

“Centro Náutico de Producción y Educación”

Capitalizar el Conocimiento





Alumno: Rando Ramiro

N°: 40892/4

Título: "Centro Náutico de Producción y Educación"

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura: TVA1 Morano-Cueto Rúa

Institución: Facultad de Arquitectura y Urbanismo UNLP

Tutores: Celia CAPPELLI | Guillermo CASTELLANI

Fecha de defensa: 28/11/2024

01 PRESENTACIÓN

Tema 03

02 SITIO

Sitio 05

03 HISTORIA

Historia 06
Puerto de La Plata 07
Astilleros Río Santiago 08

04 PROBLEMÁTICA

Problemática 09

05 LINEAMIENTOS

Lineamientos 11
Lineamientos juntos 13

06 MASTERPLAN

Referentes 15
Masterplan 16

07 ESTRATEGIA

Estrategia 18
Visión 19

08 REFERENTES

Implantación 21
Proyecto 22

09 PROYECTO

Idea 26
Axonométrica 30
Planta +0,00 36
Planta +4,00 37
Cortes Longitudinales..... 38
Cortes Transversales 39

10 CRITERIOS TÉCNICOS

Estructura 54
Despiece 55
Detalles Constructivos 56
Instalaciones 58
Instalaciones 59

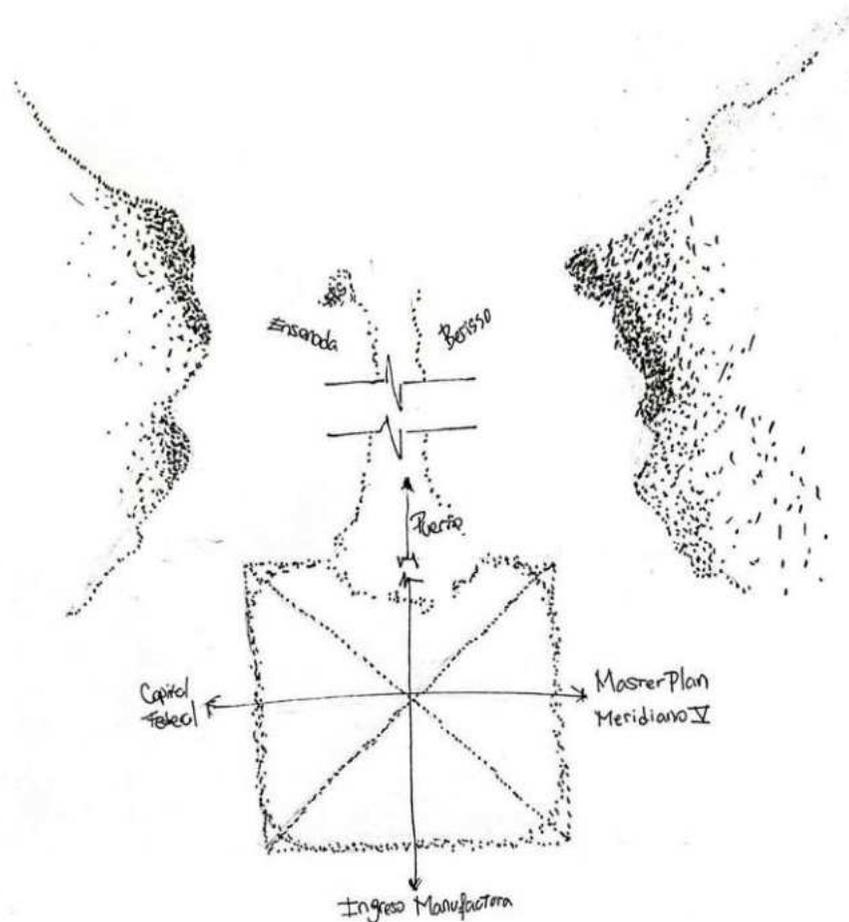
01 PRESENTACIÓN

"Centro Nautico de Producción y Educación"

LINEAMIENTOS: El transporte como motor de crecimiento de la ciudad

Tema

L1



La presente propuesta busca destacar los conceptos principales del Plan Maestro realizado en Meridiano V en el taller de Arquitectura V junto a mis compañeras, retomando los lineamientos desarrollados que me permitan vincularlos con la Propuesta a desarrollar como PFC.

Por lo que decido retomar los conceptos iniciales del MasterPlan que nos permitieron comprender los vinculos de la zona, las relaciones entre el casco y su periferia, los bordes, los nodos, y luego llegar a la propuesta realizada en cuanto a el "Transporte como motor de crecimiento de la ciudad", a el transporte como generador de oportunidades, el transporte como UNIÓN y no DIVISION.

- "Comenzamos por preguntarnos de que manera se implantaba el terreno, que incidencia tiene esete con las demás actividades ya en desarrollo de la ciudad, que era lo que necesitaba una capital provincial como lo es la ciudad de La Plata, y de que manera nosotros podíamos potenciar el sector para darle un valor realmente necesario para el funcionamiento de la ciudad como tal.

- Así es cómo a partir del estudio y relevamiento, pudimos identificar como el sector a intervenir fue valorado desde un primer momento por el transporte a nivel regional, y cómo a partir de la reubicación de la estación de trenes lleva a que la misma zona deje de ser la era para convertirse en un sector únicamente cultural de la ciudad, al cual los ciudadanos ya no elijan como antes para vivir.

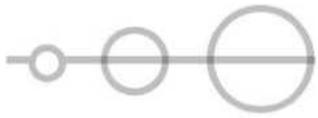
- A partir de identificar nuestro tema principal al que buscaremos darle soluciones a corto y largo plazo, comenzamos a plantearnos el sector como espacio donde se le brinde a las actividades principales de la ciudad nuevas sedes y luagres para poder desarrollarlas de la mejor manera.

Consideraando lo dicho anteriormente, construimos un Plan para desarrollar al sector de la mejor manera, dándole importancia a distintas escalas, y permitiendo que de manera natural la ciudad irá necesitando cubrir diferentes necesidades con el correr del tiempo, planteando escenarios de 5, 10 y 15 años."

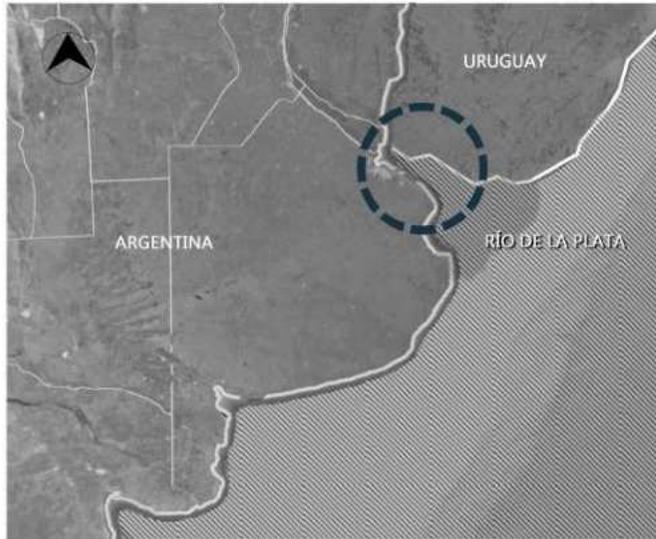
Teniendo en cuenta todo el trabajo realizado en Meridiano V me permito reflexionar sobre 2 conceptos muy importantes:

- **EL TRANSPORTE**, ruta de oportunidades
- **REVALORIZAR Y REFUNCIONALIZAR**

02 SITIO



Río de La Plata



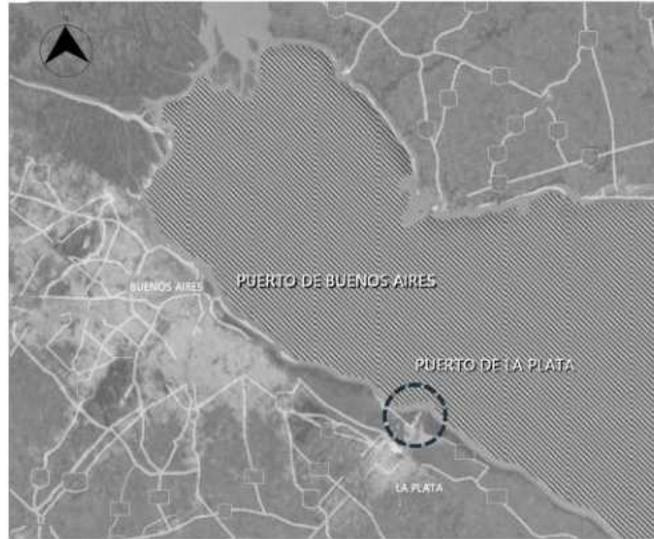
1. Acceso al océano Atlántico: El Río de la Plata conecta directamente a Buenos Aires y la región con el océano Atlántico, facilitando el comercio internacional y la navegación hacia otros destinos.

2. Cuenca fluvial extensa: Es una de las cuencas fluviales más extensas de América del Sur, lo que permite la navegación de embarcaciones de gran calado y facilita el transporte de mercancías.

3. Ubicación estratégica: Está situado en el corazón de América del Sur, lo que lo convierte en un punto de conexión clave entre diferentes regiones y mercados internacionales.

4. Desarrollo económico: El Río de la Plata ha sido históricamente un motor de desarrollo económico para la región, facilitando el comercio y la actividad portuaria.

Puerto de La Plata



1. Menor congestión: El Puerto de La Plata suele tener menos congestión que el Puerto de Buenos Aires, lo que puede facilitar las operaciones portuarias y reducir los tiempos de espera.

2. Costos más bajos: Los costos operativos y de infraestructura pueden ser más bajos en el Puerto de La Plata en comparación con el Puerto de Buenos Aires, lo que puede hacer que sea más rentable intervenir en Astilleros Río Santiago.

3. Espacio disponible: El Puerto de La Plata cuenta con más espacio disponible para la expansión de las operaciones portuarias y el desarrollo de infraestructura, lo que puede permitir un crecimiento más sostenible a largo plazo.

4. Acceso directo al Río de la Plata: Al estar ubicado en el Río de la Plata, el Puerto de La Plata ofrece un acceso directo a una importante vía fluvial y al océano Atlántico, lo que facilita el comercio internacional y la navegación hacia otros destinos.

Canal Santiago



1. Ubicación estratégica: Está ubicada en una posición estratégica en el Río de la Plata, lo que la convierte en un punto de conexión importante para el comercio internacional y la navegación hacia otros destinos.

2. Acceso al puerto de La Plata: El Canal Santiago proporciona acceso directo al puerto de La Plata, que es uno de los principales puertos de Argentina y ofrece oportunidades para el transporte de mercancías y el comercio internacional.

3. Desarrollo de infraestructura portuaria: La zona tiene potencial para el desarrollo de infraestructura portuaria, como muelles, grúas y almacenes, que podrían impulsar la actividad portuaria y el comercio en la región.

4. Actividades turísticas: La zona del Canal Santiago y sus alrededores tienen un gran potencial para el desarrollo de actividades turísticas relacionadas con la navegación y la naturaleza, lo que podría generar empleo y desarrollo económico en la región.

03 HISTORIA



1890	1904	1904	1907	1915	1925	1940	1953	1960/1999
Inauguración del Puerto	El Puerto se traspasó a la Nación	Instalación del frigorífico Armour	Construcción del Ferrocarril Provincial	Instalación del frigorífico Swift	Inauguración de la Destilería de Y.P.F S.E. Puerto petrolero.	Cooperativa Argentina Textil de Trabajo	Fundación Astilleros Río Santiago	Especialización del Puerto y paralización de la actividad frigorífica



1934	1953	1950-1960	1970	1980	1990	2000	2003	2010 - Adelante
Creación Comisión de la Marina Mercante	Fundación Astilleros Río Santiago	Periodo de crecimiento "Epoca dorada"	Producción de buques militares	Motor económico para la ciudad	Crisis económica	Intentos revitalización astillero	Rescatado de la privatización	Discontinuidad en la producción

04 PROBLEMÁTICA

CURVA DE PRODUCCIÓN

Problemática Producción

"...El paso más importante en cumplimiento de aquella finalidad fue la creación de una escuela de artesanos. A ella ingresaban aprendices entre los 14 y 16 años de edad y egresaban a los cuatro años con el grado de "ayudante obrero..."

"...A mediados de la década del '70, contaba con una planta de aproximadamente 5.500 empleados y alrededor de 3.000 contratados por distintas empresas subcontratistas afectados a la producción directa..."

CURVA DE PRODUCCIÓN

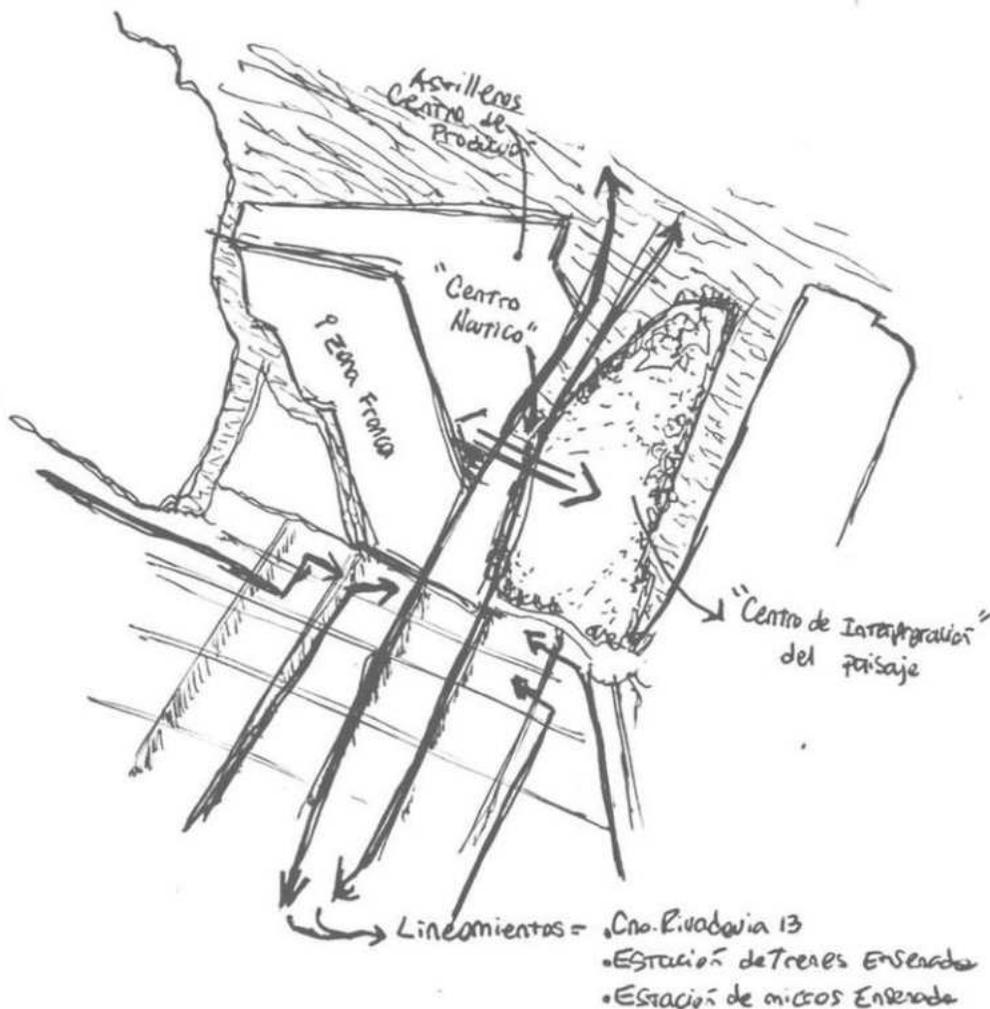
Década de 1950-1960: Astilleros Río Santiago fue establecido y experimentó un crecimiento inicial. Se especializó en la construcción de buques y desempeñó un papel importante en el desarrollo de la industria naval en Argentina.

Década de 1970-1980: Durante este período, el astillero continuó construyendo una variedad de embarcaciones, desde buques de carga hasta barcazas y petroleros. Sin embargo, también comenzaron a surgir desafíos financieros y de gestión.

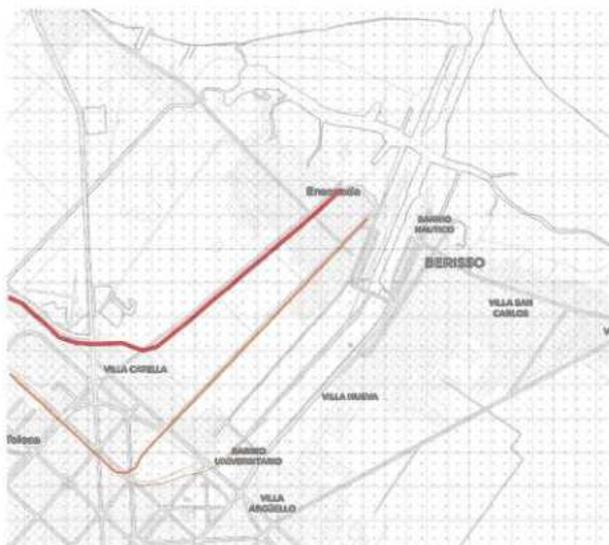
Década de 1990: Argentina experimentó una serie de crisis económicas, lo que afectó a varias industrias, incluida la construcción naval. Astilleros Río Santiago enfrentó dificultades financieras y se discutió sobre su viabilidad.

Principios de los 2000: Hubo intentos de revitalizar el astillero, y se llevaron a cabo inversiones y proyectos para modernizar las instalaciones y reactivar la producción.

2010 en adelante: Se han producido eventos intermitentes de conflictos laborales, discusiones sobre la gestión y decisiones gubernamentales sobre la continuidad y el financiamiento del astillero. Ha habido episodios de paros laborales y protestas



05 LINEAMIENTOS



Medios de UNIÓN

como motor de nuevas relaciones

Se propone la expansión y conexión de rutas y vías de tren ya existentes, que se toman para recuperarlas y revalorizarlas.

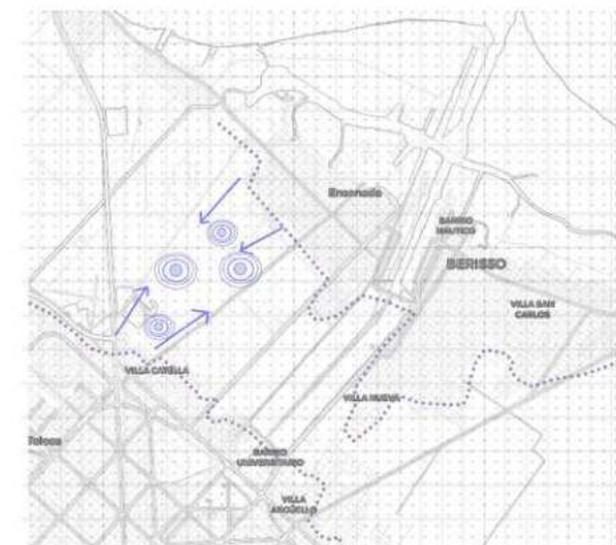
Se propone la expansión de la Au Dr. RB1 conectandola con el Cno. Rivadavia N13, la cual se la esta ensanchando hasta tres carriles para ser el camino principal que conecta el caso de La Plata con Ensenada, llegando directamente a la entrada de Astilleros Rio Santiago.



Pulmón Verde

como sustento para proyectar

Se propone el desarrollo del Parque Provincial Gdor. Martín Rodríguez como pulmón verde para la ciudad, generandose entre las dos vías principales (Tren y Ruta) que conecta el caso de La Plata con Ensenada



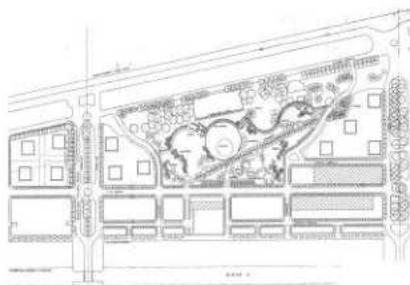
Nuevos enfoques

como espacios de expansión

Como consecuencia del desarrollo del Parque Provincial y las conexiones a través del transporte se busca reubicar villas y asentamientos aprovechando el crecimiento urbanístico de residencias en la zona Oeste desde el Cno. Rivadavia.
"Provocando una conexión que deje en el camino un flujo productivo y de expansión.



06 MASTERPLAN



Plan Maestro Puerto Madero
MasterPlan

Puerto Madero es un barrio de la Ciudad de Buenos Aires que se destaca por su arquitectura moderna y sus amplios espacios abiertos. El diseño urbano de Puerto Madero se caracteriza por sus amplias avenidas, sus parques y plazas, y su cercanía al río.

Los edificios del barrio suelen tener un estilo contemporáneo y vanguardista, con formas geométricas y materiales modernos como el vidrio y el acero. Destacan también las obras de arquitectura icónicas como el Puente de la Mujer, que se integra de manera armoniosa al entorno urbano y al paisaje del río.

En resumen, Puerto Madero es un ejemplo de arquitectura urbana que combina la modernidad con el respeto por el espacio público y la integración con el entorno natural.

Puerto de Róterdam
MasterPlan

A diferencia de muchos otros puertos, el Puerto de Róterdam está integrado con la ciudad misma. Sus instalaciones se extienden a lo largo del río Mosa, y las vías fluviales y los canales se entrelazan con el tejido urbano de Róterdam. Esta conexión física entre el puerto y la ciudad refleja la importancia histórica y económica del puerto para la ciudad.

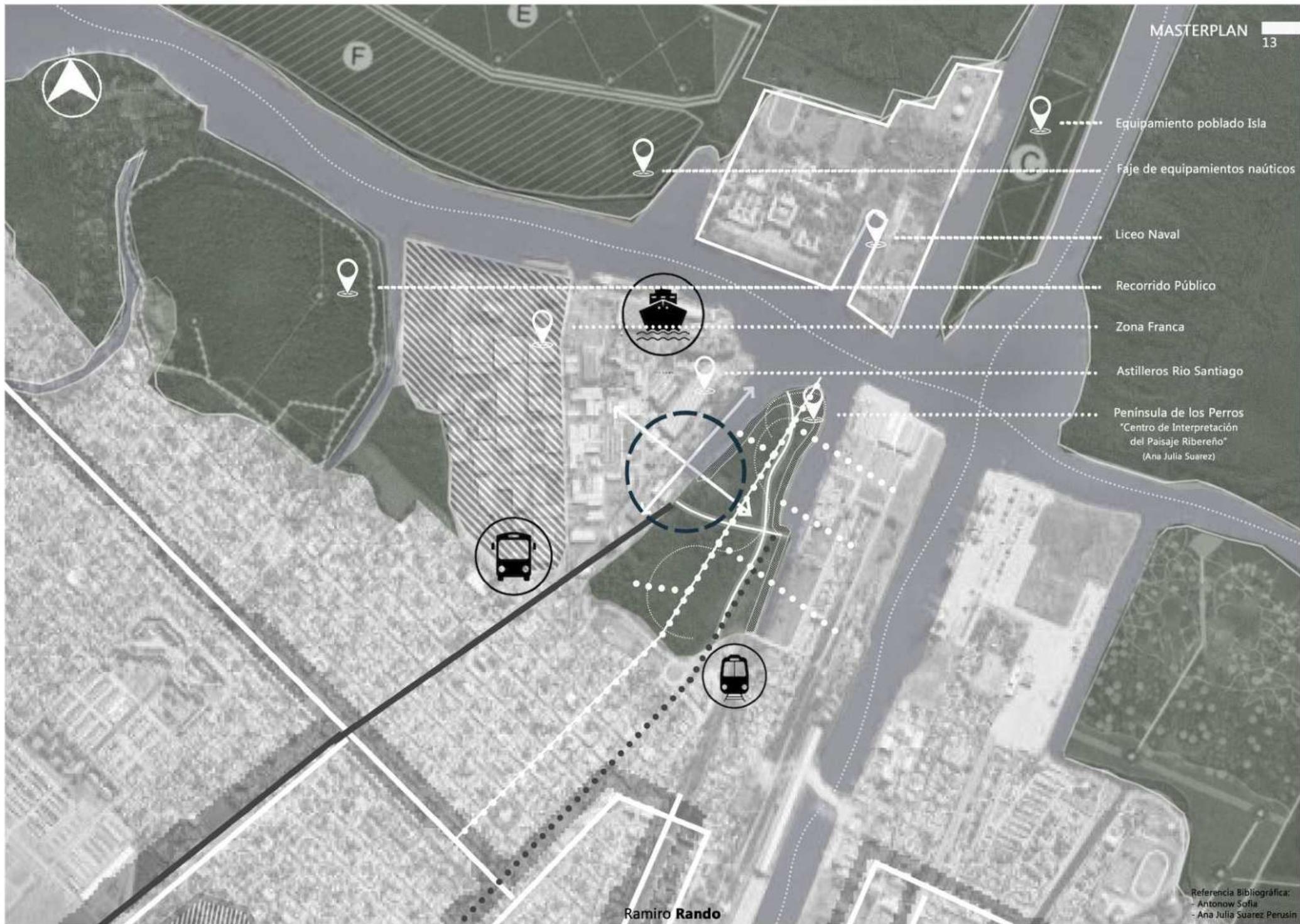
Róterdam es conocida por su enfoque en la innovación arquitectónica y el desarrollo sostenible, y esto se refleja en el diseño de muchas de las instalaciones portuarias. Por ejemplo, hay proyectos de recuperación de tierras que se han convertido en espacios verdes y recreativos para la comunidad, y edificios portuarios que incorporan tecnologías sostenibles y prácticas de diseño eco-amigables.

Róterdam cuenta con varios iconos arquitectónicos contemporáneos que definen su paisaje urbano. Ejemplos incluyen el Puente Erasmus, el Cubo de Casas y la Torre de Róterdam.

Paseo Tigre
MasterPlan

Paseo Tigre es un centro comercial ubicado en la ciudad de Tigre, en la provincia de Buenos Aires, Argentina. Este complejo cuenta con una arquitectura moderna y amplios espacios para disfrutar de compras, gastronomía y entretenimiento.

En Paseo Tigre hay una variedad de tiendas de moda, tecnología, decoración, deportes y más, donde podrás realizar tus compras y encontrar productos de diversas marcas. Además, cuenta con una amplia oferta gastronómica que incluye restaurantes, cafeterías y locales de comida rápida para satisfacer todos los gustos.



- Equipamiento poblado Isla
- Fáje de equipamientos náuticos
- Liceo Naval
- Recorrido Público
- Zona Franca
- Astilleros Río Santiago
- Península de los Perros
"Centro de Interpretación
del Paisaje Ribereño"
(Ana Julia Suarez)

Ramiro Rando

Referencia Bibliográfica:
- Antonow Sofia
- Ana Julia Suarez Perusin

07 ESTRATEGIA

Plan Estratégico Canal Santiago - "Centro Nautico"

"Canal de navegación en el delta de Berisso , se puede hacer deportes náuticos o navegar con embarcaciones pequeñas , hay zonas de pesca tanto embarcado como de costa."

"Se puede disfrutar de la naturaleza , los días de semana es menos concurrido , los fines de semanas el movimiento de embarcaciones privadas crece mucho."

Directrices de Ordenamiento

1. Costura:

La integración armónica de un nuevo proyecto urbano o arquitectónico con su entorno existente, de manera que no genere una ruptura visual o funcional, sino que se integre de forma coherente y respetuosa con el contexto.

2. Bordes:

Los límites físicos de un área urbana o de un proyecto, que pueden ser espacios públicos, edificaciones o elementos naturales que marcan la transición entre dos áreas distintas.
Como se están definiendo los bordes comprendiendo la identidad y la calidad del espacio urbano.

3. Perímetros:

La delimitación física de un área, ya sea un terreno, un conjunto de edificaciones o un espacio urbano, que define su extensión y límites. El perímetro puede ser físico (como una cerca o un muro) o simbólico (como una línea en un plano).
]De que forma me apropio del lugar y como vinculo entre el perímetro con lo externo.

4. Doble 0:

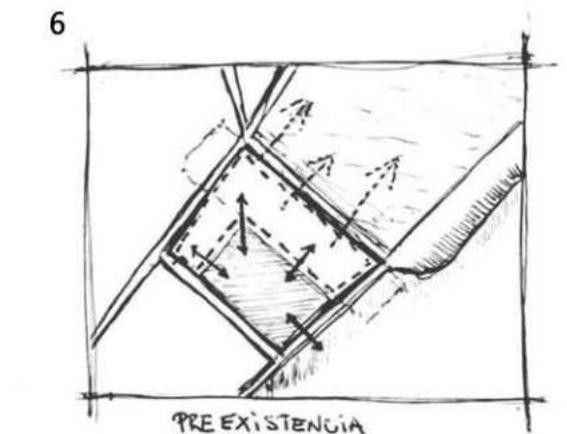
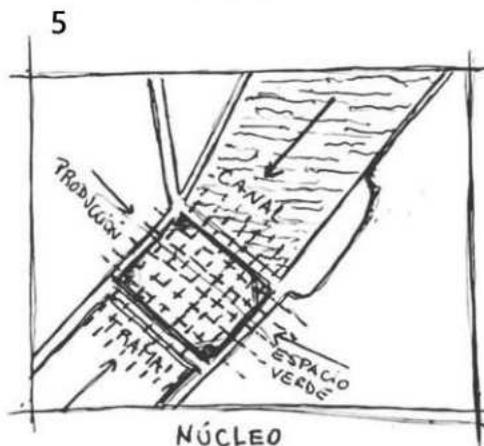
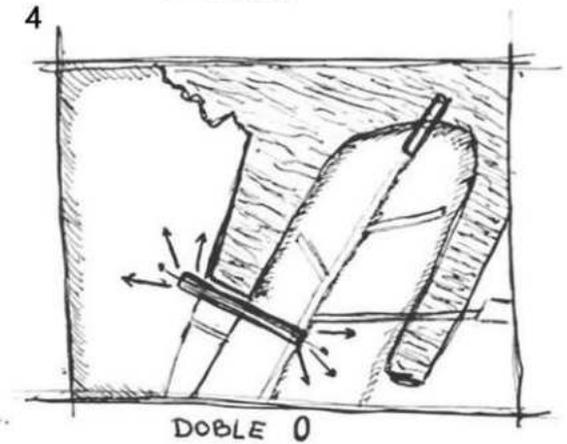
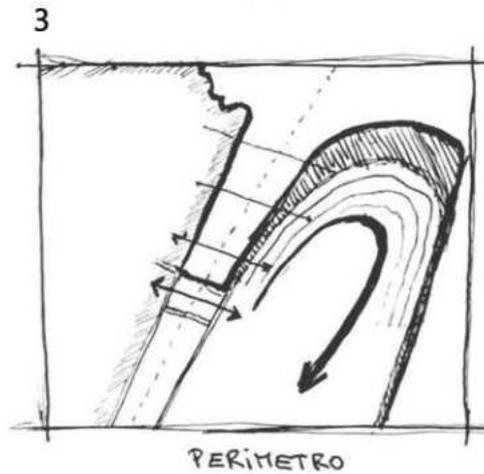
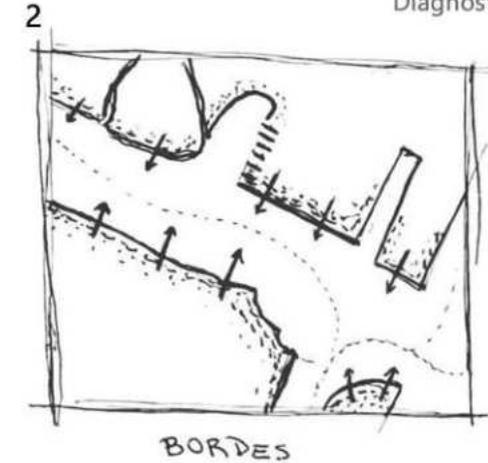
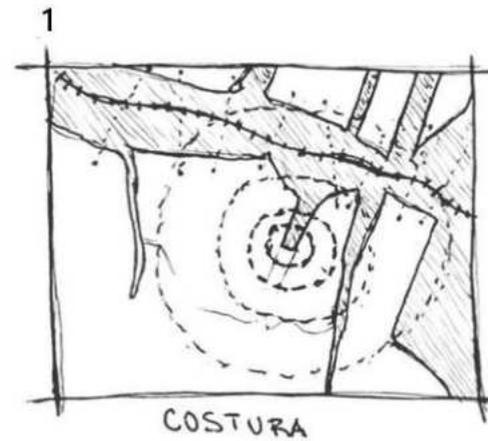
Un segundo espacio de relación, vinculos diferentes a la Planta 0.
El doble 0 es un elemento fundamentado, en donde se producen situaciones que no se pueden producir en otro espacio, eso es lo que le da el valor que tiene,

5. Núcleo:

El nudo central, donde concurda todo, el proyecto.
Situado en un espacio fundamentado en sus escalas previas, la importancia de este proyecto se fundamenta con su asentamiento.

6. Preexistencia:

Apropiación, aproximación, como vinculo la preexistencia.
Me da versatilidad, mantiene su estructura y espacialidad, no así su funcionalidad.



08 REFERENTES



Ópera de Sydney

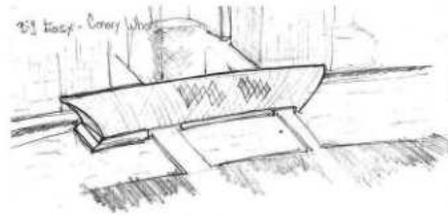
Implantación-Proyecto

La Ópera de Sídney, diseñada por Jørn Utzon, comenzó en 1959 y se completó en 1973.

La estructura se compone de una serie de conchas blancas o velas que se elevan sobre el puerto de Sídney, creando un perfil inconfundible en el horizonte urbano. Cada concha está formada por paneles prefabricados de concreto armado.

La Ópera de Sídney ha logrado integrarse de manera armónica con su entorno, en particular con el puerto y el Jardín Botánico Real. Las terrazas y plazas que rodean el edificio invitan a los visitantes a disfrutar de las vistas panorámicas de la bahía y a explorar los espacios públicos que se extienden por toda la estructura.

En resumen, la Ópera de Sídney es mucho más que un edificio icónico; es un logro arquitectónico y cultural que ha enriquecido la vida de la ciudad y ha inspirado a generaciones de arquitectos y artistas.



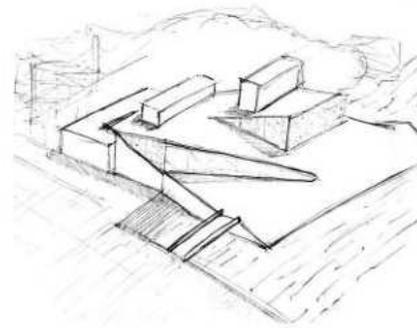
Canary Wharf - Big Easy

Implantación - Proyecto

Canary Wharf es un distrito financiero ubicado en el este de Londres, conocido por sus impresionantes rascacielos y su moderna arquitectura. Originalmente fue un puerto que jugó un papel importante en el comercio marítimo de Londres, pero en la década de 1980 fue reurbanizado y transformado en un centro financiero y de negocios de primer nivel.

Al estar ubicado en esta área, el "Big Easy" ofrece a los ciudadanos y visitantes la oportunidad de disfrutar de una experiencia gastronómica única en medio de la bulliciosa actividad de la zona. Ofrece un respiro del ajetreo y el bullicio del entorno urbano, proporcionando un espacio donde los ciudadanos pueden disfrutar de una comida tranquila y socializar con amigos y familiares.

"Big Easy" suele contar con una variedad de espacios, que pueden incluir áreas de comedor interior y exterior, así como zonas para eventos privados o música en vivo. Esto brinda a los ciudadanos opciones para adaptar su experiencia según sus preferencias y necesidades.



Oslo Opera House

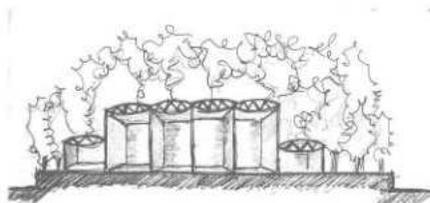
Implantación - Proyecto

El edificio se encuentra en el waterfront de Bjørvika, y su forma distintiva incluye un techo inclinado que se extiende desde el nivel del suelo hasta el nivel del mar, creando un espacio público accesible para los ciudadanos que deseen caminar, descansar o incluso patinar sobre él.

Acceso Público al Techo: El diseño único de la Ópera incluye un techo inclinado que se extiende desde la plaza hasta el mar. Este techo está diseñado para que la gente pueda caminar sobre él, lo que ofrece vistas panorámicas de Oslo y el fiordo.

Plaza frente al Edificio: Frente a la Ópera, hay una amplia plaza que sirve como espacio público para eventos, reuniones y actividades al aire libre. Esta plaza se conecta con el paseo marítimo y el área circundante, lo que facilita la integración de la Ópera con la vida urbana de Oslo.

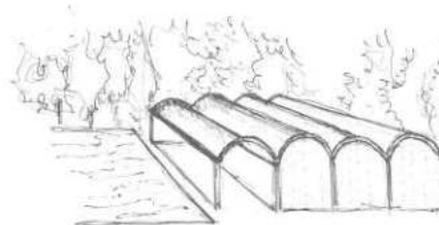
Espacios Interiores Abiertos: El interior de la Ópera también está diseñado para ser acogedor y accesible.



Museo Tinguely
Mario Botta - Proyecto

El Museo Tinguely diseñado por Mario Botta honra la obra del artista suizo Jean Tinguely. Ubicado en Basilea, Suiza, este museo es una fusión única de arte cinético y arquitectura contemporánea. Botta empleó formas geométricas simples y materiales como hormigón y vidrio para crear un espacio que no solo alberga las obras de Tinguely, sino que también interactúa con ellas. El diseño se destaca por su juego de luces y sombras, su monumentalidad controlada y su capacidad para captar la esencia del movimiento y la energía característica del arte de Tinguely.

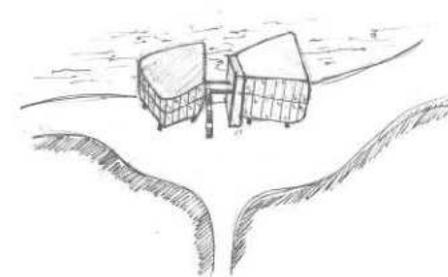
La planta rectangular del Museo Jean Tinguely y sus cuatro fachadas, con el mismo revestimiento, responden de manera diferente a la situación y condición urbana imperante. Mientras que por un lado se eleva un muro macizo, en un esfuerzo por aislar el ruido constante del tráfico de la carretera, por el otro lado abraza el área del parque adyacente con una serie de naves frontales de generosas proporciones.



Kimbell Art Museum
Louis I. Kahn - Proyecto

El Kimbell Art Museum, diseñado por Louis Kahn, es un ejemplo destacado de la arquitectura moderna que integra arte y espacio de manera magistral. Ubicado en Fort Worth, Texas, el museo se caracteriza por su uso innovador de hormigón armado y techos abovedados que filtran la luz natural de manera sublime. Kahn logró crear un entorno que complementa y realza las obras de arte expuestas, con espacios cuidadosamente diseñados para jugar con la luz y la sombra, creando una experiencia sensorial única para los visitantes. La simplicidad geométrica y la precisión técnica de Kahn se unen para formar un museo que es tanto una obra de arte en sí misma como un santuario para la contemplación del arte.

El diseño del Museo de Bellas Artes Kimbell, construido entre 1967 y 1972, ofrece en su linealidad la voluntad de contacto con el exterior: la luz natural y su tratamiento constituyen el argumento esencial del edificio, en el que Kahn experimenta reflejos cenitales sobre superficies curvas



Centro Botín de Arte y Cultura
Renzo Piano - Proyecto

El Centro Botín, diseñado por Renzo Piano, es una expresión contemporánea de arte y cultura en Santander, España. Situado junto al mar, su diseño destaca por su elegancia y su integración armoniosa con el entorno costero. El edificio se compone de volúmenes blancos y curvos que parecen flotar sobre pilares, creando espacios abiertos y terrazas que invitan a la interacción con el paisaje marítimo. La luz natural juega un papel crucial en su interior, iluminando las galerías y salas de exposición de manera suave y dinámica.

El proyecto arquitectónico del Centro Botín de Renzo Piano se caracteriza por su diseño moderno y funcional que dialoga armoniosamente con su entorno marítimo. El edificio está compuesto por dos volúmenes principales elevados sobre pilotes, lo que permite que el espacio público fluya debajo de ellos, conectando la ciudad con el mar.

09 PROYECTO



En el diseño del "Centro Náutico de Producción y Educación", se implementaron diversas estrategias projectuales para integrar armoniosamente los distintos elementos circundantes y funciones del espacio.

La primera directriz clave fue la adopción de un "módulo inicial grilla estructural de 4,6mX6m", proporcionando una base sólida para la organización espacial y la flexibilidad futura. Esto permitió una adaptabilidad eficiente a las necesidades cambiantes del centro.

Para la distribución de programas, se empleó un enfoque de "paquetes programáticos", segmentando y asignando funciones específicas a diferentes áreas dentro del centro. Esta metodología facilitó la gestión y operación del espacio, optimizando la experiencia tanto para los visitantes como para el personal.

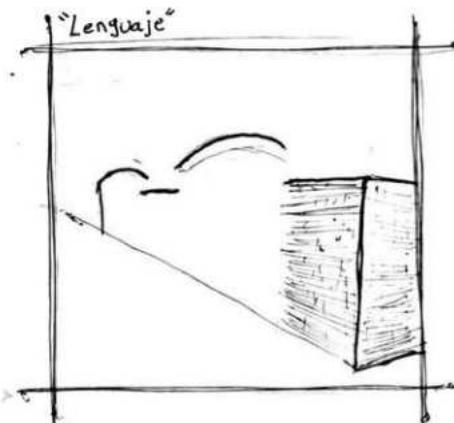
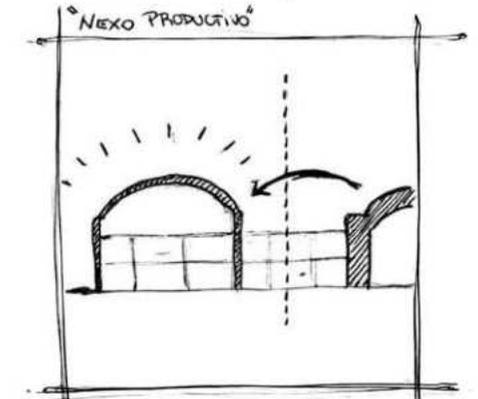
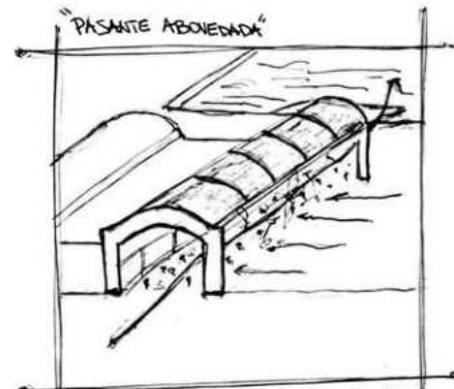
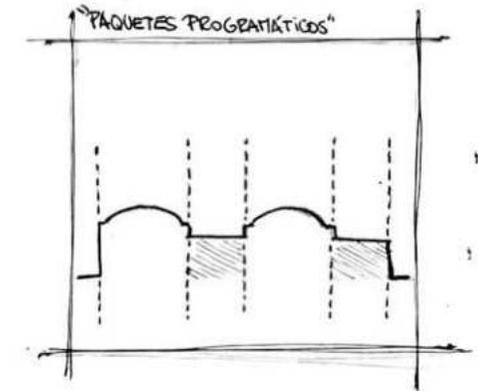
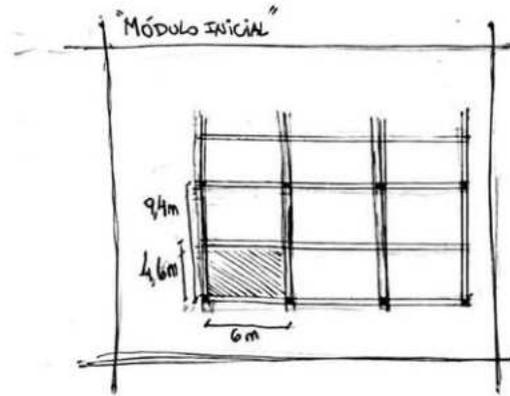
El corazón del proyecto se centró en una "pasante abovedada", que sirvió como punto focal y área central de reunión. Esta característica arquitectónica no solo proporcionó un espacio distintivo, sino que también promovió la interacción y la conexión entre los diferentes usuarios del centro.

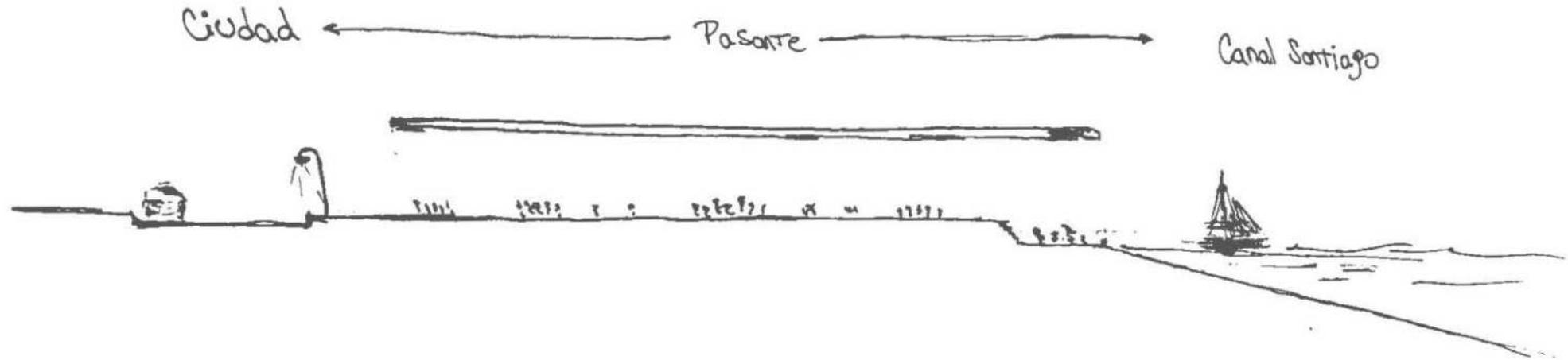
Se incorporó un "nexo productivo" como una extensión orgánica del edificio principal, diseñado para albergar actividades relacionadas con la producción de astilleros. Esta adición estratégica fortaleció la relación del centro con su entorno y fomentó la colaboración entre la educación y la industria.

Para mantener la coherencia con la trama urbana existente, se optó por conservar la fachada original, respetando la preexistencia arquitectónica y cultural del área. Esta decisión contribuyó a la integración visual del centro en su contexto histórico y paisajístico.

Finalmente, se dedicó especial atención a la creación de "vacíos urbanos", espacios abiertos destinados a la libre apropiación por parte de los usuarios. Estas áreas se diseñaron como lugares de encuentro y recreación, fomentando la participación comunitaria y la interacción social dentro del centro.

En conjunto, estas estrategias projectuales permitieron la creación de un Centro Náutico de Producción y Educación que no solo se adapta a su entorno de manera armoniosa, sino que también fomenta la colaboración, la innovación y la participación activa de la comunidad.





01 Capitalizar el Conocimiento

El Centro Náutico busca preservar y revitalizar la preexistencia de los astilleros del Río Santiago, combinando el lenguaje histórico con innovaciones tecnológicas.

La primera fase del proyecto se enfoca en la integración del patrimonio de los astilleros históricos con nuevas tecnologías, creando un espacio que capitaliza el conocimiento acumulado durante décadas.



02 Abovedado

El proyecto contempla la extensión de la estructura abovedada preexistente con una nueva cubierta realizada con materiales tecnológicos avanzados.

Esta ampliación conecta la trama urbana con el Canal Santiago, creando una transición fluida entre el centro histórico y el paisaje moderno. La cubierta permite a los usuarios experimentar una narrativa continua que abarca la historia, el presente y las perspectivas futuras de los astilleros.



03 Conservar la Identidad

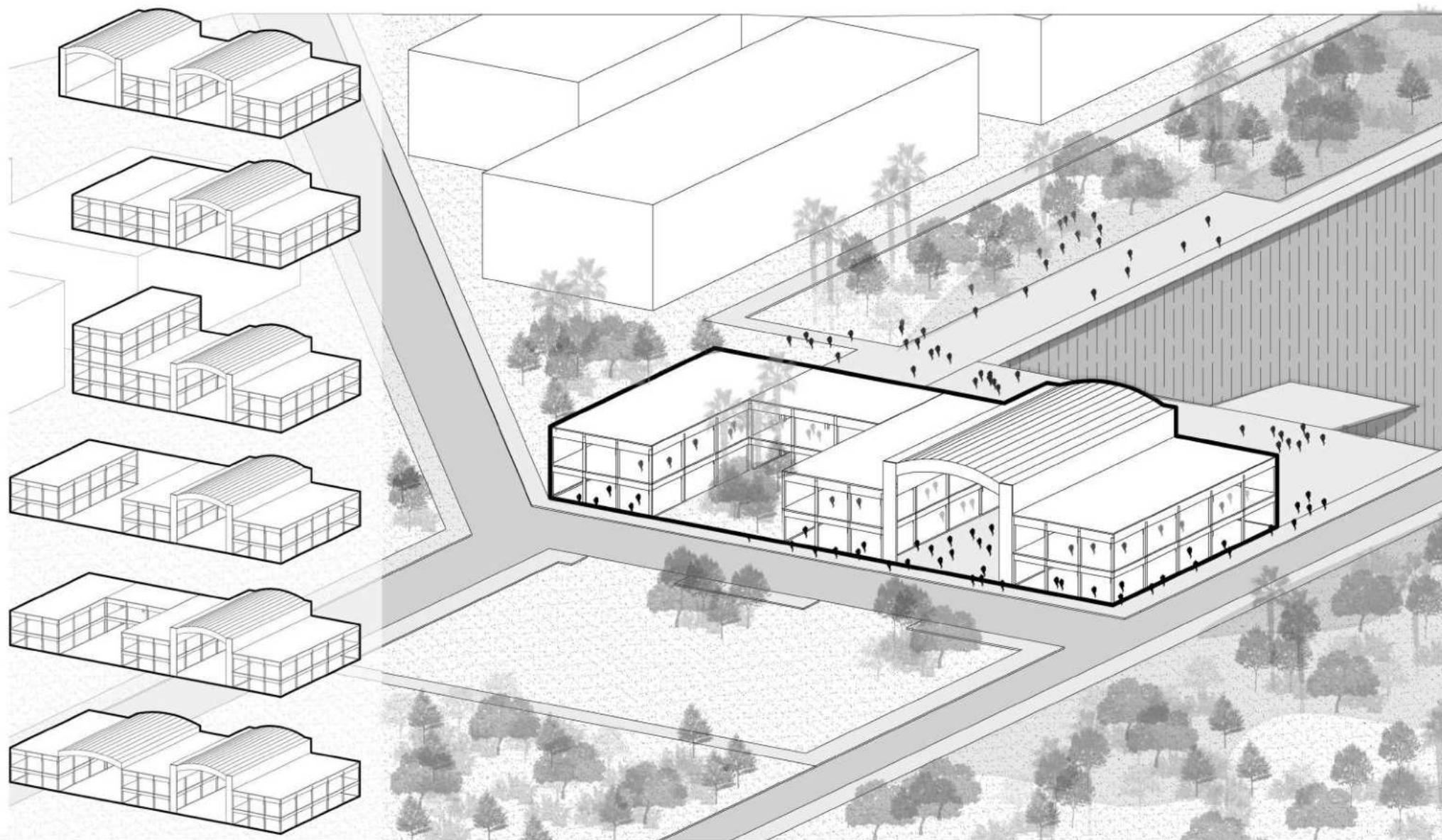
El Centro Náutico ofrece un programa de actividades estructurado en tres bloques principales que abordan el pasado, el presente y el futuro de los astilleros.

Estas actividades están diseñadas para educar y fomentar la participación de los visitantes en cada una de estas dimensiones, proporcionando una comprensión profunda del desarrollo histórico, las tecnologías actuales y las innovaciones futuras en la industria naval.



PREEXISTENCIA 2024

Ramiro **Rando**



El edificio emerge como un **punto de encuentro** entre la trama urbana que impacta con la **fachada frontal** que mantiene el **lenguaje** de Astilleros, el canal Santiago que se convierte en su **fachada posterior**, la reserva natural que **abraza** su costado derecho y la actividad productiva de astilleros que marca su perfil izquierdo.

Implantado estratégicamente en este cruce de elementos, el edificio se establece como un **nodo de conexión, articulando** y enlazando los diversos contextos que lo rodean. Su diseño se enfoca en crear **espacios versátiles** que se adapten a las necesidades de los usuarios, brindando un ambiente propicio para la **producción, educación y recreación**.



...¿Qué quiero ver yo
—o quienes vayan a utilizar el edificio— cuando estoy
dentro? ¿Qué quiero que vean los otros de mí? ¿Y qué
referencia muestro con mi edificio al exponerlo al públi-
co?

"Bordes arquitectónicos"; Peter Zumthor: "Límites físicos y perceptuales donde los espacios del proyecto interactúan con su entorno inmediato y con los usuarios que los experimentan."

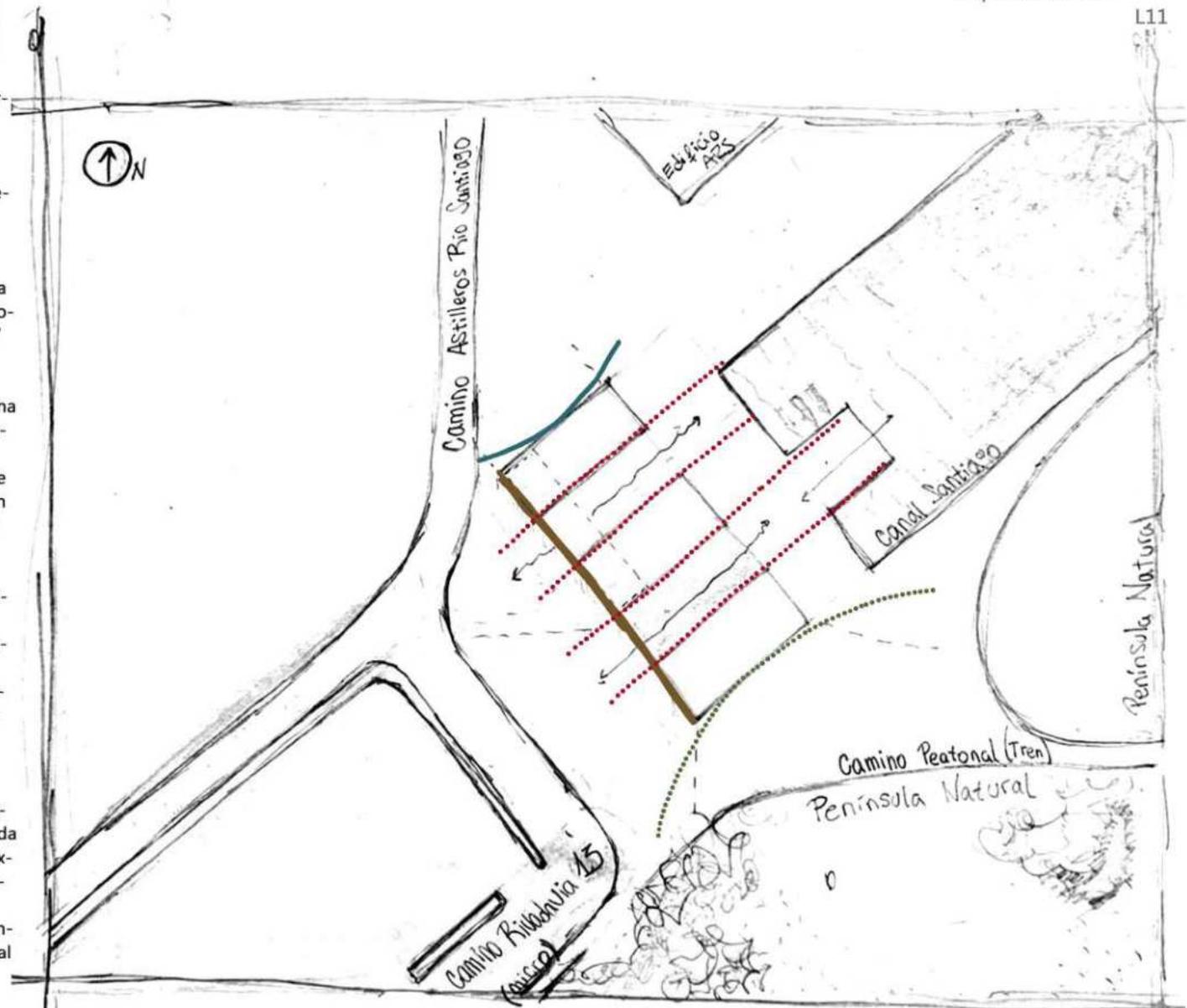
Interacción con la trama urbana: Este borde representa la conexión del centro náutico con el tejido urbano que llega. Según Zumthor, "la identidad de este borde podría manifestarse en cómo el diseño del edificio se integra visual y funcionalmente con las estructuras urbanas existentes. Esto podría implicar una transición gradual o una interacción dinámica que invite a la comunidad local a participar o interactuar con el centro náutico."

Relación con la península como pulmón verde: Aquí, el borde arquitectónico se define por cómo el centro náutico se relaciona con el entorno natural y cómo aprovecha la presencia de la península como un recurso ambiental significativo. Este borde podría enfatizar la integración sensorial del paisaje circundante en el diseño, utilizando materiales y formas que armonicen con la vegetación y las vistas panorámicas, creando una atmósfera de tranquilidad y conexión con la naturaleza.

Adyacencia a la producción de astilleros: Este borde se caracteriza por la proximidad al entorno industrial de los astilleros. Según Zumthor, esto podría implicar una exploración de la materialidad y la funcionalidad adaptativa del diseño, donde los elementos arquitectónicos reflejen el carácter robusto y utilitario de los astilleros, manteniendo al mismo tiempo una identidad estética coherente con el centro náutico.

Vínculo con el canal Santiago: Este borde arquitectónico se define por el espacio libre que actúa como un área de apropiación por parte de los usuarios. En "Atmosferas", Zumthor aborda cómo los espacios libres pueden influir en la percepción y la experiencia emocional de un lugar. Aquí, el diseño debería considerar cómo este espacio libre puede ser configurado para fomentar interacciones sociales, actividades recreativas y una sensación de pertenencia, contribuyendo así a la atmósfera general del centro náutico como un lugar dinámico y acogedor.

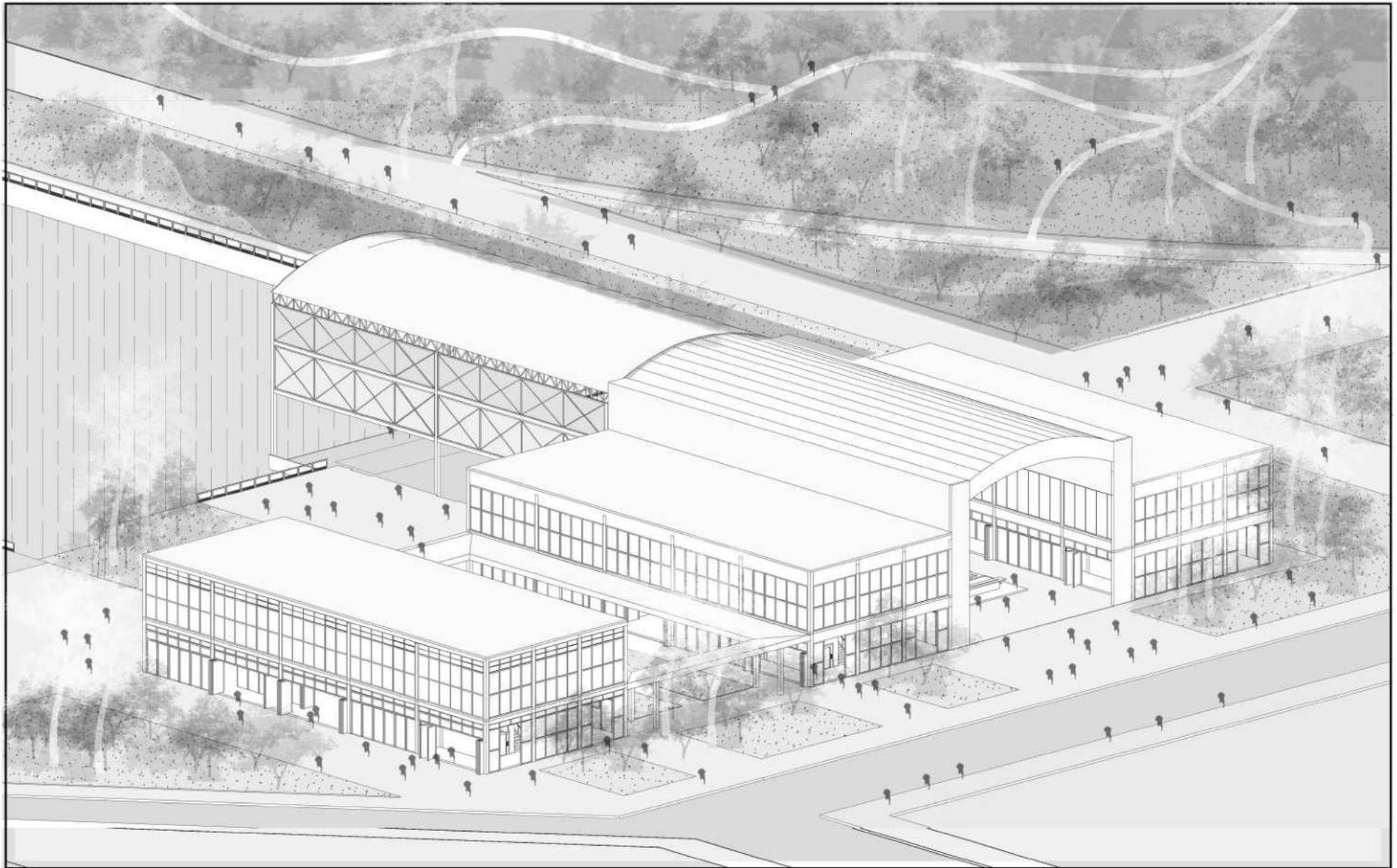
En resumen, los "bordes arquitectónicos" en el proyecto del centro náutico según el enfoque de "Atmosferas" de Peter Zumthor deben considerarse como interfaces estratégicas donde la arquitectura se encuentra con su entorno físico y humano, creando atmósferas que resuenen con la identidad del lugar y las experiencias emocionales de los usuarios.



Dos grandes pasantes libres que vinculan directamente con el canal Santiago generando a través de recursos distintos.

1. Pasante abovedada, semicubierto, con una altura de 18m y un ancho de 25m, medidas que le otorgan gran espacialidad al usuario que la transite, por lo que le permite jugar con la sensación de ser parte o no del edificio, el elige que se lleva de ese recorrido.

2. Por otro lado una pasante mas "privada", vinculada mas estrechamente con edificios cargados de direccionalidad hacia unos pocos tipos de usuarios, con un pequeño semicubierto pero totalmente abierta y verde, lo cual le da esa sensación de libertad



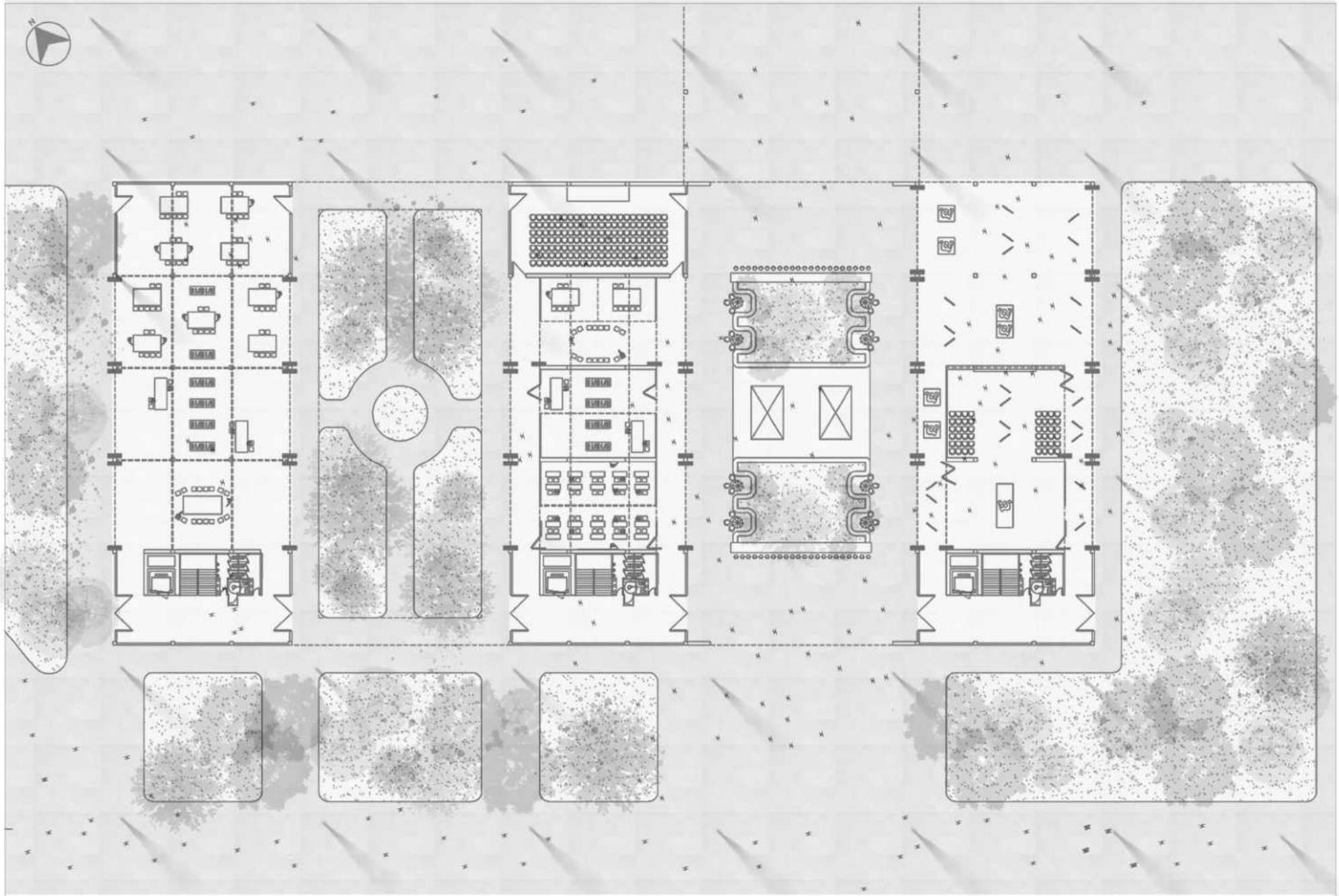


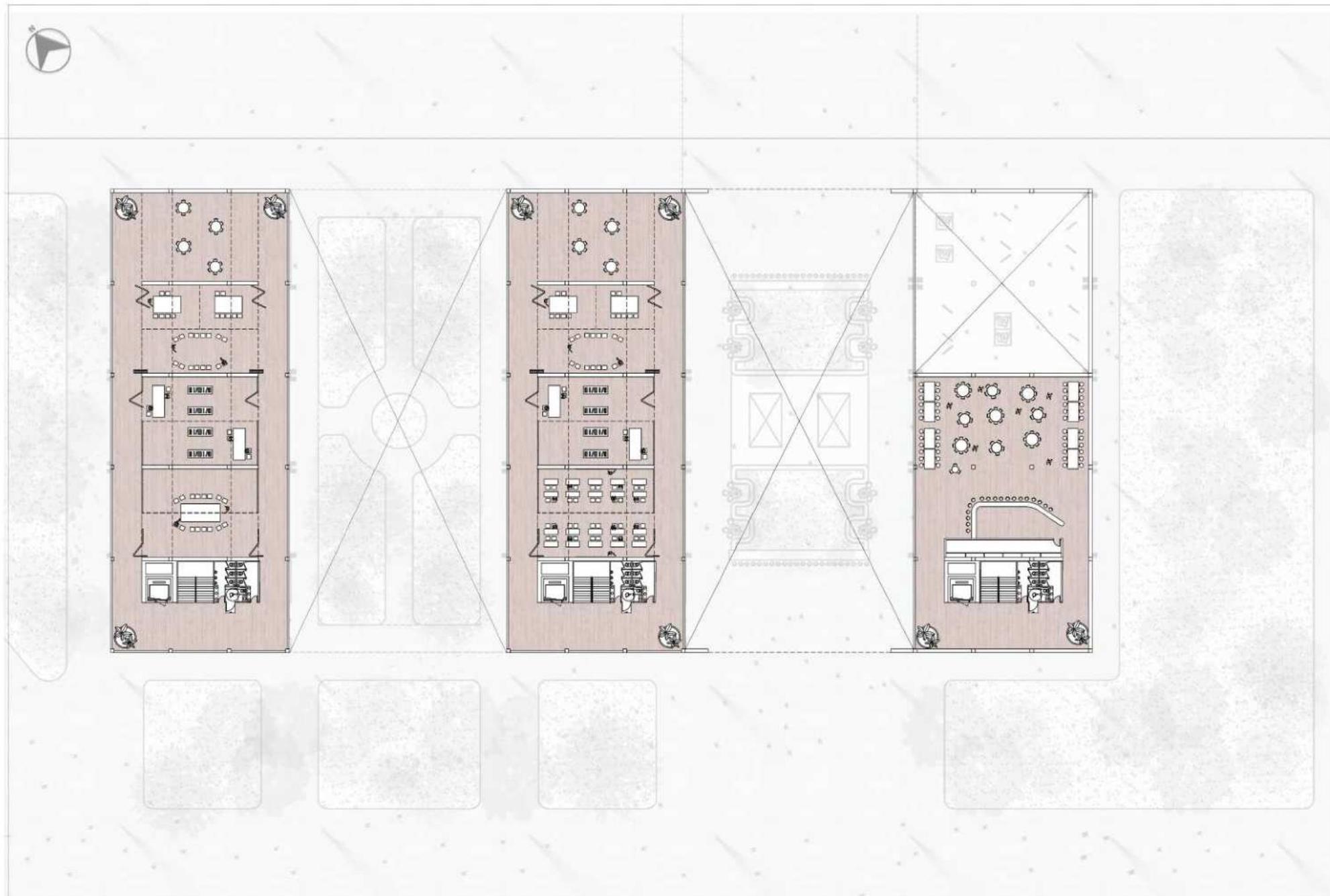


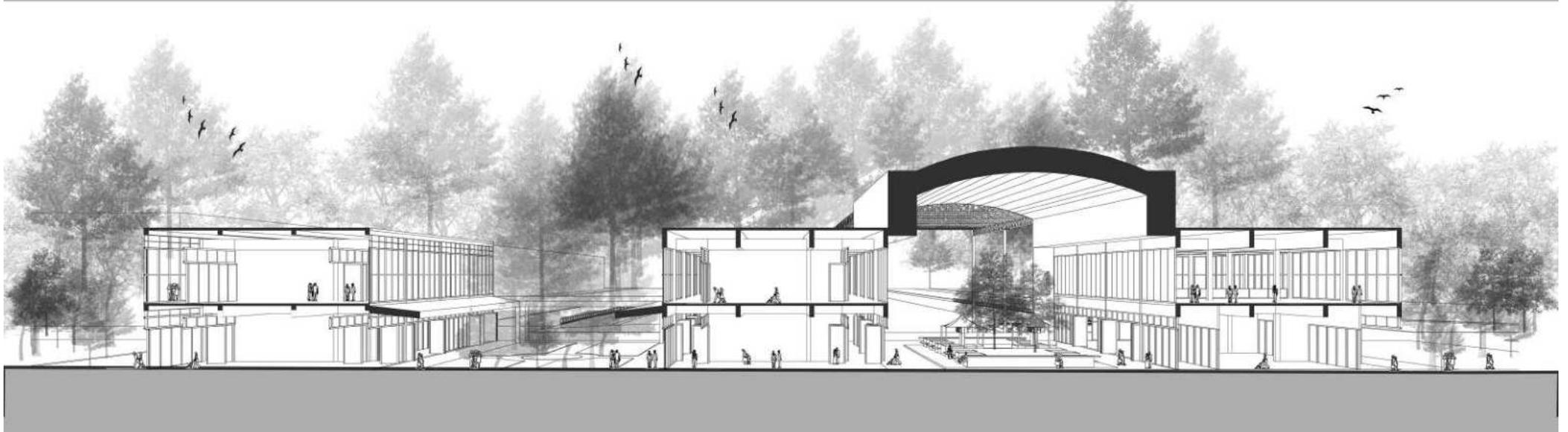
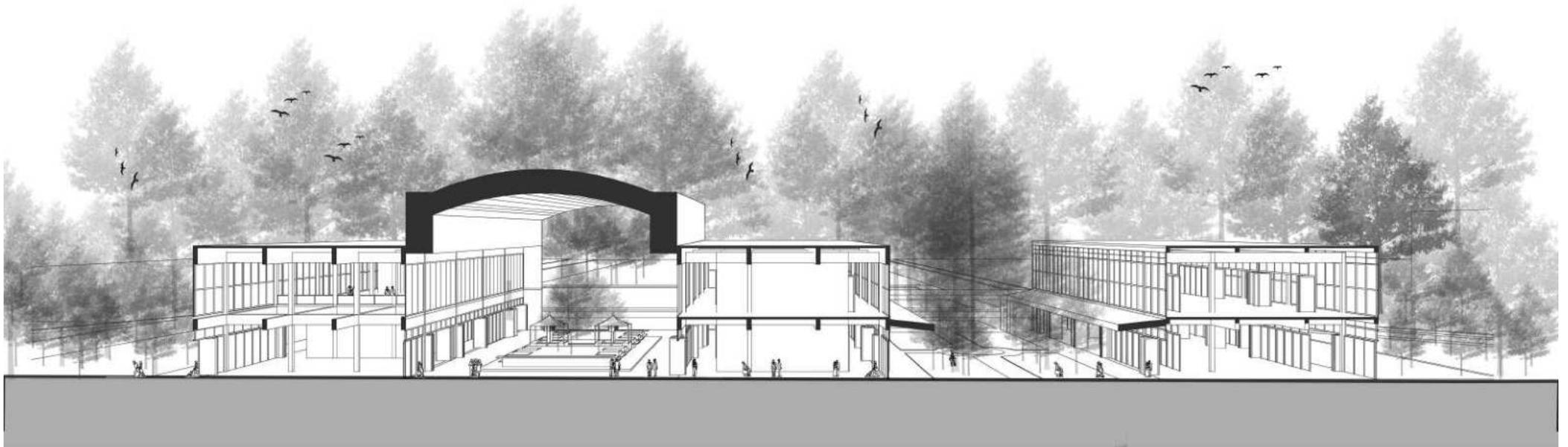


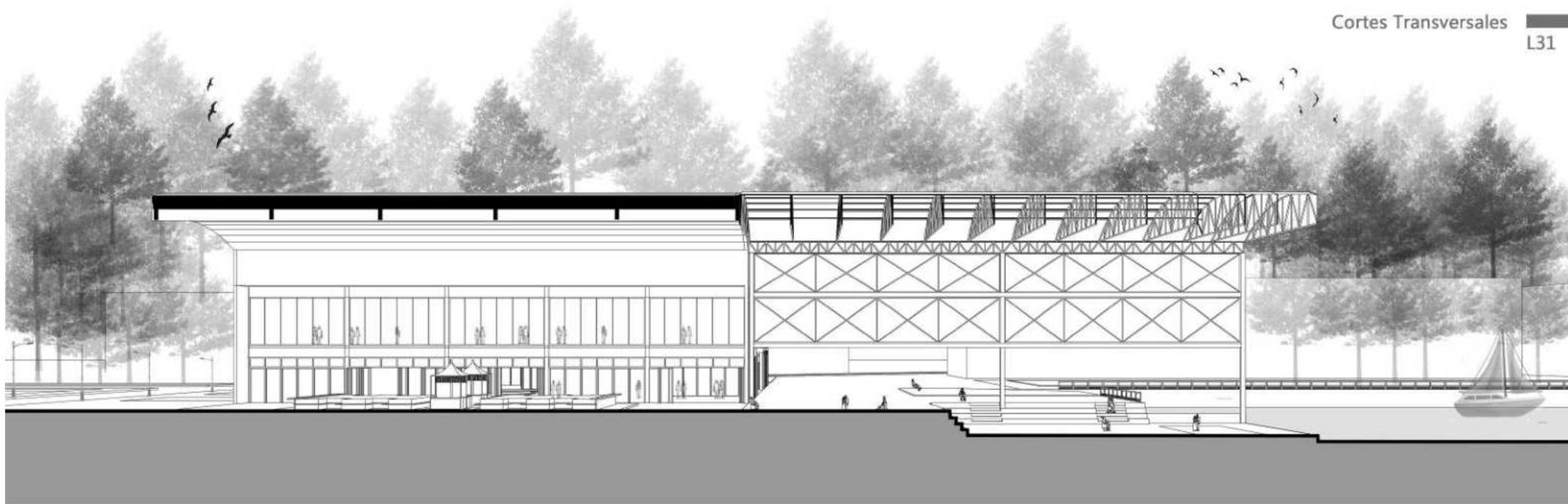


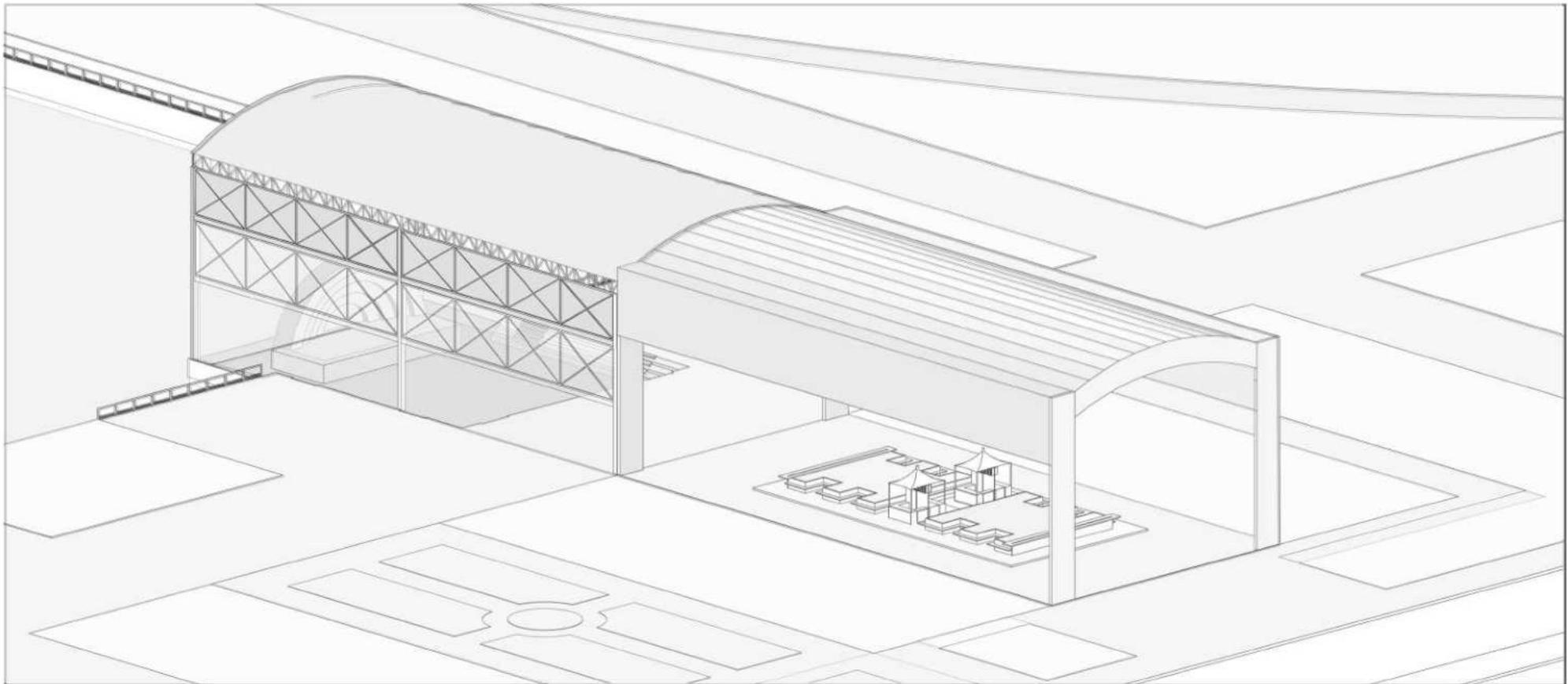












La pasante abovedada en el proyecto del Centro Náutico de Producción y Educación es el vínculo arquitectónico y simbólico entre la trama urbana circundante y el histórico Canal Santiago. Este elemento central no solo conecta físicamente dos espacios significativos, sino que también representa un paso hacia el conocimiento y la experiencia cultural de Astilleros Río Santiago.

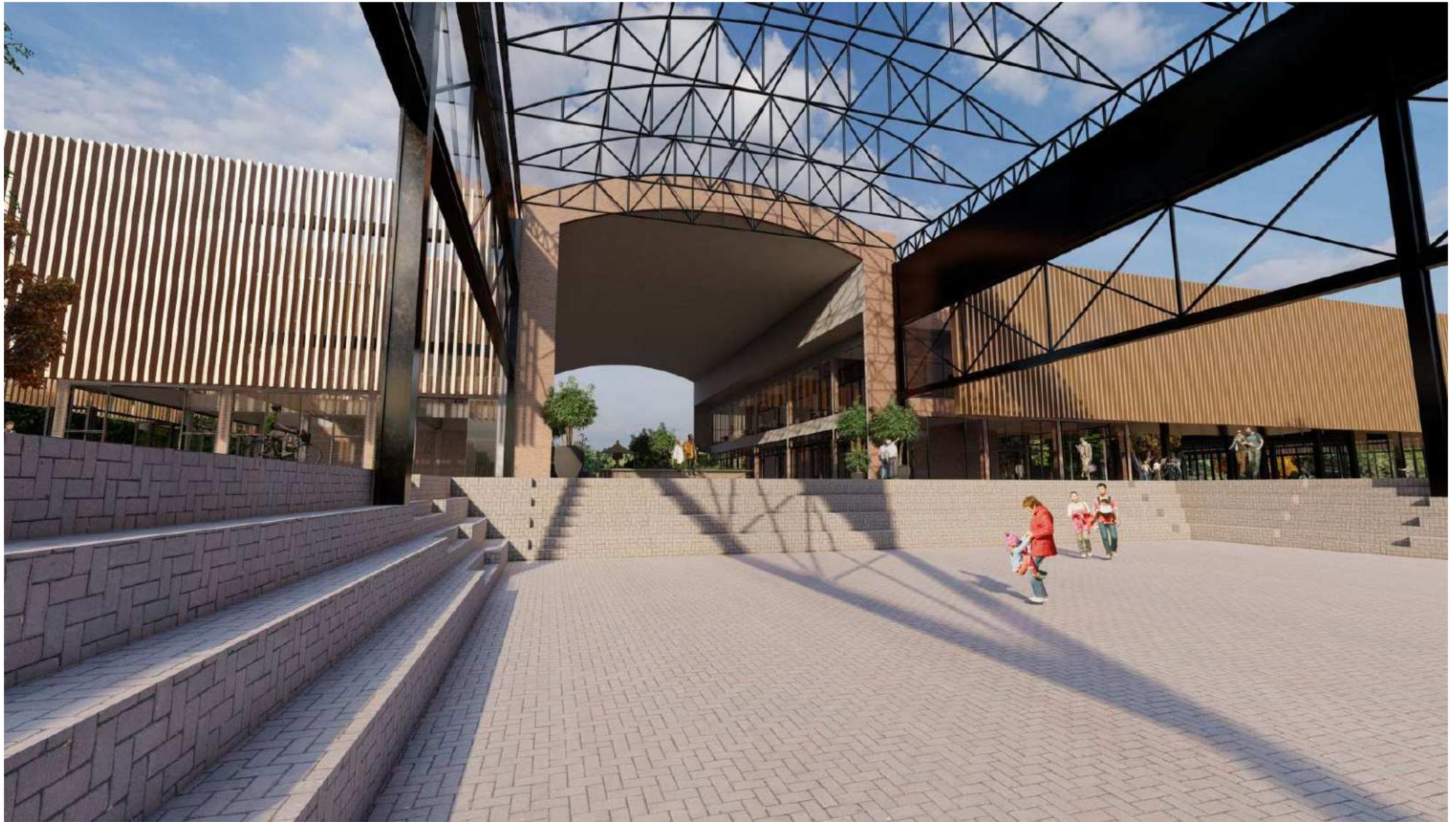
El elemento de Bóveda se respeta de las estructuras preexistentes tan características de Astilleros Río Santiago, teniendo en cuenta también su materialidad, el ladrillo. La cubierta se extiende sobre el espacio libre hasta rematar con el Canal Santiago con la curiosidad de su propuesta de materialidad, en la cuál se busca utilizar materiales modernos como el acero y vidrio, dando esa sensación de modernidad como también fomentando el trabajo que se realiza en Astilleros.

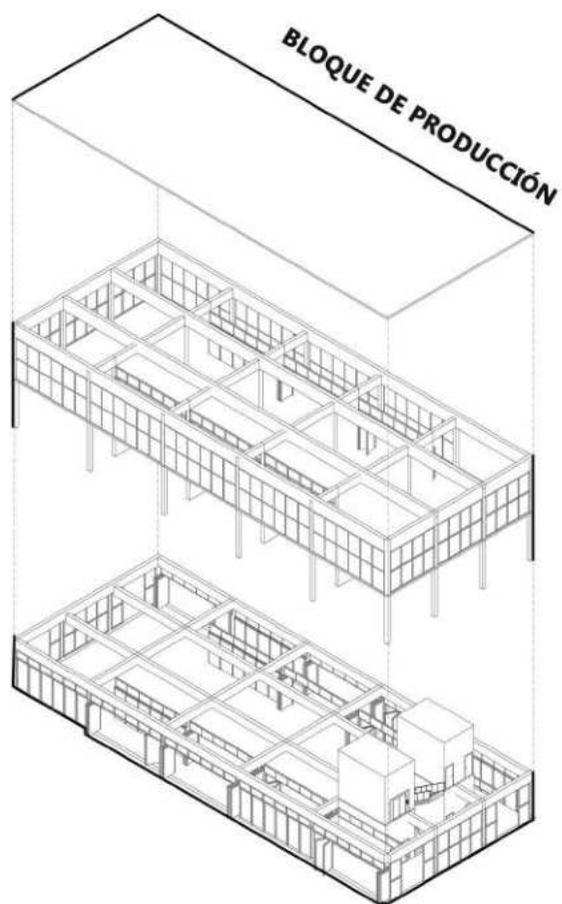
La pasante abovedada es el elemento que invita a los distintos tipos de usuarios a transitarla de distintas maneras, ofreciendo espacio de paseo, de aprendizaje, muestras cultural, museo sobre la historia de astilleros, talleres de oficios, bar, biblioteca, etc. Siendo así un recorrido en el cual se nutre al usuario.

Por último, la pasante remata en el Canal Santiago a nivel cubierta +12m, en conjunto con el anfiteatro que propone e invita a los usuarios a reunirse y compartir a través de distintos eventos.





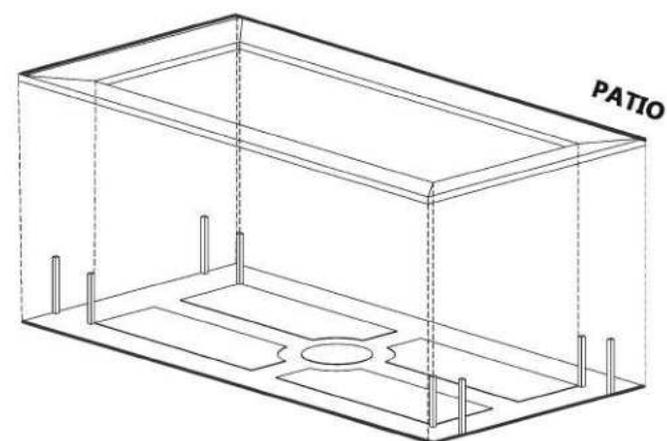




Replicando las **naves secundarias** de la preexistencia es que nace este **bloque de producción**, caracterizándose por su lenguaje moderno si de la materialidad y constructividad hablamos, vidrio y acero.

Iniciando con un módulo estructural de 6,6mx10m, y comprendiendo un submódulo de 3,3mx5m es que se distribuye el programa en la primer y segunda planta.

Se trabaja con 4 espacios principales los cuales se pueden utilizar divididos por 2 o hasta 4 espacios cada uno.



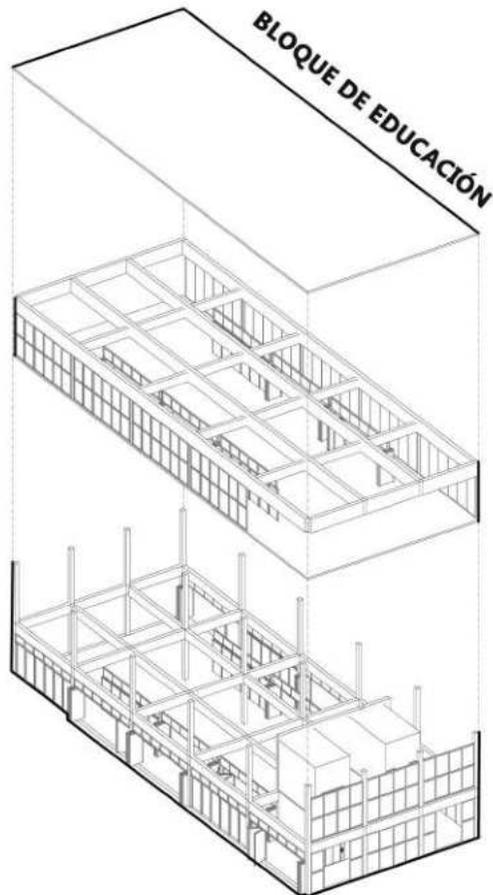
Entre la **Producción y la Educación** mantiene la relación un **gran espacio verde** que funcionan como **Transición** desde y hacia muchos espacios distintos, con dimensiones que permite la creación de algunos-camino que lo atraviese, como también la posibilidad de quedarse y ser parte de ese gran espacio verde.

Este patio también nos ofrece una espacios recorribles semi cubiertos, galerías que nos permiten ir de un lugar a otro al cubierto.





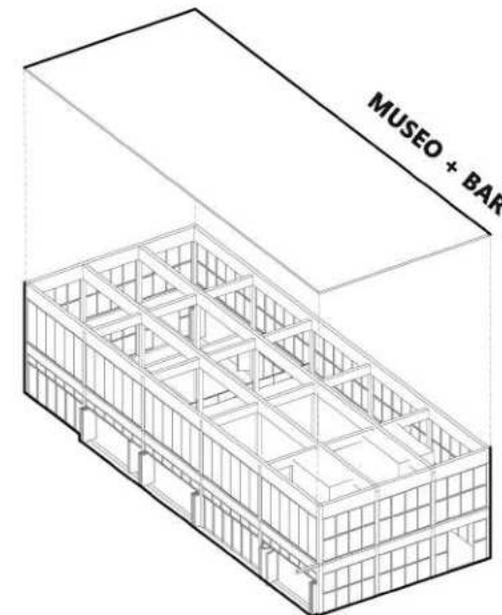




Respetando la preexistencia, es que se busca la forma de utilizar la estructura de las **naves secundarias**, así como también se busca mimetizar a través de la materialidad lo existente con un espacio moderno, **Nuevo**, que **fortalece las cuestiones propias de la historia de Astilleros Río Santiago**.

Iniciando con un módulo estructural de 6,6mx10m, y comprendiendo un submódulo de 3,3mx5m es que se distribuye el programa en la primer y segunda planta.

Se trabaja con 4 espacios principales los cuales se pueden utilizar divididos por 2 o hasta 4 espacios cada uno.



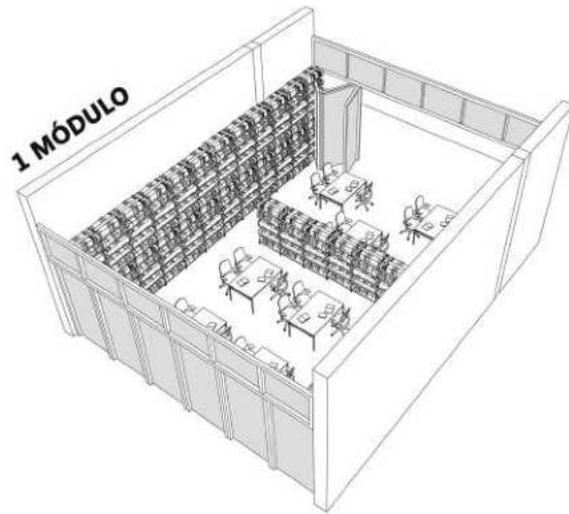
Aprovechando la nave secundaria que limita con la reserva, es que se busca la propuesta de un espacio cultural que le permita a los usuarios recorrer, conocer, aprender y disfrutar de distintos espacios desde donde van a poder comprender la importancia de Astilleros Río Santiago para la producción.

En el nivel 0 se busca la conexión directa con la pasante abovedada y el verde del otro lado, existiendo así un espacio más reservado donde se cuenta la historia de Astilleros Río Santiago; como también un espacio en doble altura que conecta con el Bar en la segunda planta, donde se exponen muestras, arte, elementos históricos de Astilleros, etc.







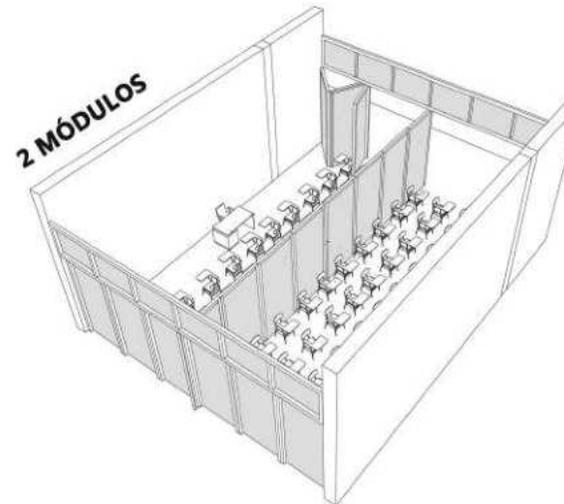


BIBLIOTECA (12mX10m)

1 Módulo - Biblioteca: En su forma integral, el módulo actúa como una biblioteca, proporcionando un espacio amplio y flexible para estanterías, zonas de lectura y estudio. Es ideal para entornos que requieren un área centralizada para el acceso a libros y recursos.

Flexibilidad, permite transformar el espacio rápidamente para adaptarse a diferentes necesidades, desde una biblioteca tranquila hasta aulas o salas de reuniones.

Aplicaciones: Biblioteca, Centro de Investigación, Espacios Educativos.

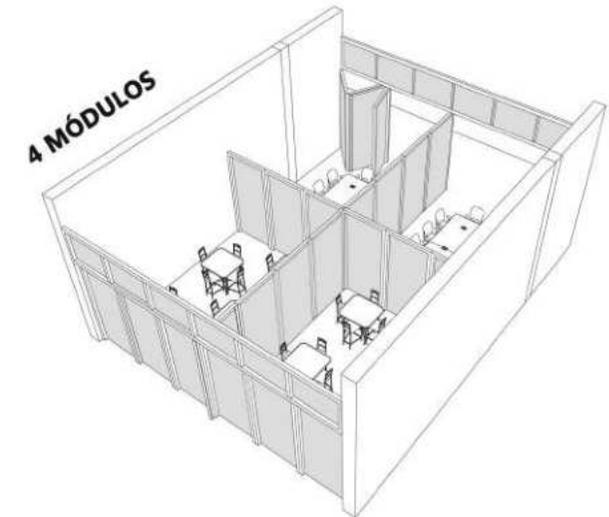


SALÓN DE ESTUDIO (12mX5m)

2 Módulos - Salones de Clases: Al dividir el módulo completo en dos partes, se obtienen dos salones de clases independientes. Cada sala puede ser utilizada para enseñanza o talleres, permitiendo una organización eficiente de actividades educativas o capacitaciones.

Modularidad: La posibilidad de dividir los módulos en dos o en cuatro ofrece una flexibilidad adicional en la disposición del espacio, permitiendo configuraciones personalizadas según los requerimientos específicos.

Aplicaciones: Escuela, Centro de Capacitación, Espacios Comunitarios



SALAS DE REUNIÓN O ESTUDIO (6mX5m)

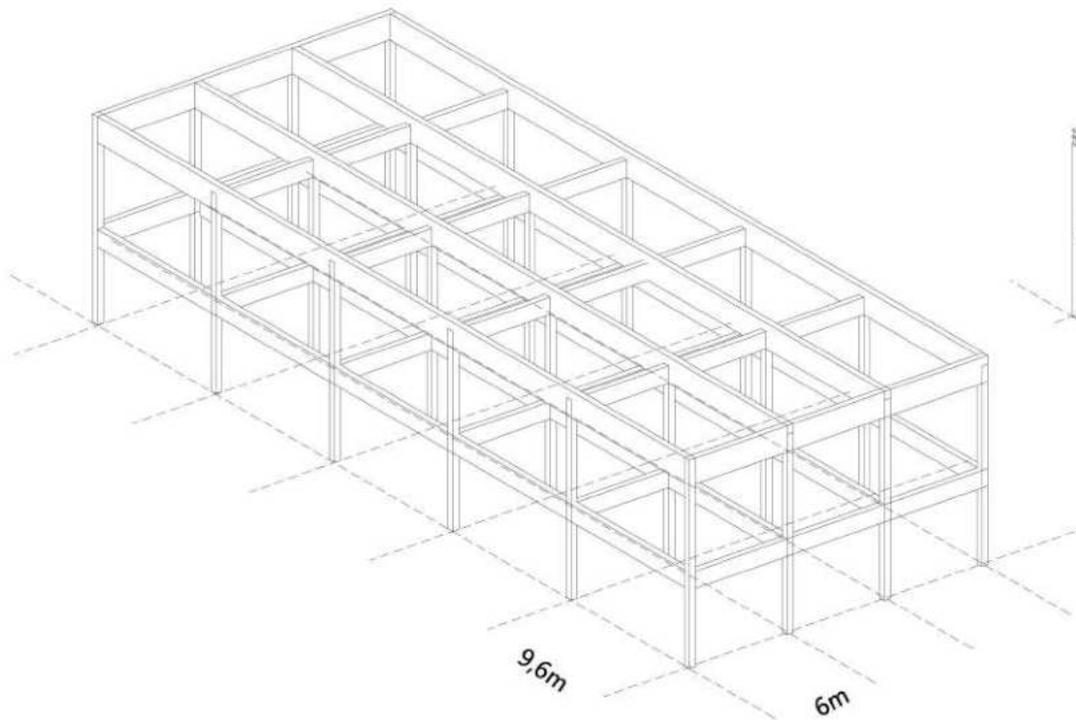
4 Módulos - Espacios Privados de Reuniones o Estudios: Al subdividir el módulo en cuatro partes, se crean cuatro espacios privados, perfectos para reuniones, estudios o trabajos en grupo. Esta configuración permite una mayor privacidad y especialización en el uso del espacio, adaptándose a reuniones de pequeño grupo o actividades de estudio concentradas.

Adaptabilidad: Ideal para entornos educativos y oficinas que requieren un espacio que pueda ajustarse a distintos tipos de actividades y grupos

Aplicaciones: Oficinas, Centro de Formación, Espacios de CoWorking

10 CRITERIOS TÉCNICOS

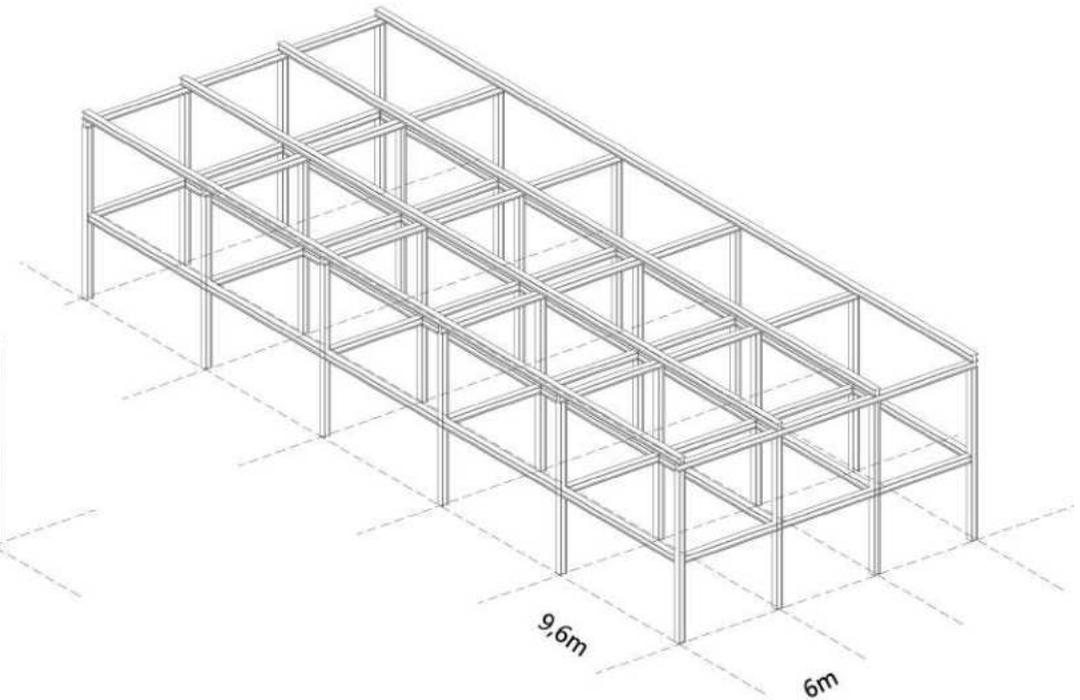
ESTRUCTURA PREEXISTENTE



La estructura preexistente está compuesta por columnas y vigas de **hormigón armado**. Sección de 0,4X0,4 las columnas; y 0,4X1 las vigas. Esta estructura se diseñó con un módulo de 6 x 9,6 metros y está fundada a una platea que cuenta con refuerzos en los puntos de apoyo.

Se decide mantener la estructura de la preexistencia aprovechando las grandes luces que tienen los módulos, permitiendo desarrollar con gran flexibilidad el programa que vaya a abarcar. Teniendo un lenguaje tan característico en Astilleros se decide además mantener la fachada externa de ladrillo común, pero modificando toda la mampostería que hoy existe de ladrillo común en el lado interior del edificio.

ESTRUCTURA PROPUESTA

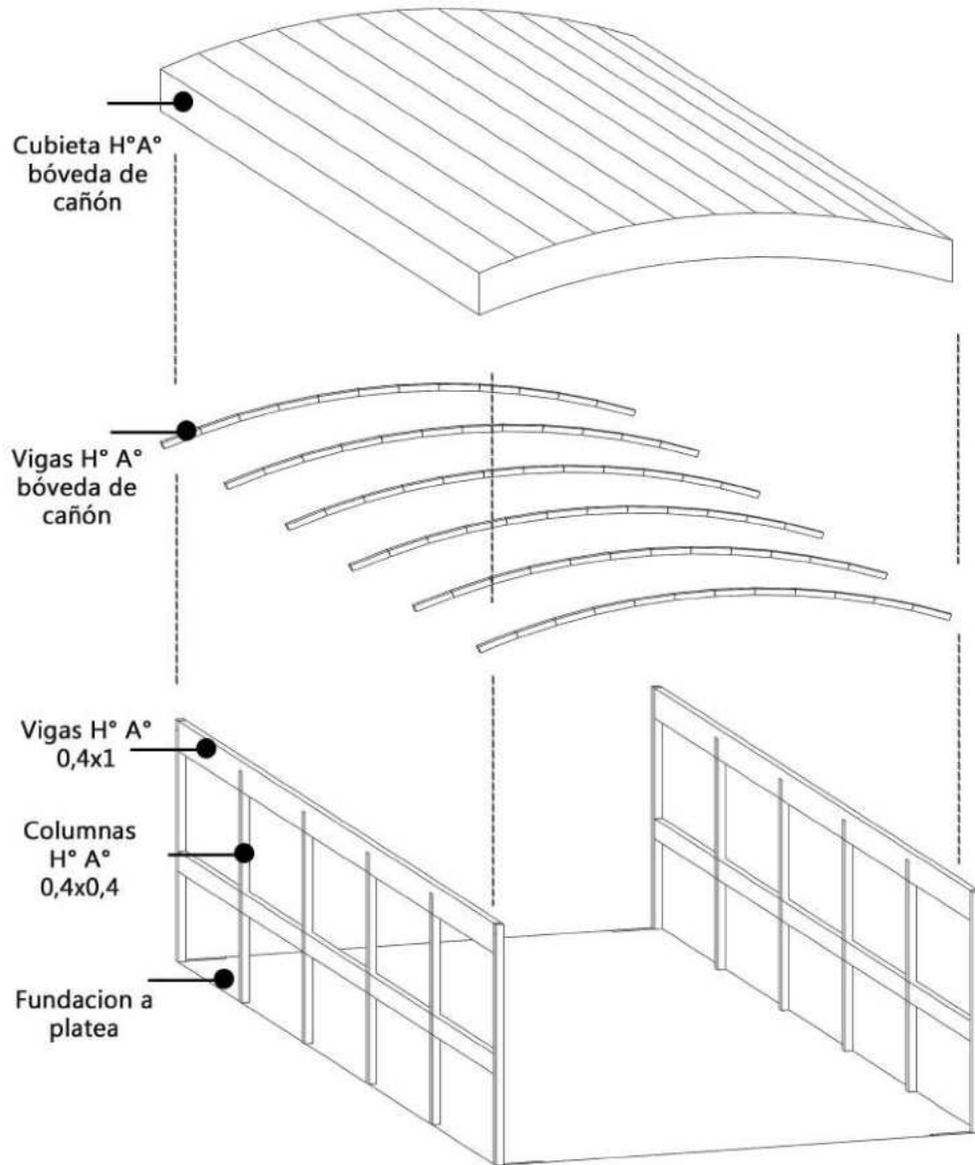


La estructura propuesta para los bloques nuevos está diseñada para ser construida con columnas y vigas de **acero**. Al igual que la preexistente, esta estructura tiene un módulo de 6 x 9,6 metros y también está anclada a la misma platea con refuerzos en los puntos de apoyo.

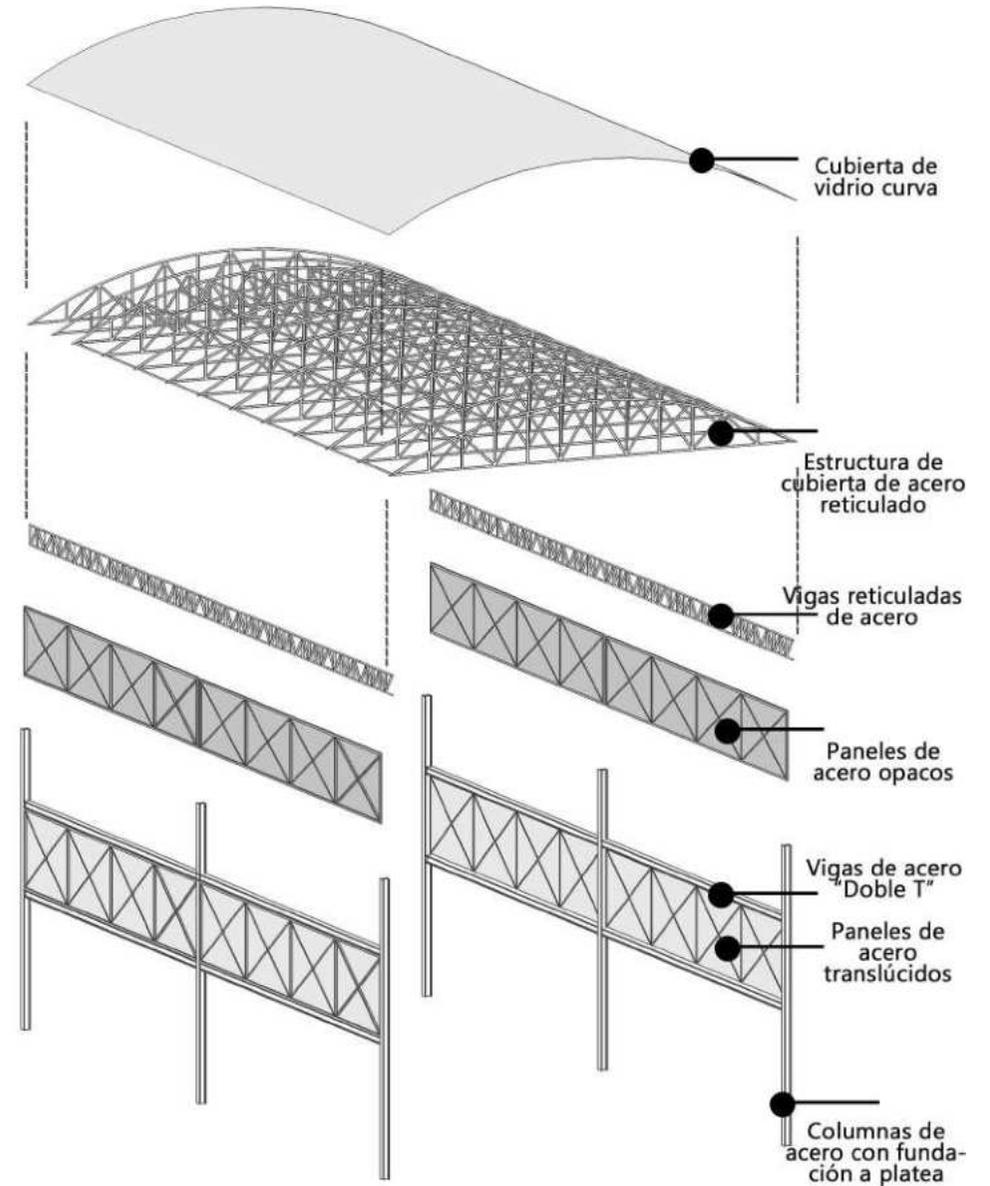
La mano de obra especializada de Astilleros Río Santiago se encargará de la construcción, garantizando alta calidad en la ejecución.

La elección de la estructura de acero permite jugar con esa búsqueda constante del Centro Náutico de mantener un **orden y lenguaje** en relación con lo existente, pero marcando esa diferencia que nos permite proyectar hacia el futuro con nuevos materiales y tecnologías.

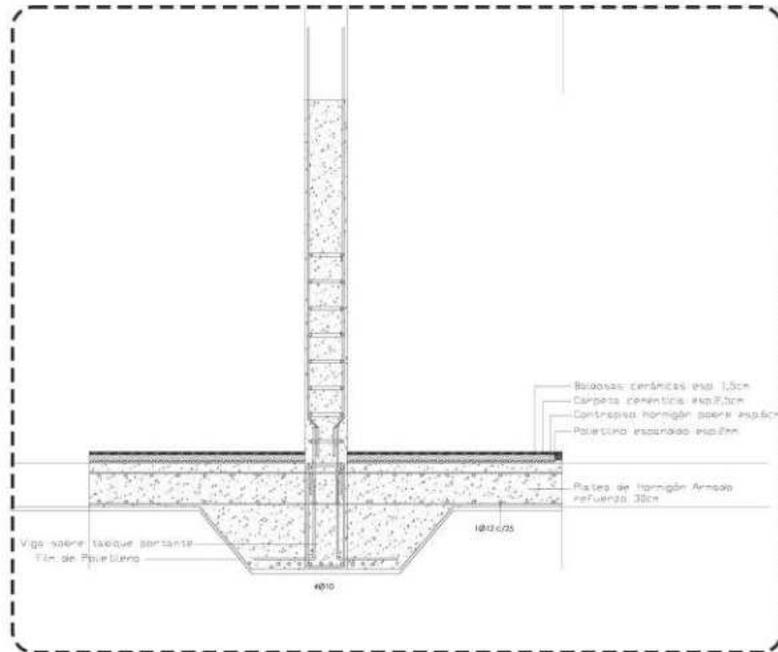
PASANTE ABOVEDADA PREEXISTENTE



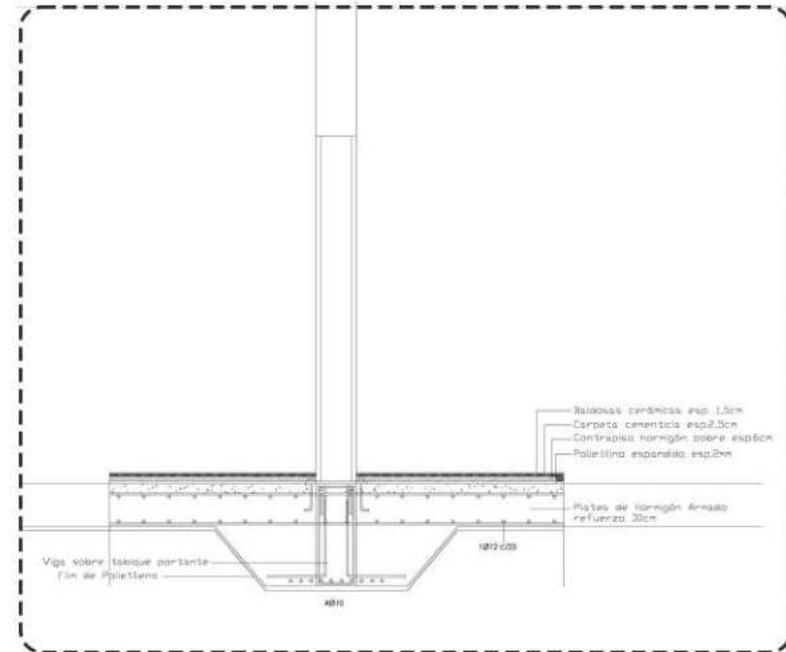
PASANTE ABOVEDADA PROPUESTA



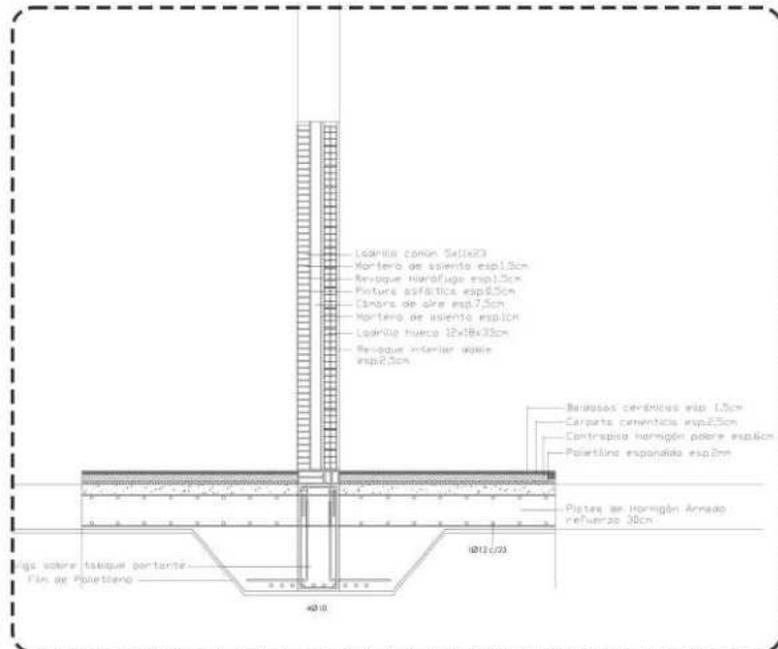
DETALLE 1



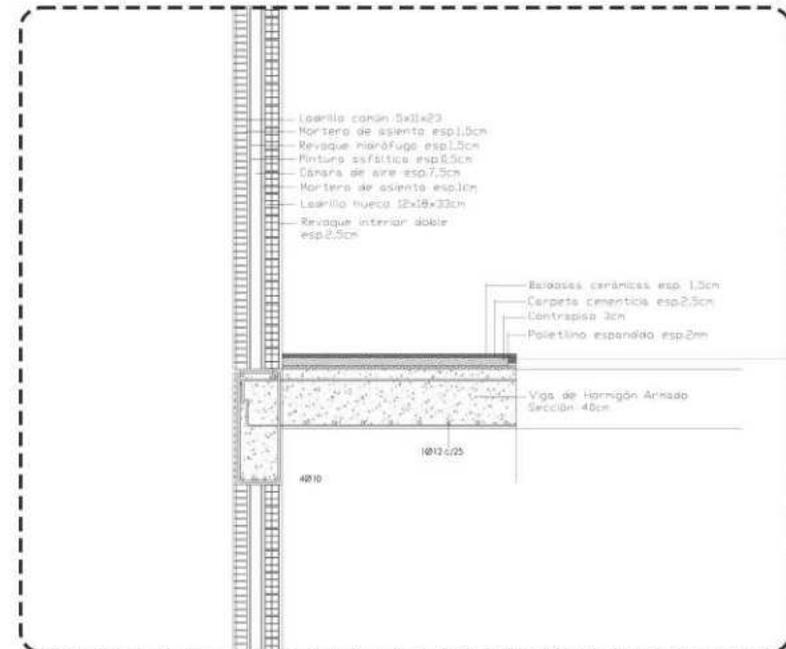
DETALLE 2



DETALLE 3

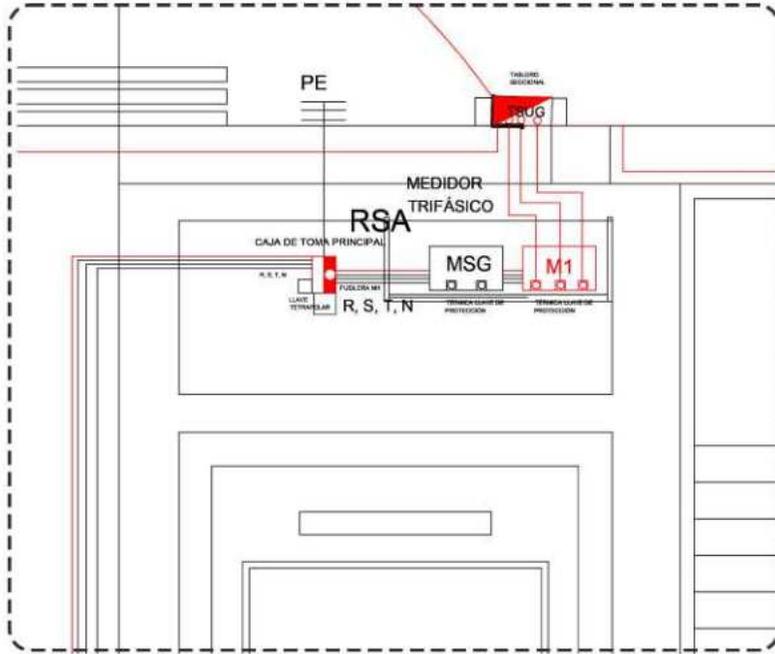


DETALLE 4

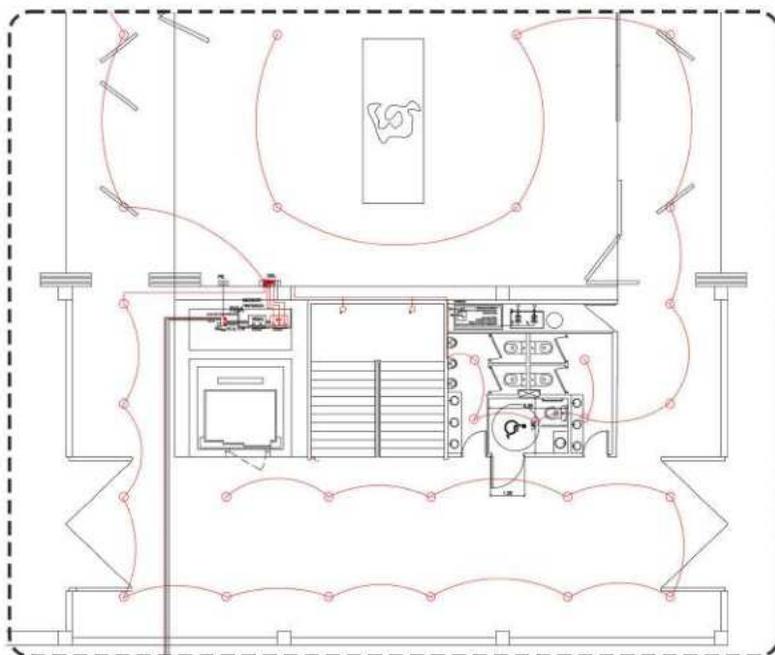




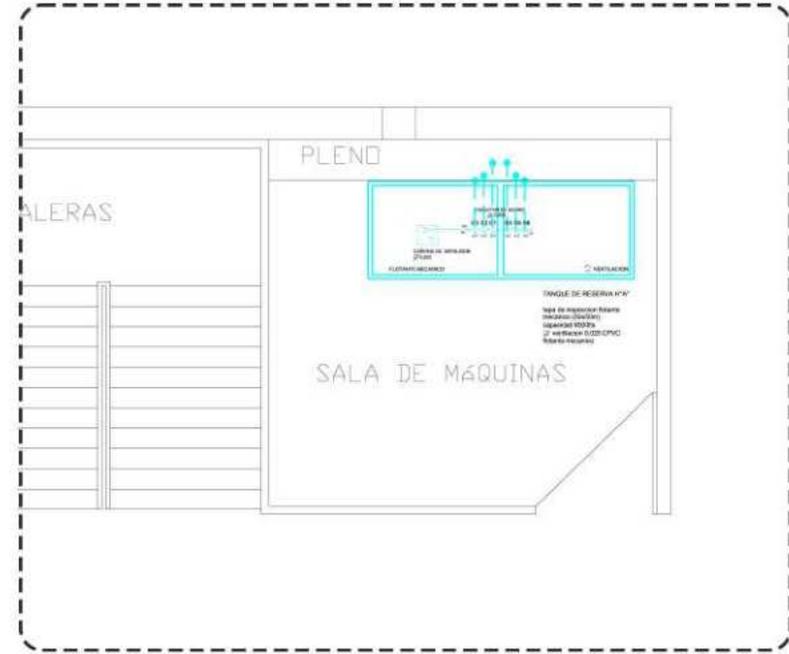
Instalación Eléctrica



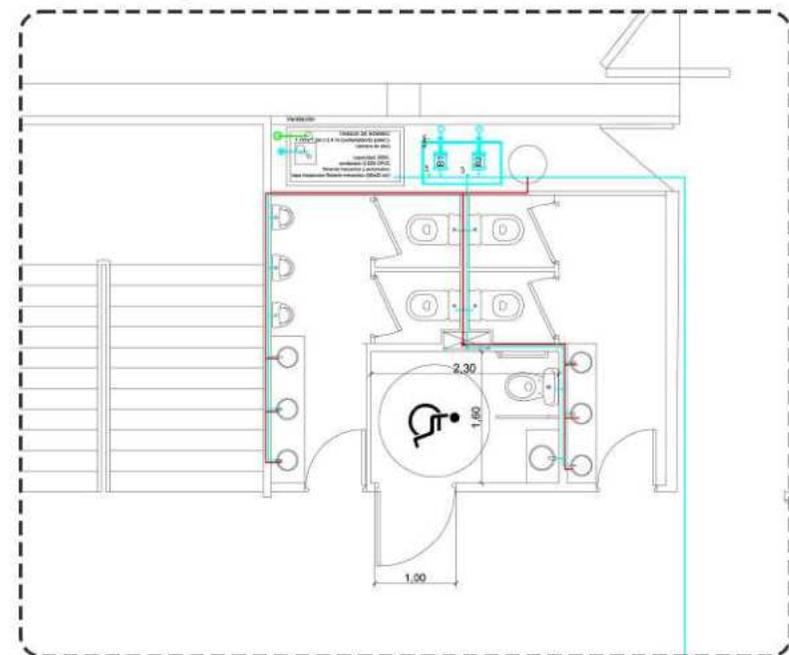
Instalación Eléctrica



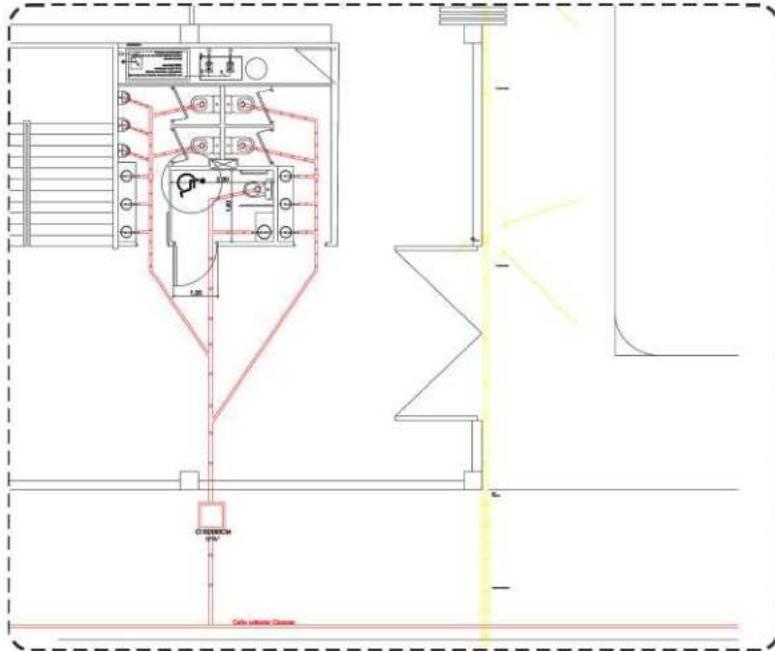
Instalación Agua



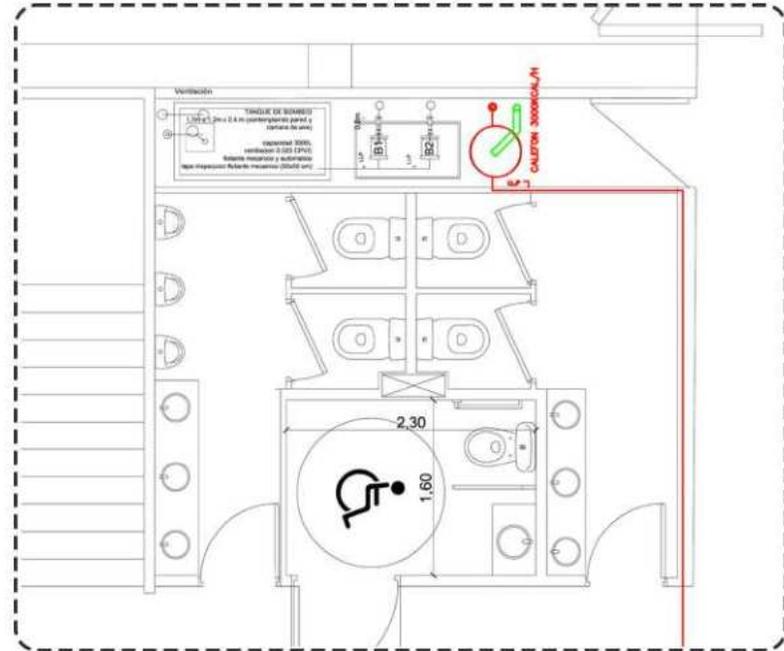
Instalación Agua



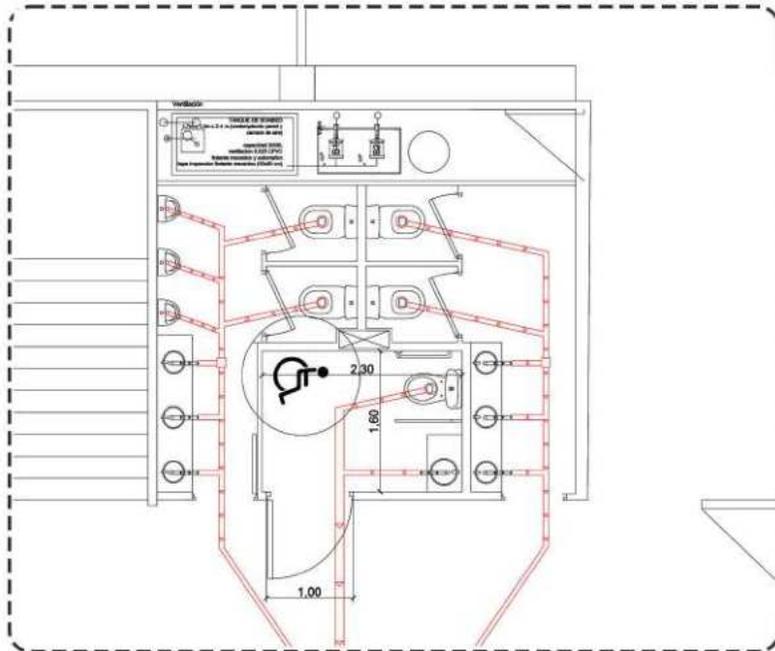
Instalación Pluvial



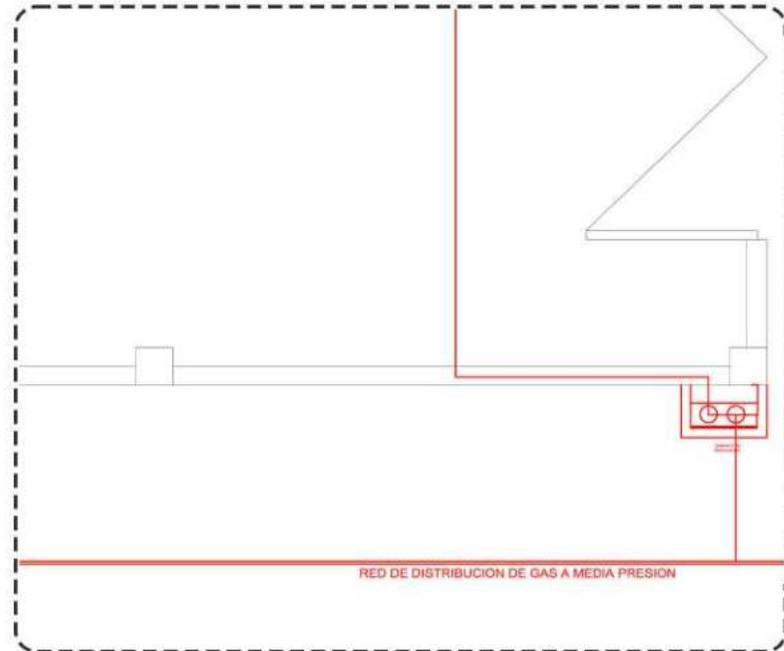
Instalación Gas



Instalación Cloacal



Instalación Gas





EPÍLOGO

■ Consideraciones Finales

Dando inicio a la conclusión final del Proyecto Final de Carrera, me permito hacer una reflexión sobre los años de educación (Primario, Secundario y Universitario), impulsado por el último seminario realizado de las Prácticas Pre-Profesionales Asistidas (PPPA).

Teniendo en cuenta mi paso por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) en la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), la principal sensación que tengo es de agradecimiento a todas las personas que pasaron por el camino de un estudiante universitario, todo es enseñanza, todo es aprendizaje, y es una etapa en donde el foco al desarrollo humano de cada uno de los estudiantes es importantísimo.

Desde el punto de vista del seminario que se realizó a modo de conclusión reconozco el gran enfoque que se hizo sobre "la realidad" del mundo, y cómo podemos, desde nuestra profesión, resolver las problemáticas existentes teniendo en cuenta la sostenibilidad, la innovación, las nuevas tecnologías, etc. Comprender la formación que tenemos como próximos profesionales, y la responsabilidad que asumimos para con la sociedad y con nosotros mismos.

Pero sentía que faltaba un enfoque más "humano" sobre cómo nosotros como hombres y mujeres previo a nuestra profesión debemos comprendernos y conocernos para poder actuar con conciencia.

Como conclusión del seminario había resaltado esta cuestión moral que se relacionaba con el querer sentir estar seguros de lo que hacemos, que lo hacemos bien, qué queremos aprender, una cuestión propia que cada uno debe buscar y encontrar para poder tomar las decisiones correctas.

Un placer haber conocido a Gerardo Wadel, quien nos aportó información muy valiosa para el proceso de autoconocimiento que deberíamos tener todas las personas. Haciendo una conclusión sobre lo que se abordó en el seminario creo que hay dos cuestiones a tener en cuenta:

Una, que es sobre la que se habló, que en fin de cuenta fue comprender la realidad, lo que existe, lo que ya es, y que de forma conciente o inconciente nosotros elegimos formas parte del sistema que ya existe en Nuestra Realidad, nuestra perspectiva, todas las creencias que fuimos adquiriendo de forma conciente o inconciente.

La segunda, creo yo, que es la que le falta a las personas y a la educación, por lo menos, mi experiencia de educación de los tres niveles académicos, el autoconocimiento.

El autoconocimiento como lo esencial del tránsito por la vida, conocernos, comprendernos y entendernos cada vez más, adquiriendo herramientas que nos dan la capacidad de resolver y movernos con mayor certeza sobre las distintas áreas de la vida, como por ejemplo, nuestra profesión.

Y a su vez, parte de conocernos es entender que existen distintas realidades, cosmovisiones distintas, y eso nos va a permitir tener más posibilidades de elección sobre qué queremos hacer y que no con nuestras vidas, entender que es bueno y malo para nosotros, que queremos y que no queremos, como para también poder entender que es bueno y malo para los demás, o de qué manera y con que queremos impactar en las personas.







Capitalizando el Conocimiento