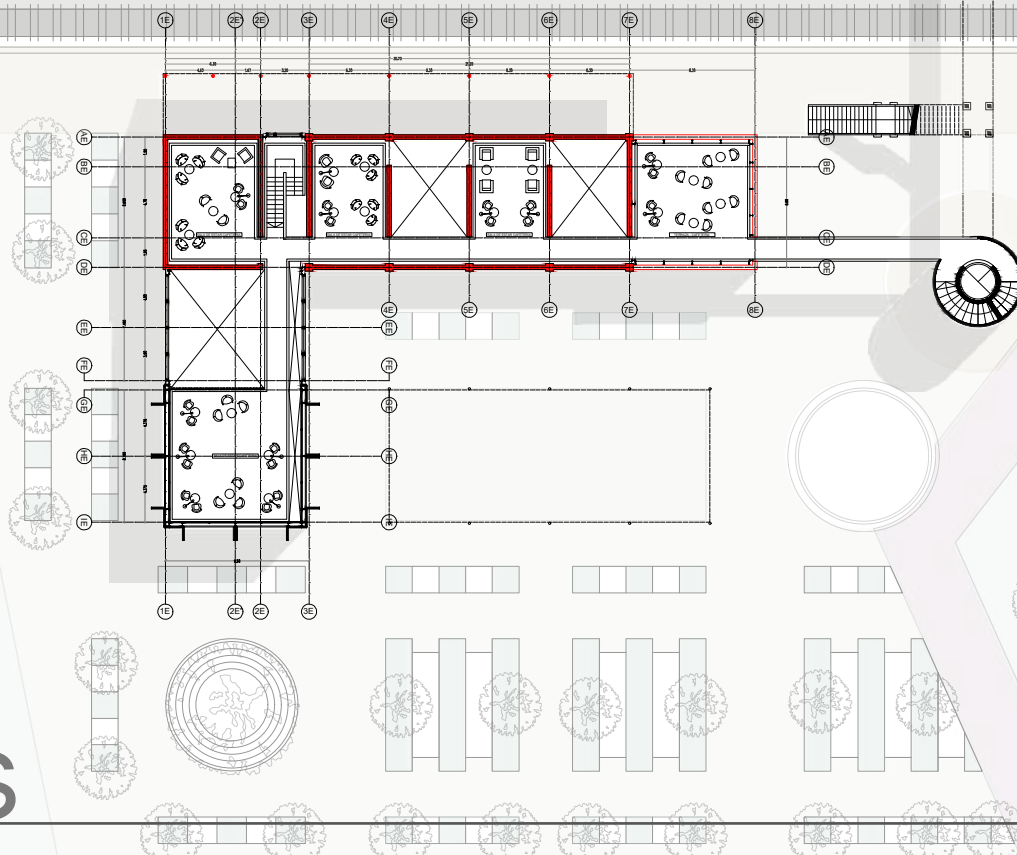
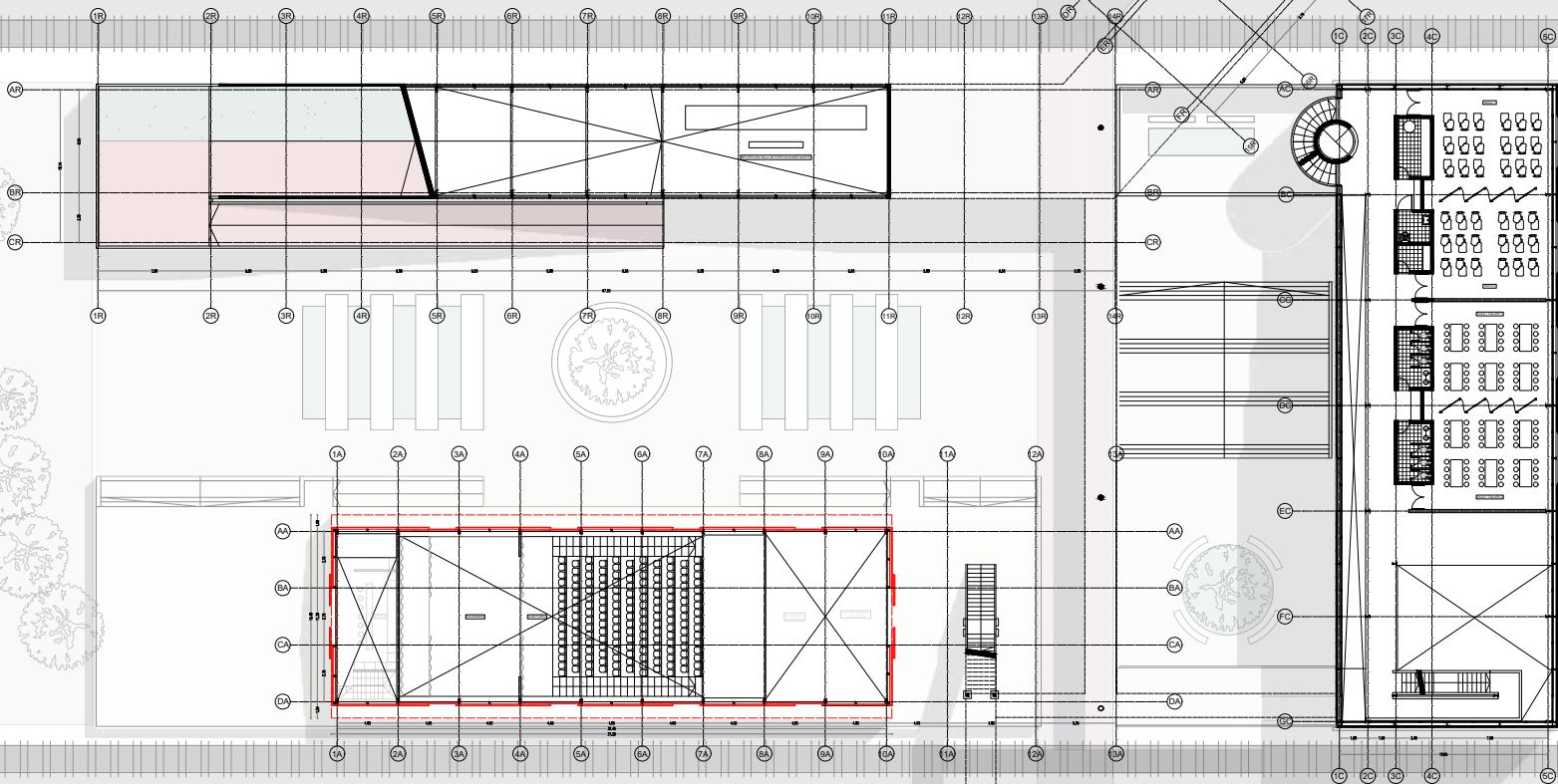


5. PLANIMETRÍAS

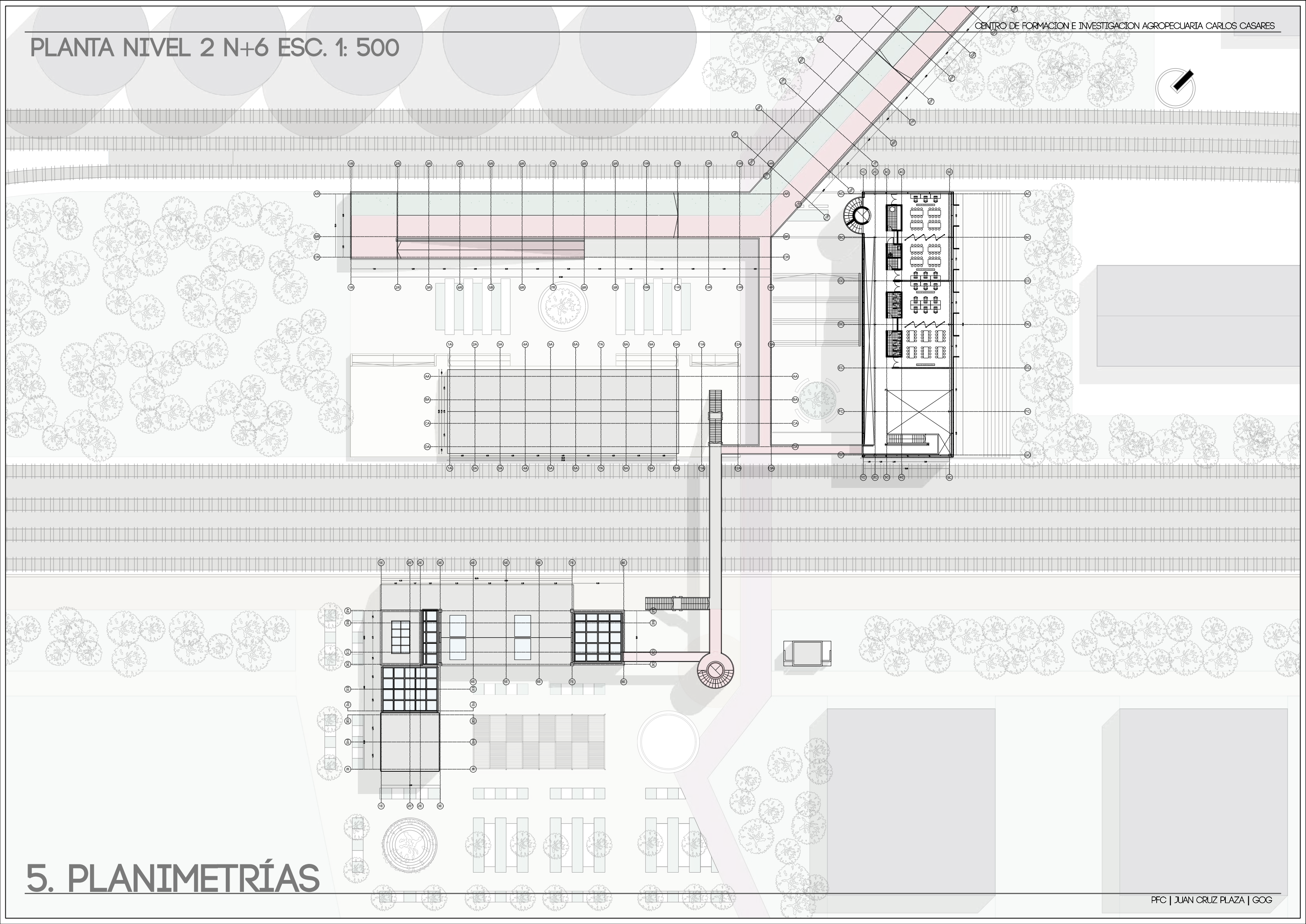
PLANTA SUBSUELO N-3 ESC. 1: 500





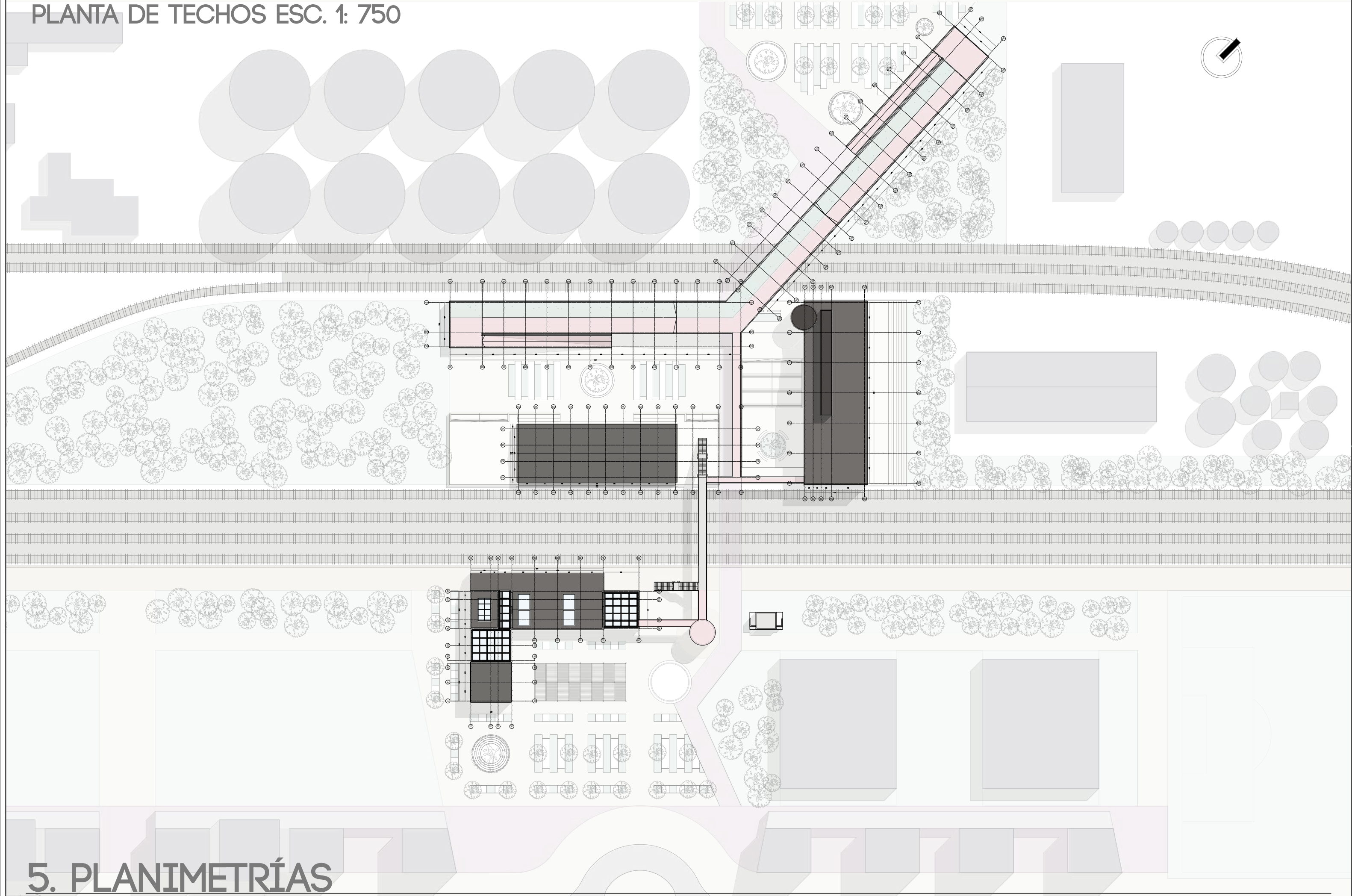


PLANTA NIVEL 2 N+6 ESC. 1: 500

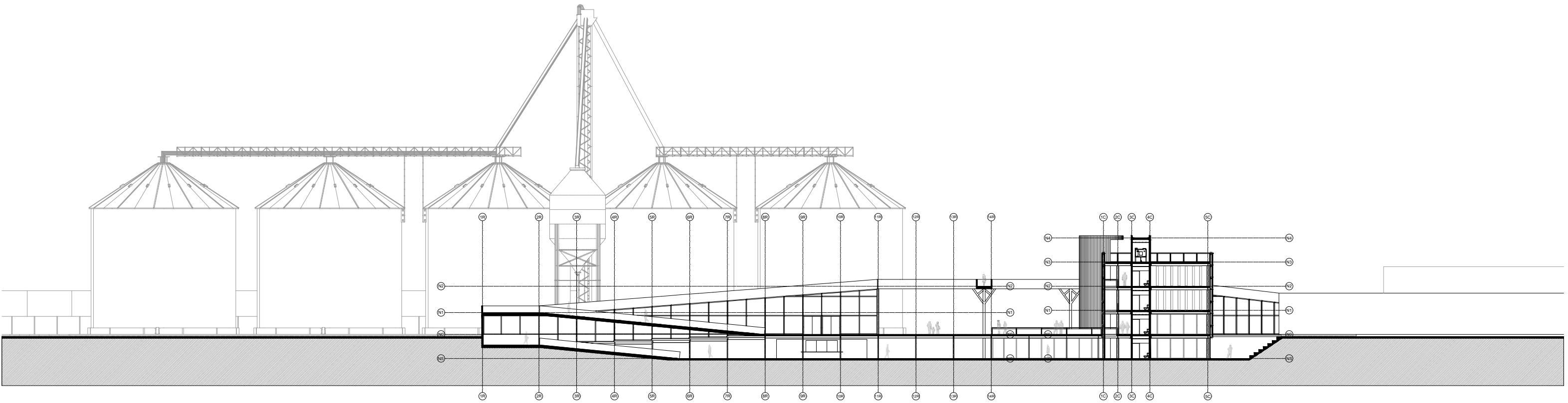
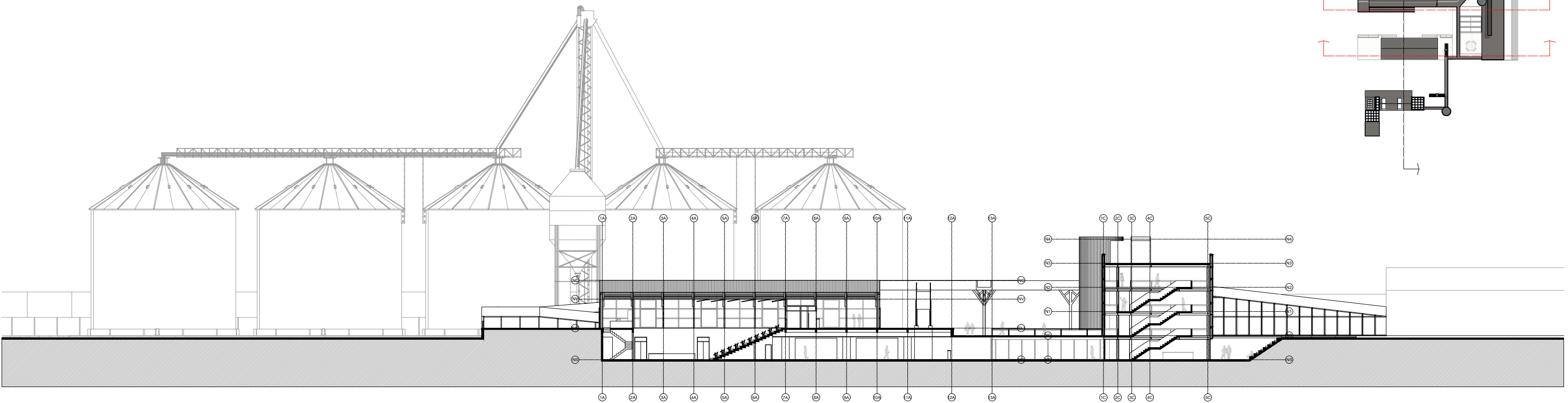


5. PLANIMETRÍAS

PLANTA DE TECHOS ESC. 1: 750

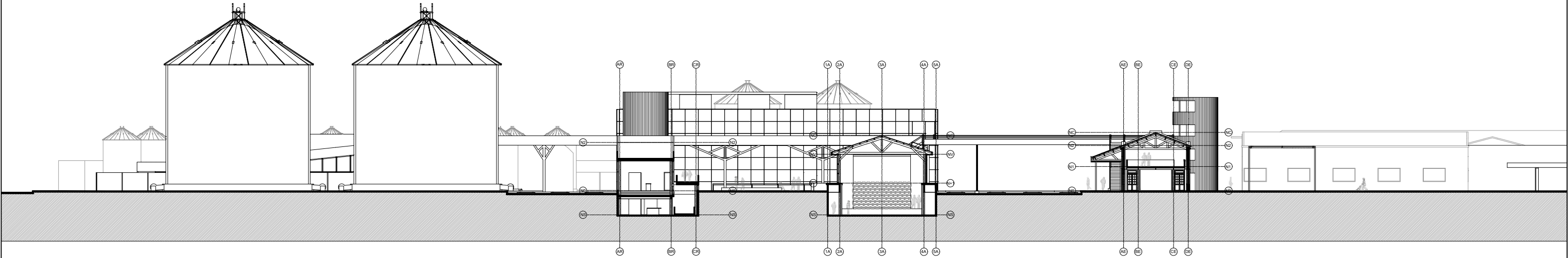
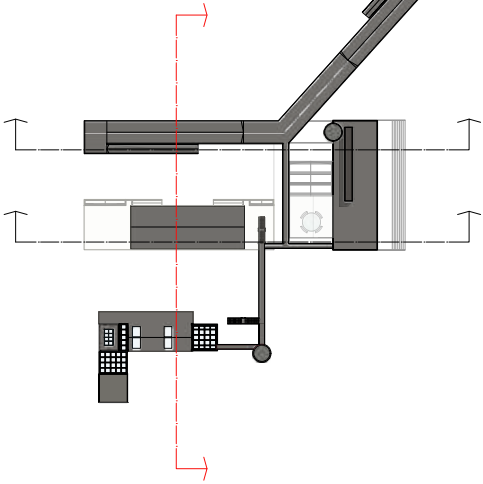


CORTES LONGITUDINALES GENERALES ESC. 1:500

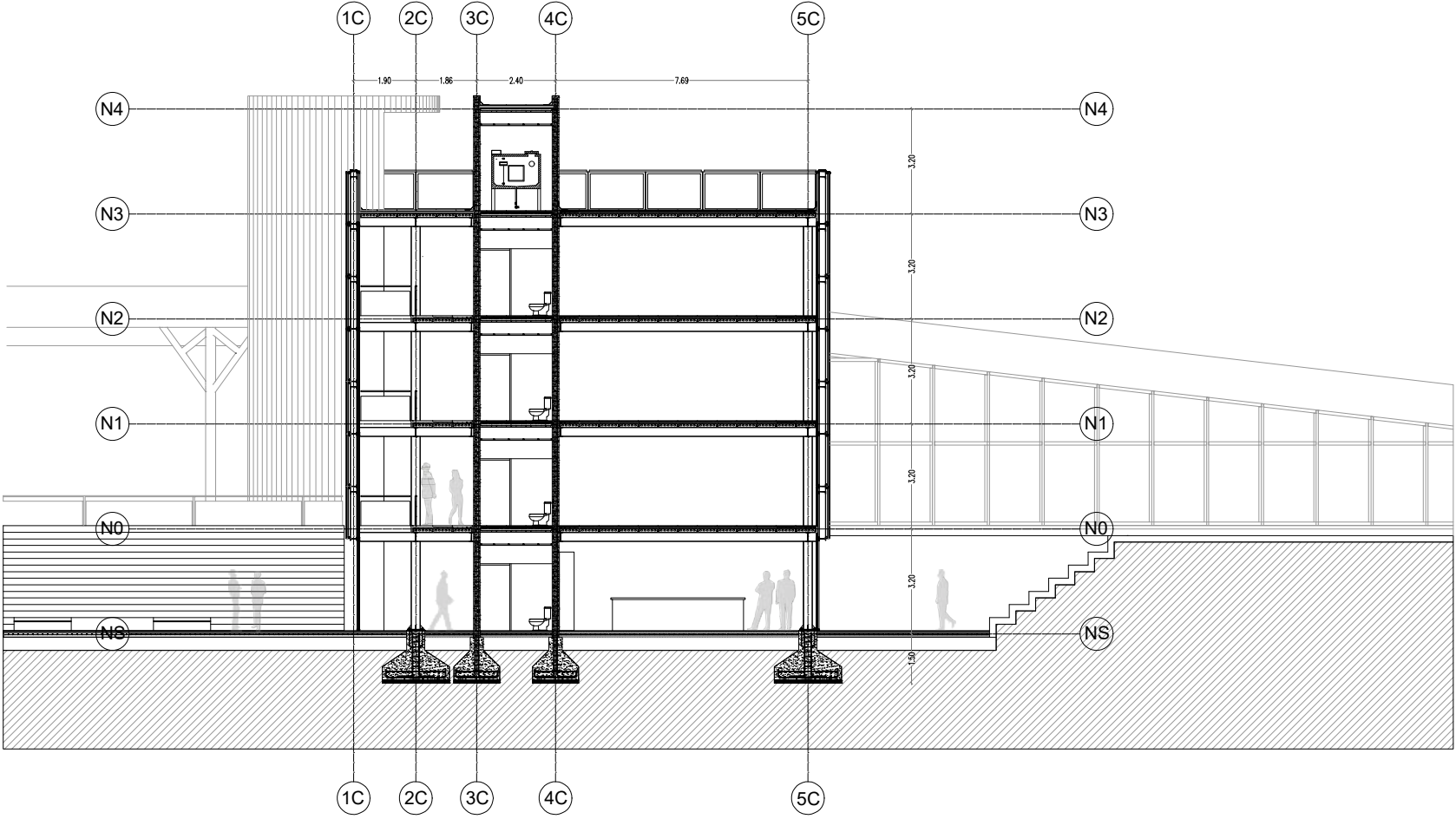
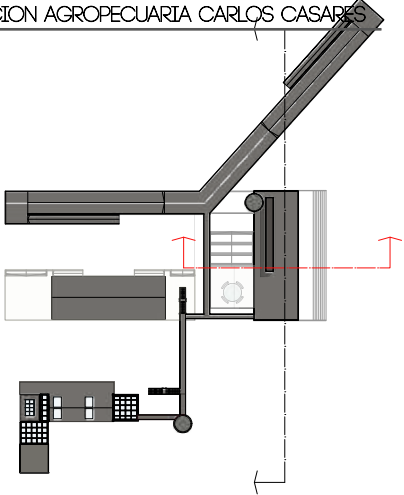


5. PLANIMETRÍAS

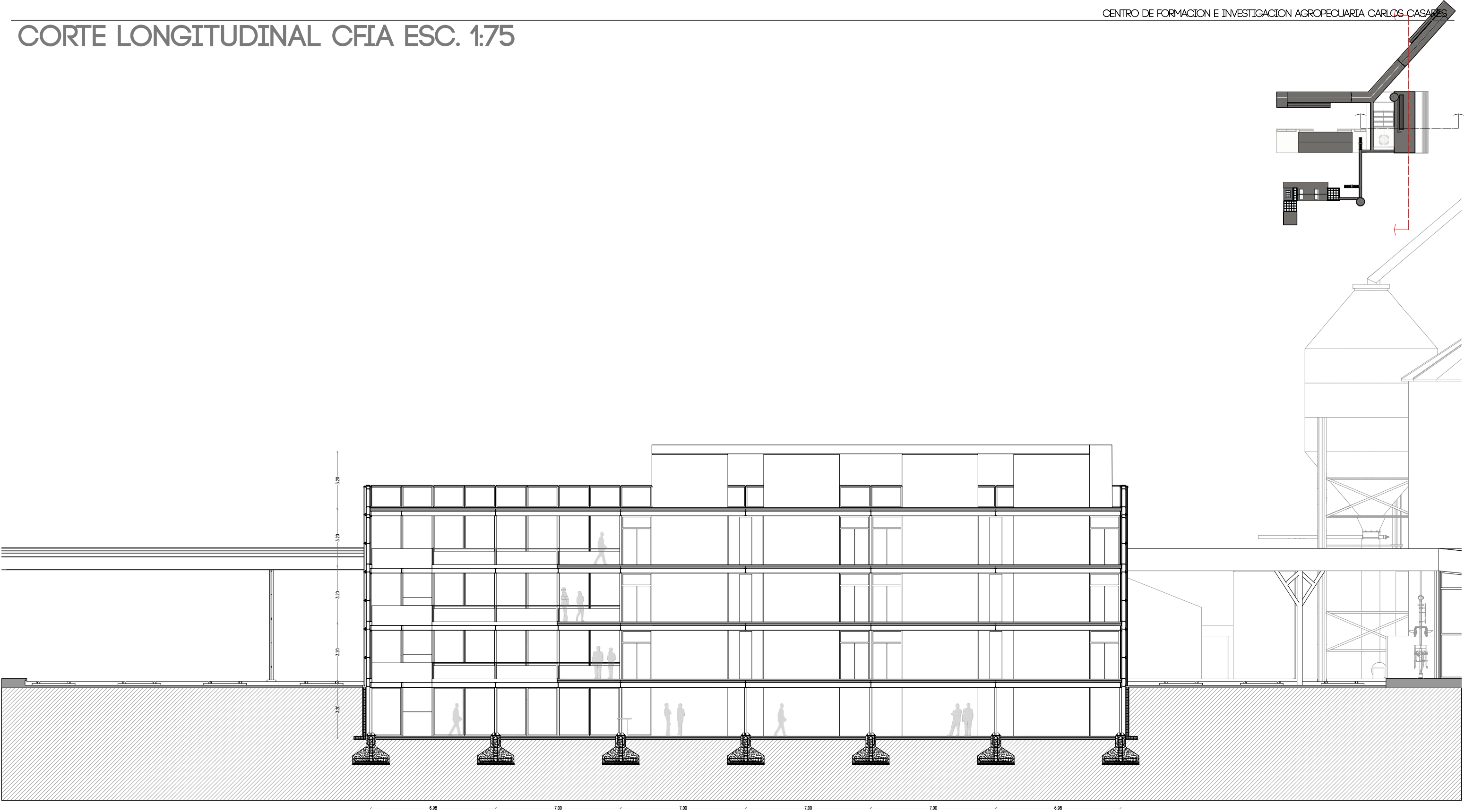
CORTE TRANSVERZAL GENERAL ESC. 1:500



CORTE TRANSVERZAL CFIA ESC. 1:75



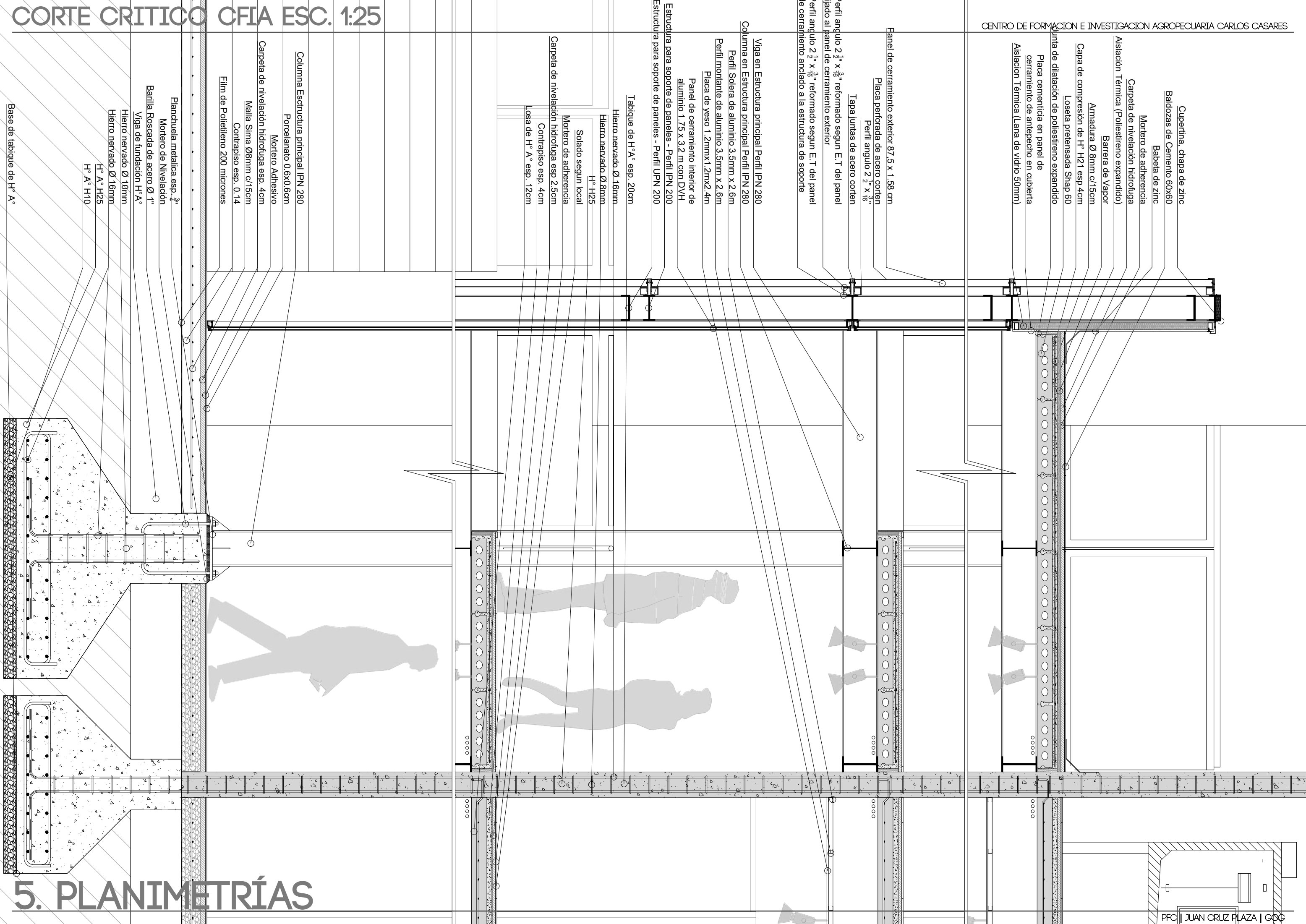
CORTE LONGITUDINAL CFIA ESC. 1:75



5. PLANIMETRÍAS

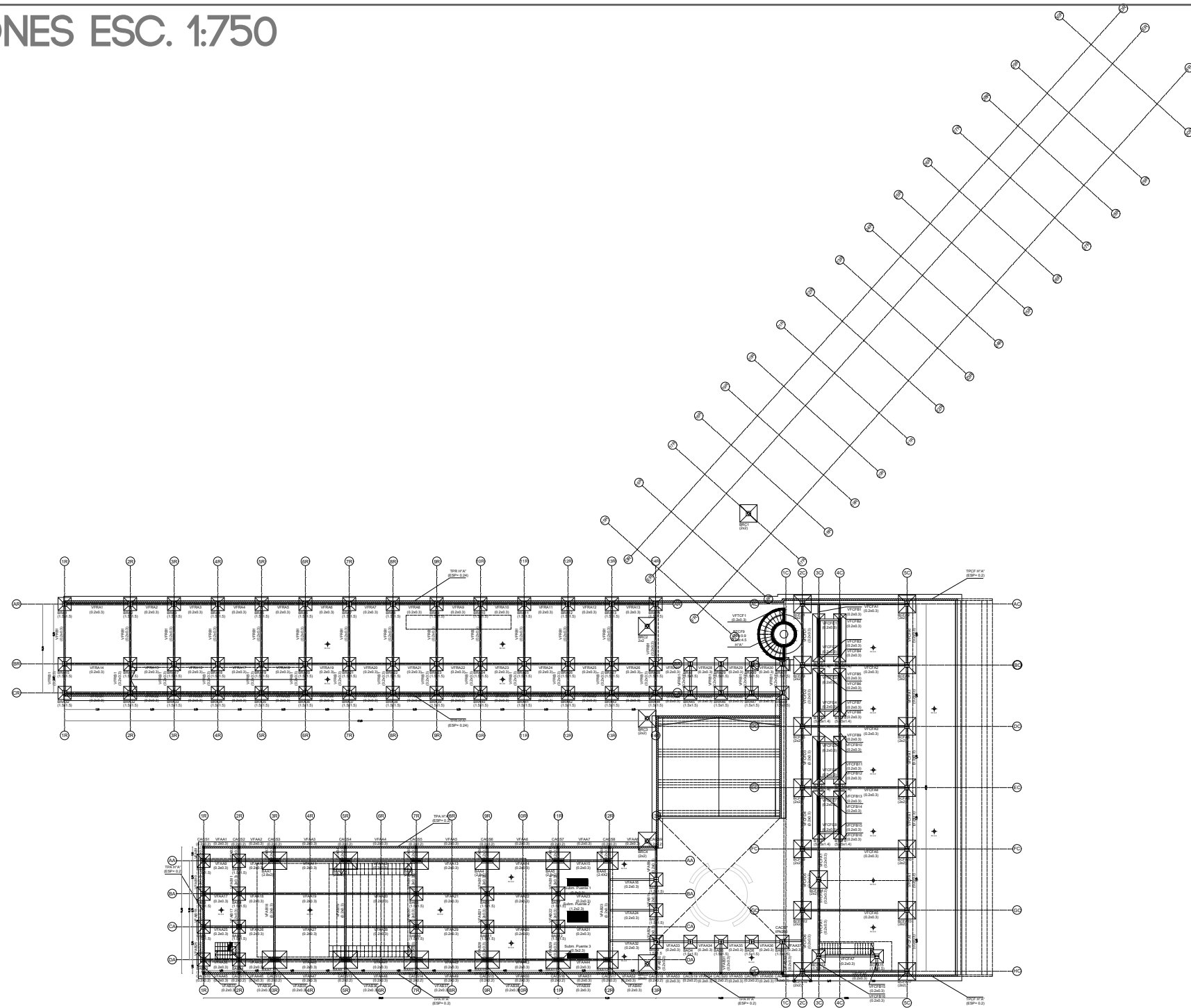
CORTE CRITICO CFIA ESC. 1:25

CENTRO DE FORMACION E INVESTIGACION AGROPECUARIA CARLOS CASARES



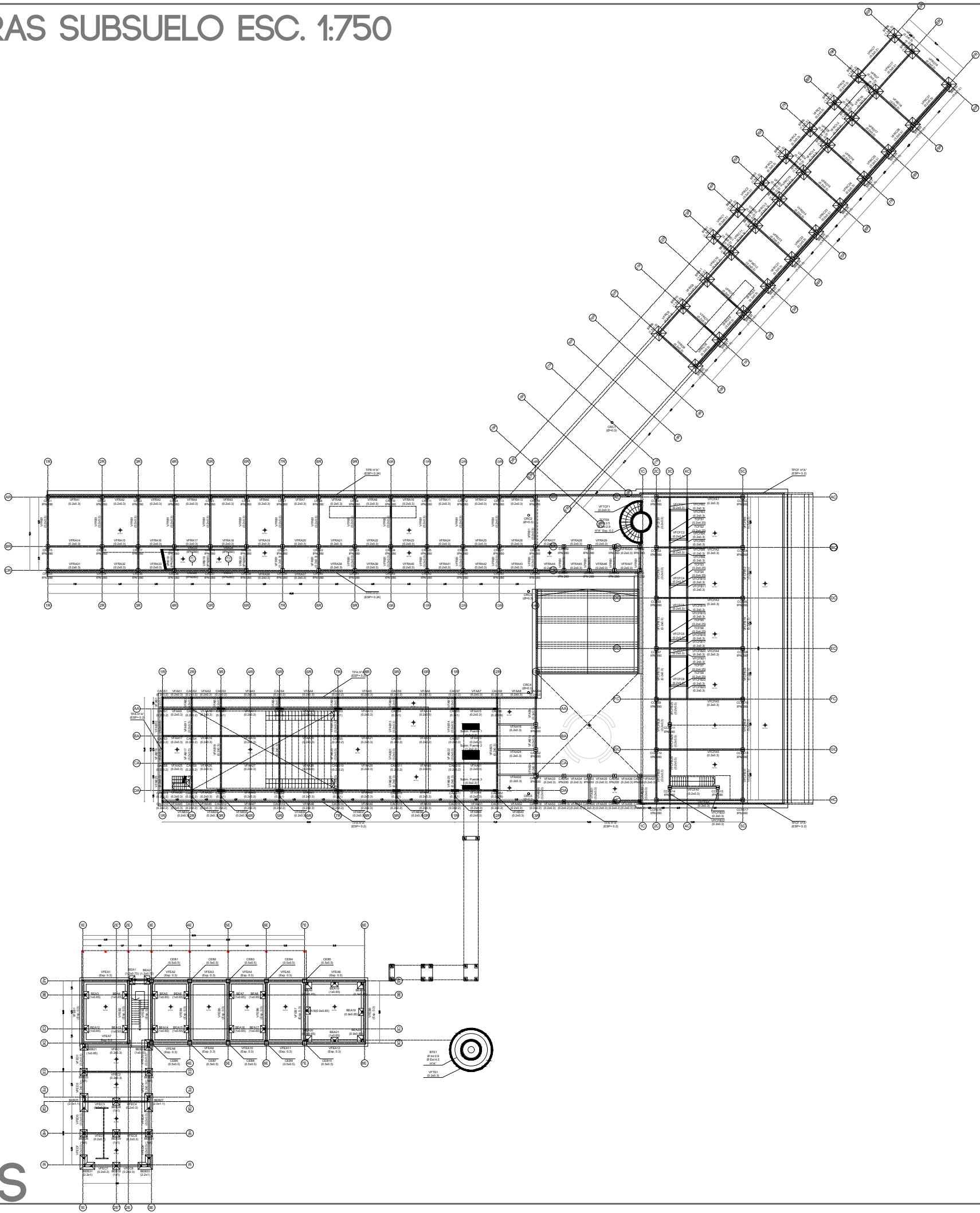
5. PLANIMETRÍAS

PLANTA DE FUNDACIONES ESC. 1:750



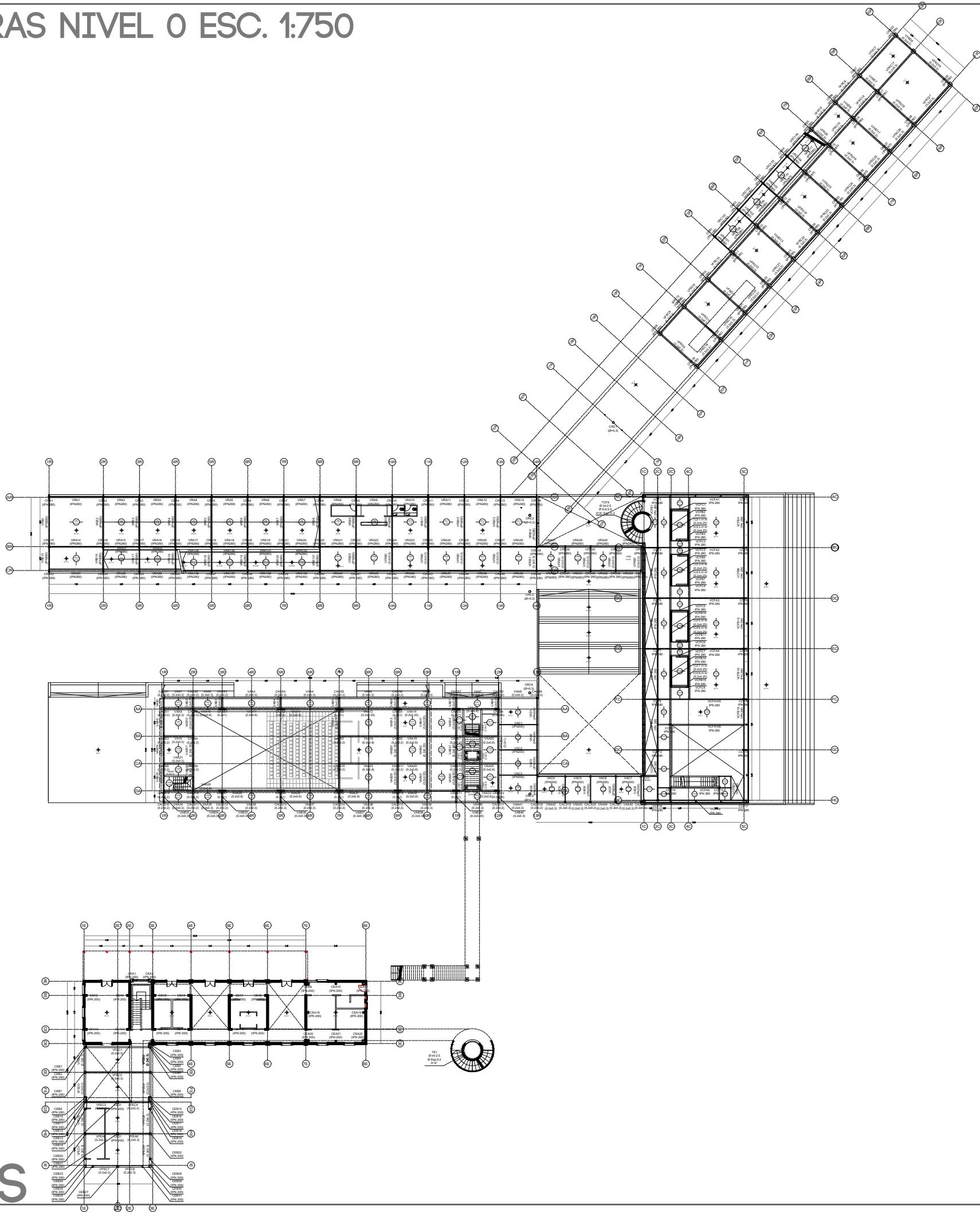
RAMPA	BRA	Base Rampa A
	BRC	Base Rampa C
	VFRA	Viga de Fundación Rampa A
	VFRB	Viga de Fundación Rampa B
	TPR	Tabique Perimetral Rampa
CENTRO DE FORMACION	BCFA	Base Centro de Formación A
	BTCF	Base Tabique Centro de Formación
	VFCFA	Viga de Fundación Centro de Formación A
	VFCFB	Viga de Fundación Centro de Formación B
	VFCFC	Viga de Fundación Centro de Formación C
	VFCFD	Viga de Fundación Centro de Formación D
	VFTCF	Viga de Fundación Tabique Centro de Formación
AUDITORIO	TPCF	Tabique Perimetral Centro de Formación
	BAA	Base Auditorio A
	BAB	Base Auditorio B
	BAD	Base Auditorio D
	BAD	Base Auditorio D
	CACS	Columna Auditorio C Subsuelo
	VFAA	Viga de Fundación Auditorio A
	VFAB	Viga de Fundación Auditorio B
	TPA	Tabique Perimetral Auditorio

PLANTA DE ESTRUCTURAS SUBSUELO ESC. 1:750



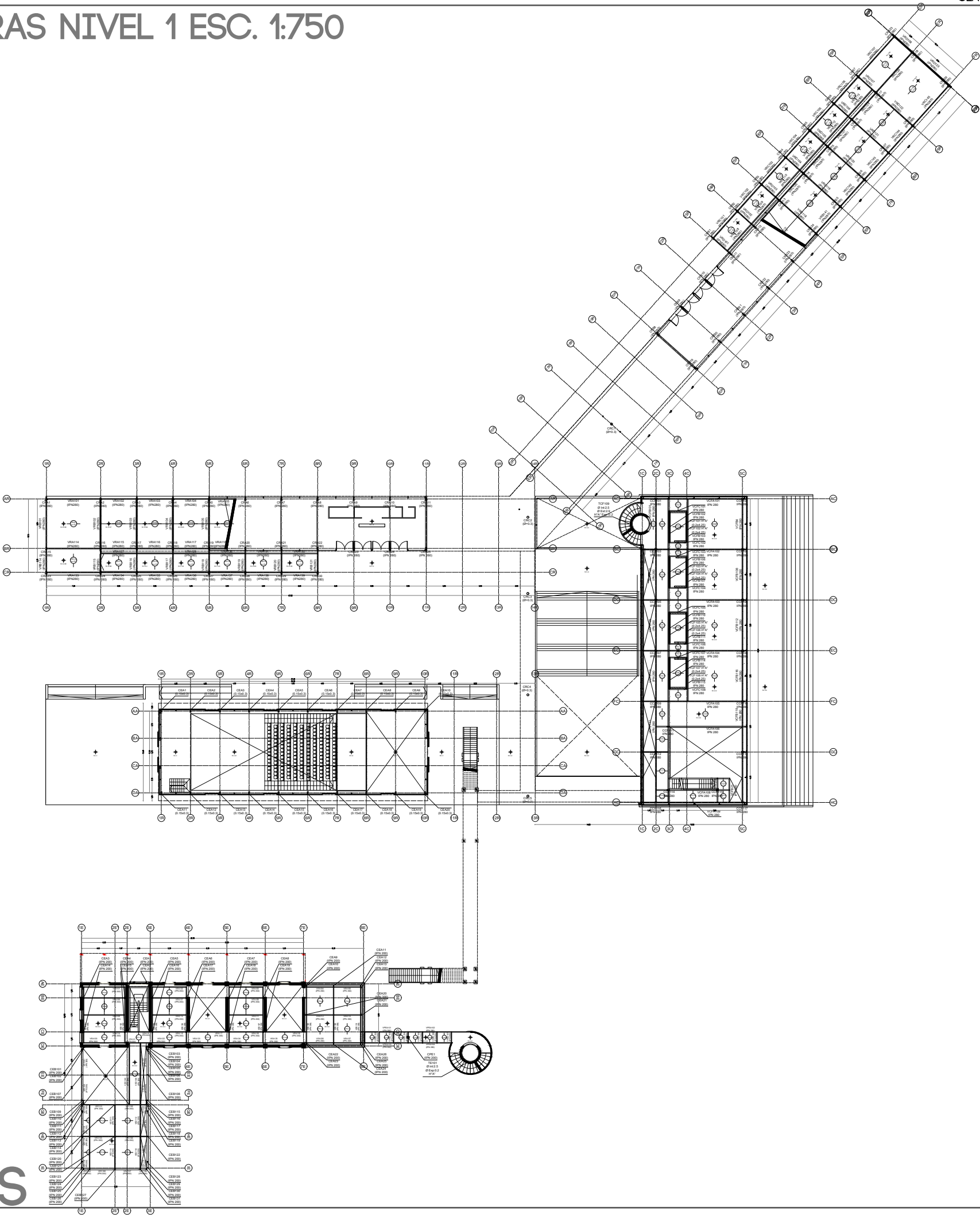
RAMPA	CRS	Columna Rampa Subsuelo
	VRA	Viga Rampa A
	VRB	Viga Rampa B
	VRC	Viga Rampa C
	VRD	Viga Rampa D
	VFRA	Viga de Fundación Rampa A
	VFRB	Viga de Fundación Rampa B
CENTRO DE FORMACION	TPR	Tabique Perimetral Rampa
	CCFS	Columna Centro de Formación Subsuelo
	VCFA	Viga de Fundación Centro de Formación A
	VCFB	Viga de Fundación Centro de Formación B
	VFCF	Viga de Fundación Centro de Formación C
	VCFD	Viga de Fundación Centro de Formación D
AUDITORIO	VTCF	Viga de Fundación Tabique Centro de Formación
	TPCF	Tabique Perimetral Centro de Formación
	CAAS	Columna Auditorio A Subsuelo
	CABS	Columna Auditorio B Subsuelo
	CACS	Columna Auditorio C Subsuelo
	CADS	Columna Auditorio D Subsuelo
	VFAA	Viga de Fundación Auditorio A
ESTACIÓN DE TRENES	VFAB	Viga de Fundación Auditorio B
	TPA	Tabique Perimetral Auditorio
	BEA	Base Estación A
	BEB	Base Estación B
	VFEB	Viga de Fundación Estación B
	VFEC	Viga de Fundación Estación C
	VFED	Viga de Fundación Estación D
	CEB	Columna Estación B
	BTE	Base Tabique Estación
	VFTE	Viga de Fundación Tabique Estación

PLANTA DE ESTRUCTURAS NIVEL 0 ESC. 1:750



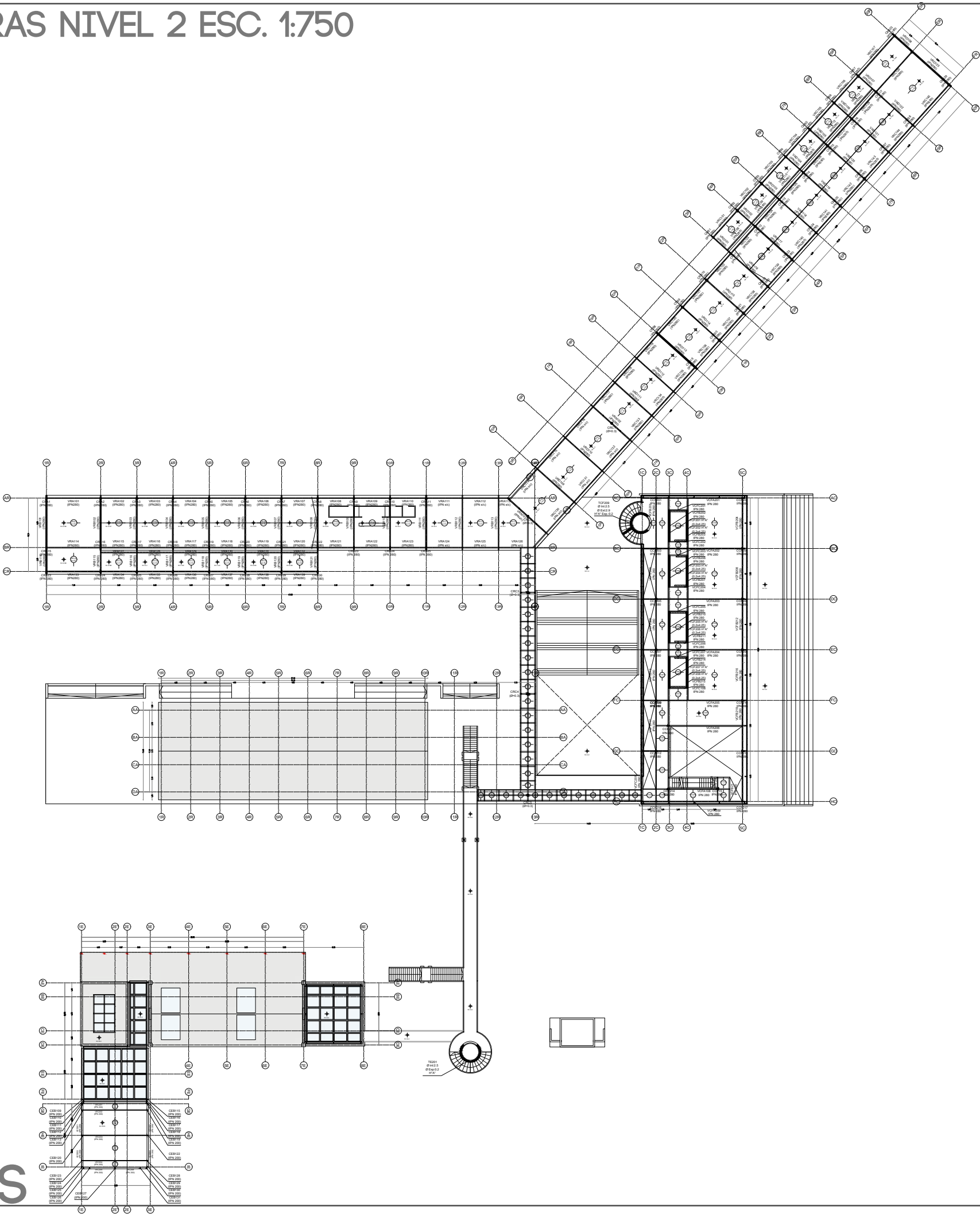
RAMPA	CRS	Columna Rampa Subsuelo
	CRA	Columna Rampa A
	CRB	Columna Rampa B
	CRC	Columna Rampa C
	VRA	Viga Rampa A
	VRB	Viga Rampa B
	VRC	Viga Rampa C
	VRD	Viga Rampa D
CENTRO DE FORMACION	LR	Losa Rampa
	CCFS	Columna Centro de Formación Subsuelo
	VCFA	Viga Centro de Formación A
	VCFB	Viga Centro de Formación B
	VCFD	Viga Centro de Formación C
	TCF	Tabique Centro de Formación
	LCFA	Losa Centro de Formación A
	LCFB	Losa Centro de Formación B
AUDITORIO	CAAS	Columna Auditorio A Subsuelo
	CABS	Columna Auditorio B Subsuelo
	CACS	Columna Auditorio C Subsuelo
	CADS	Columna Auditorio D Subsuelo
	VAA	Viga Auditorio A
	VAB	Viga Auditorio B
	VAC	Viga Auditorio C
	VAD	Viga Auditorio D
	TPA	Tabique Perimetral Auditorio
	LR	Losa Auditorio
ESTACIÓN DE TRENES	VEC	Viga de Fundación Estación C
	VED	Viga de Fundación Estación D
	CEA	Columna Estación A
	CEB	Columna Estación B
	TE	Tabique Estación

PLANTA DE ESTRUCTURAS NIVEL 1 ESC. 1:750



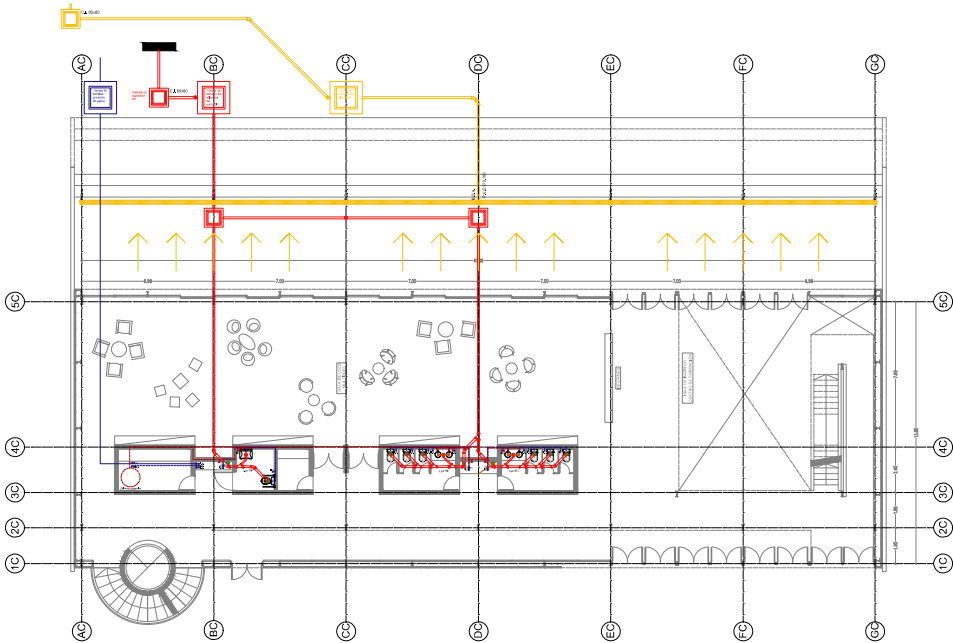
RAMPA	CRA	Columna Rampa A
	CRB	Columna Rampa B
	CRC	Columna Rampa C
	VRA	Viga Rampa A
	VRB	Viga Rampa B
	VRC	Viga Rampa C
	VRD	Viga Rampa D
CENTRO DE FORMACION	LR	Losa Rampa
	CCF	Columna Centro de Formación
	VCFA	Viga Centro de Formación A
	VCFB	Viga Centro de Formación B
	VCFC	Viga Centro de Formación C
	TCF	Tabique Centro de Formación
AUDITORIO	LCFA	Losa Centro de Formación A
	LCFB	Losa Centro de Formación B
ESTACIÓN DE TRENES	CEA	Columna Existente Auditorio
	VEA	Viga Estación A
	VEB	Viga Estación B
	VEC	Viga Estación C
	VED	Viga Estación D
	CEA	Columna Estación A
	CEB	Columna Estación B
	EP	Entrepiso
	LP	Losa Pasarela
	VPEA	Viga Pasarela Estación A
	VPEB	Viga Pasarela Estación B
	TE	Tabique Estación

PLANTA DE ESTRUCTURAS NIVEL 2 ESC. 1:750

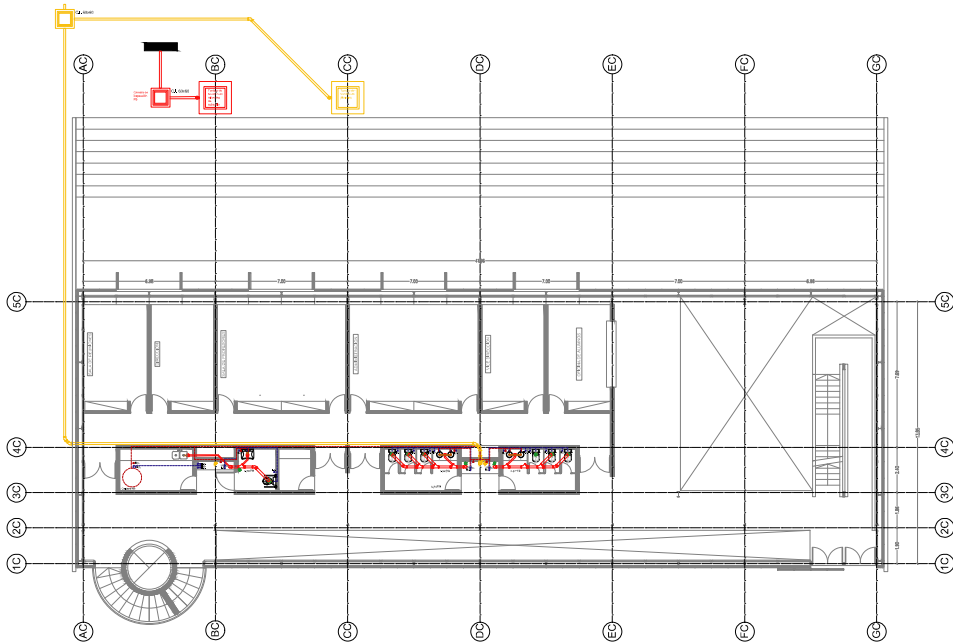


RAMPA	CRA	Columna Rampa A
	CRB	Columna Rampa B
	CRC	Columna Rampa C
	VRA	Viga Rampa A
	VRB	Viga Rampa B
	VRC	Viga Rampa C
	VRD	Viga Rampa D
	LR	Losa Rampa
CENTRO DE FORMACION	LP	Losa Plataforma
	CCF	Columna Centro de Formación
	VCFA	Viga Centro de Formación A
	VCFB	Viga Centro de Formación B
	VCFC	Viga Centro de Formación C
	TCF	Tabique Centro de Formación
ESTACIÓN DE TRENES	LCFA	Losa Centro de Formación A
	LCFB	Losa Centro de Formación B
	VEC	Viga Estación C
	VED	Viga Estación D
	CEA	Columna Estación A
	CEB	Columna Estación B
	EP	Entrepiso
	LP	Losa Pasarela
	VPEA	Viga Pasarela Estación A
	VPEB	Viga Pasarela Estación B
	TE	Tabique Estación

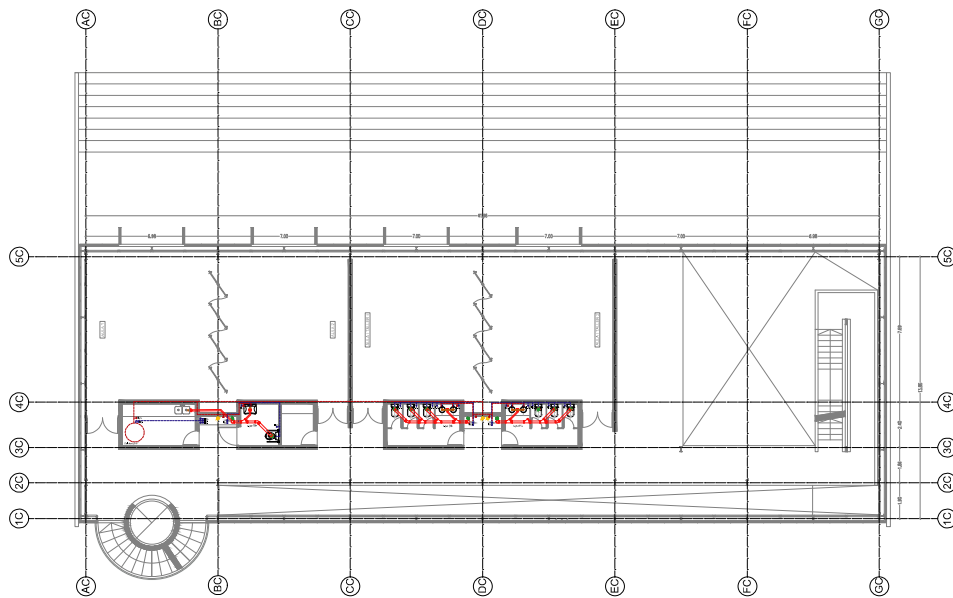
INSTALACIÓN DE DESAGÜES CLOACALES, PLUVIALES Y PROVISIÓN DE AGUA ESC. 1:400



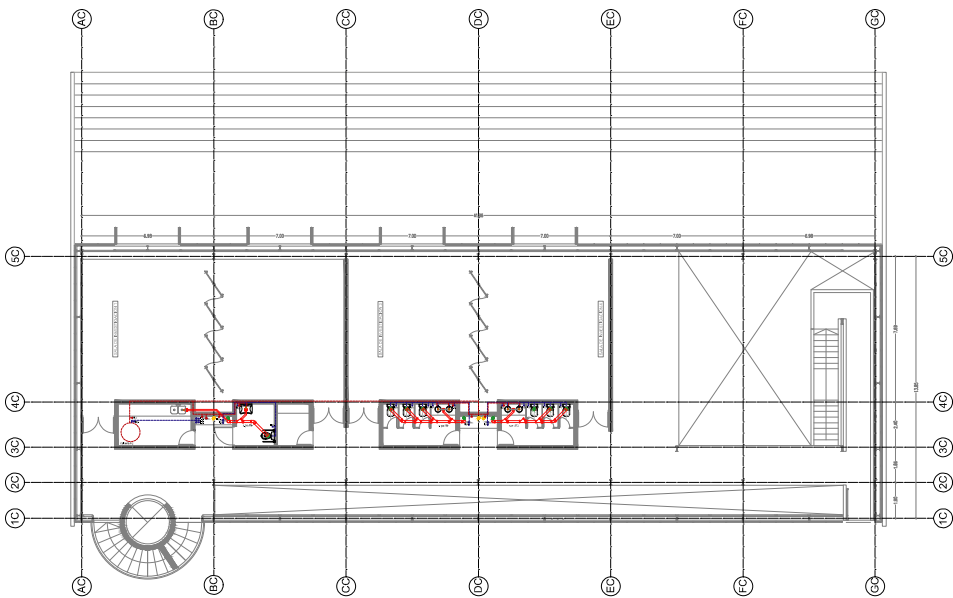
Planta Subsuelo N -3



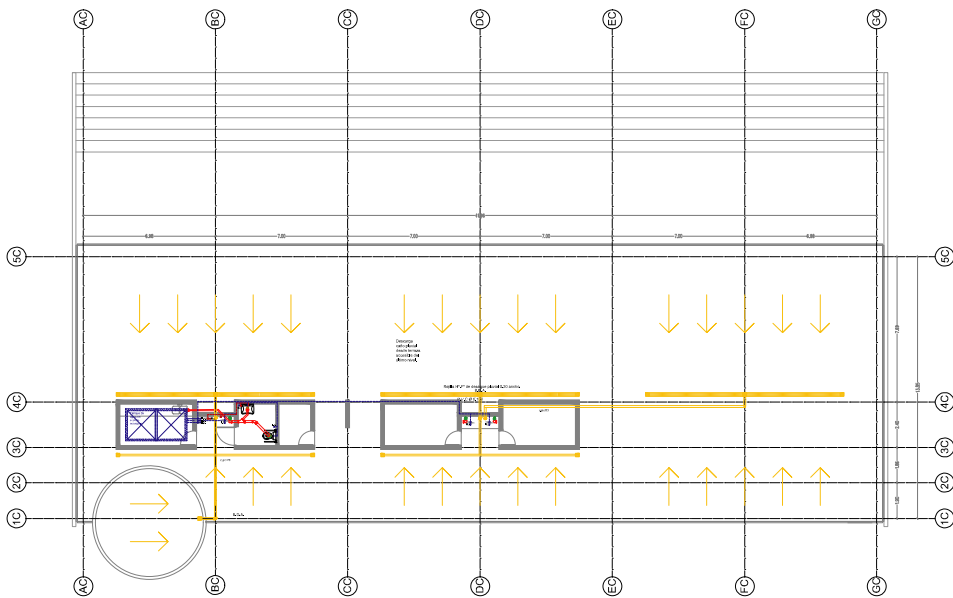
Planta Baja N +0



Planta Nivel 1 N +3



Planta Nivel 2 N +6



Planta de Techos N +9

7. INSTALACIONES

1. UNIVERSIDAD DE ARQUITECTURA DE OPORTO | ALVARO SIZA

2. PINACOTECA DEL ESTADO DE SÃO PAULO | PAULO MENDES DA ROCHA + EDUARDO COLONELLI + WELITON RICOY TORRES

3. CROWN HALL / LUDWIG MIES VAN DER ROHE

4. PASARELA EN EL ENTORNO DEL BALUARTE DE LABRIT | PEREDA PÉREZ ARQUITECTOS

5. CENTRO CULTURAL CAIXA FORUM MADRID | HERZOG & DE MEURON.

6. MUSEO INTERACTIVO DE LA HISTORIA DE LUGO | NIETO SOBEJANO ARQUITECTOS



8. REFERENTES



FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA