

REACTIVACIÓN PRODUCTIVA DE SEVIGNE:
FORMALIZACIÓN DE LAS DINÁMICAS ESPONTÁNEAS.

Autor: Pedro GUALTIERI

N° : 39547/3

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura POSIK - REYNOSO

Docente: Fernando FARIÑA

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 05/12/2024

Licencia Creative Commons:



01 | TEMA + TERRITORIO

Pag. 01 - 21

02 | ESTRATEGIAS
URBANAS

Pag. 22 - 27

03 | PROPUESTA
URBANA

Pag. 28 - 39

04 | ESTRATEGIAS
ARQUITECTONICA

Pag. 40 - 55

05 | PROPUESTA
ARQUITECTONICA

Pag. 56 - 75

06 | DESARROLLO
TECNICO

Pag. 76 - 94

07 | CONCLUSION

Pag. 95 - 99

08 | BIBLIOGRAFIA

Pag. 100

IDENTIDAD
SOSTENIBILIDAD

IDENTIDAD

La identidad se define como un conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás.

A su vez también como la conciencia que una persona tiene de ser ella misma y distinta a los demás.

Patrimonio inmaterial

Patrimonio construido

Patrimonio natural

SOSTENIBILIDAD

La sostenibilidad se basa en el principio de asegurar las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras, siempre sin renunciar a la protección del medioambiente, el crecimiento económico y el desarrollo social.

Es de gran relevancia pensar y actuar con foco en la sostenibilidad en la construcción, ya que esta industria es la responsable de la mayor generación de co2 a nivel mundial.

"La demolición es un error, nuestra alternativa es la reparación. Se consigue más si se cuida lo que se tiene, que si se desprecia. El resultado es más económico, más lógico y más civilizado".

Anne Lacaton, Lacaton y Vassal





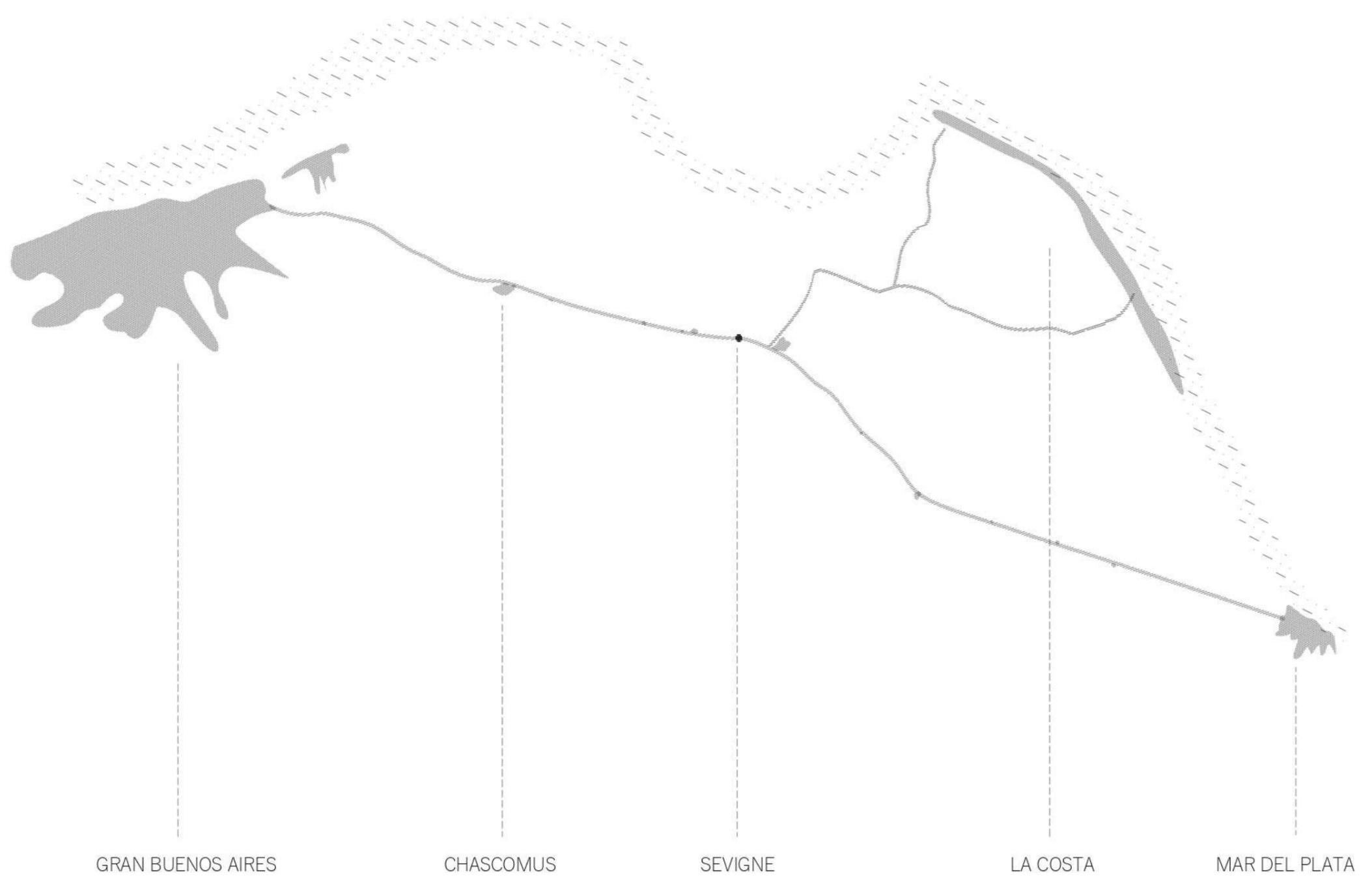
GEOLOCALIZACIÓN POTENCIAL

REGIÓN AUTOVÍA 2
GRAN BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA

El sector se encuentra implantado entre 2 nodos regionales conectados por la Autovía 2 y el Tren General Roca.

La Autovía 2 con 370 km de longitud es una de las de mayor caudal de tráfico del país, especialmente en época estival, ya que une la capital de la república Argentina con la ciudad balnearia de Mar Del Plata y a través de otras rutas provinciales, diferentes destinos turísticos de la costa atlántica bonaerense.

Esta misma a llegado en días de recambio turístico a los 3000 vehículos por hora.



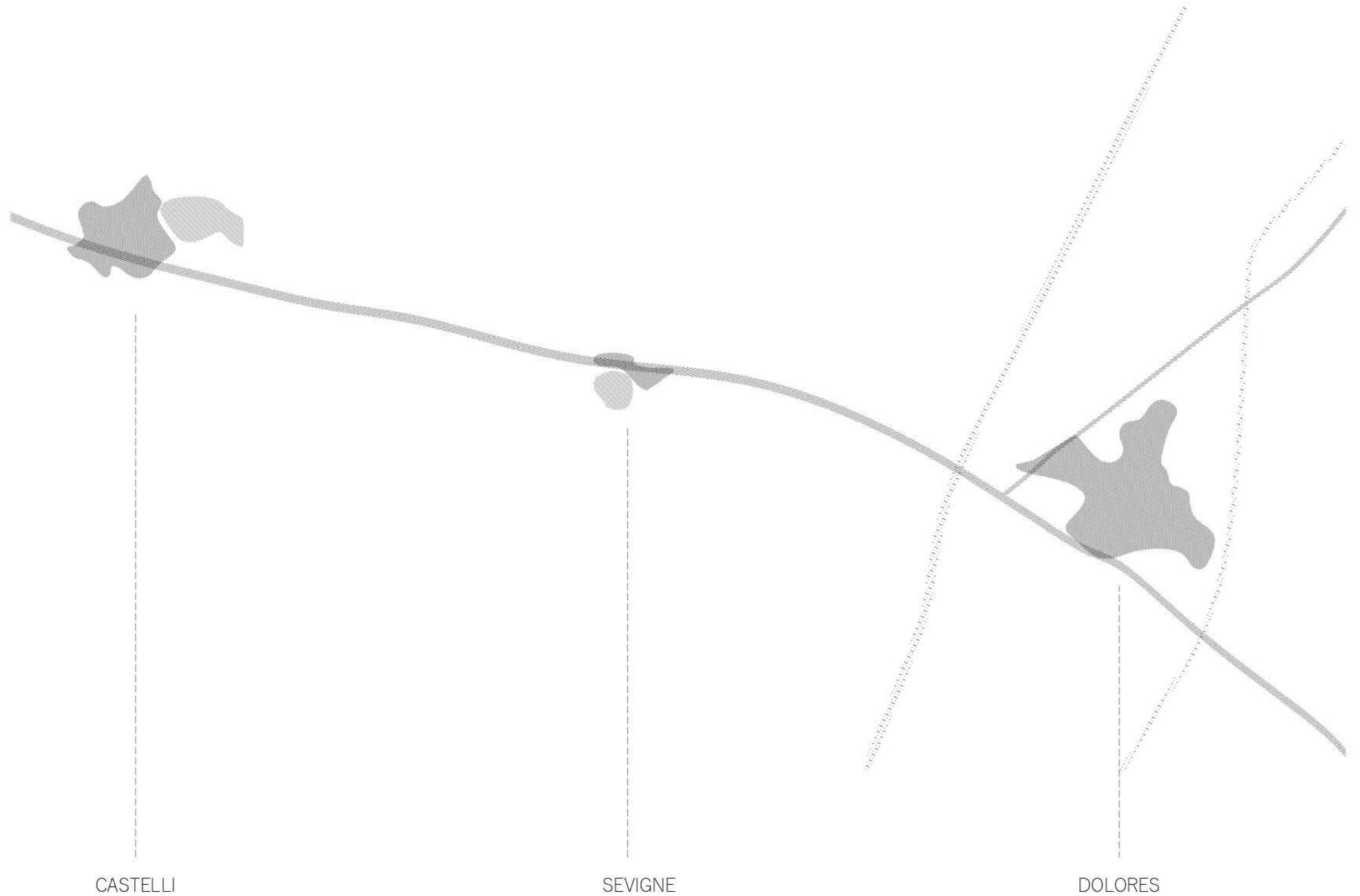


MICRO REGION

CASTELLI - SEVIGNE - DOLORES

Si bien Seigne es perteneciente al partido de Dolores, se encuentra entre los límites de este partido y del partido de Castelli, en medio de sus dos ciudades cabeceras, frente a la Autovía 2.

A pesar de que las principales actividades económicas de estos municipios son la ganadería y la agricultura; Ambos han apuntado y comenzado a desarrollarse turísticamente, impulsando sus festividades locales y sitios naturales, aprovechando su ubicación estratégica en la región.



HISTORIA

"La Estación Sevigne, sería inaugurada el 11 de noviembre de 1874 como eslabón necesario en la extensión del ramal ferroviario que desde Chascomus a Dolores, aspiraba extenderse hasta Maipu.

las estaciones intermedias eran entonces imprescindibles para el funcionamiento eficiente del tipo de locomotoras a vapor utilizadas.

Ubicada en el partido de Dolores, en las cercanías de la laguna "La Limpia", la estación debe su nombre al propietario del campo homónimo, don Mateo Sevigne, quien donara los terrenos para su instalación.

La suerte de la localidad en general, mas allá de los terrenos ocupados por el ferrocarril, fue errática, dependiendo de los sucesivos propietarios de los campos aledaños

La chacra 55 (la villa frente al complejo ferroviario)... en 1924 pasa a manos de don Ciro Aparicio, que como sus antecesores debió respetar aquellas mitades de las manzanas a y b y los terrenos de las calles que separarían las futuras manzanas del mantado pueblo. ...la traza original perdura hasta el presente. ...

El hecho de mudar los talleres de Dolores a Estación Sevigne respondía a razones de necesidad técnica argumentadas por la empresa ferroviaria.. la locación originaria era frecuentemente afectada por graves inundaciones y no poseía agua de la pureza requerida para el enfriamiento de las máquinas. ... el agua de la laguna " La Limpia" parecía ser la suficientemente apta y la Estación Sevigne se encontraba a la distancia ideal..

Así se concretaría uno de los primeros ejemplos del modelo productivo y comunitario que el Ferrocarril Del Sud tenía en mente para sus asentamientos poblacionales completos.

A partir de entonces, nuevos ejemplos a gran escala y de notable diversificación tipológica se llevarían a cabo. Tal es el caso de Remedios de Escalada y Ensenada. Los planos encontrados en los archivos ferroviarios referentes al proyecto y obras realizadas en Estación Sevigne datan de 1903, muestran novedosas propuestas y preveían instalaciones de avanzada para sus empleados.

En octubre e 1905, talleres, viviendas e instalaciones estaban listos para la llegada de los trabajadores y sus familias...

El movimiento comercial que estas instalaciones produjeron en la villa al otro lado del riel parecían augurar un indefinido crecimiento..."



DIAGNOSTICO

EJES DE ESTUDIO DEL TERRITORIO

AMBIENTE Y PAISAJE
NATURAL

CRECIMIENTO Y NORMATIVA
URBANO - TERRITORIALES

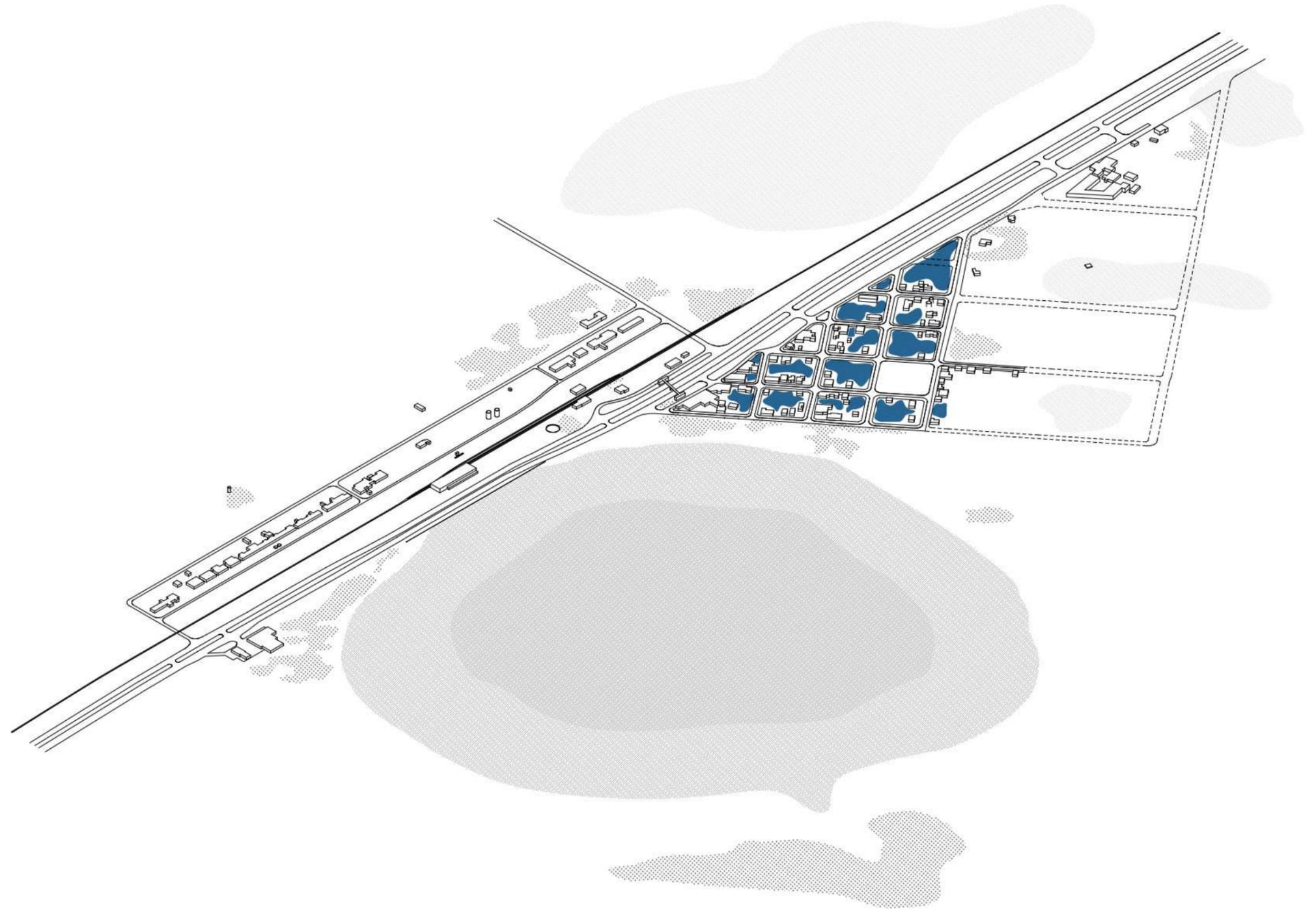
MOVILIDAD Y
ACCESIBILIDAD URBANA Y
REGIONAL

ACCESO AL SUELO Y A LA
VIVIENDA

ACTIVIDAD ECONÓMICA Y
PRODUCTIVA

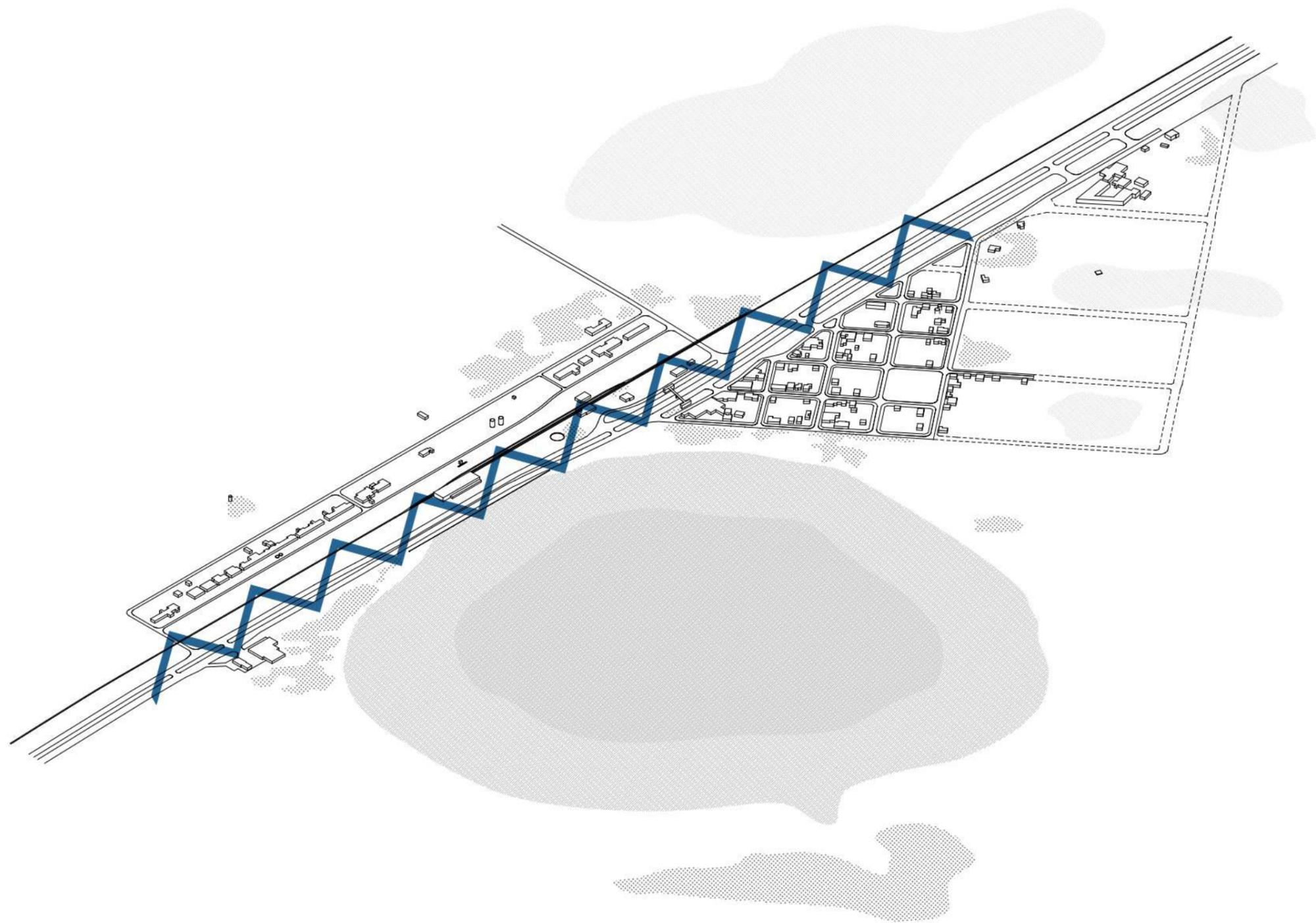
PATRIMONIO E IDENTIDAD

Al estudiar el sitio en el tiempo observamos una gran caída demográfica luego del cese de actividades del ferrocarril a vapor, lo que dejó a la industria ferroviaria de Sevigne casi en desuso, las mismas que posteriormente cerrarían para siempre. Por esto, la falta de trabajo, en Sevigne hay gran cantidad de lotes y viviendas deshabitadas. Y su población es tan solo de 286 habitantes según el censo de 2010.





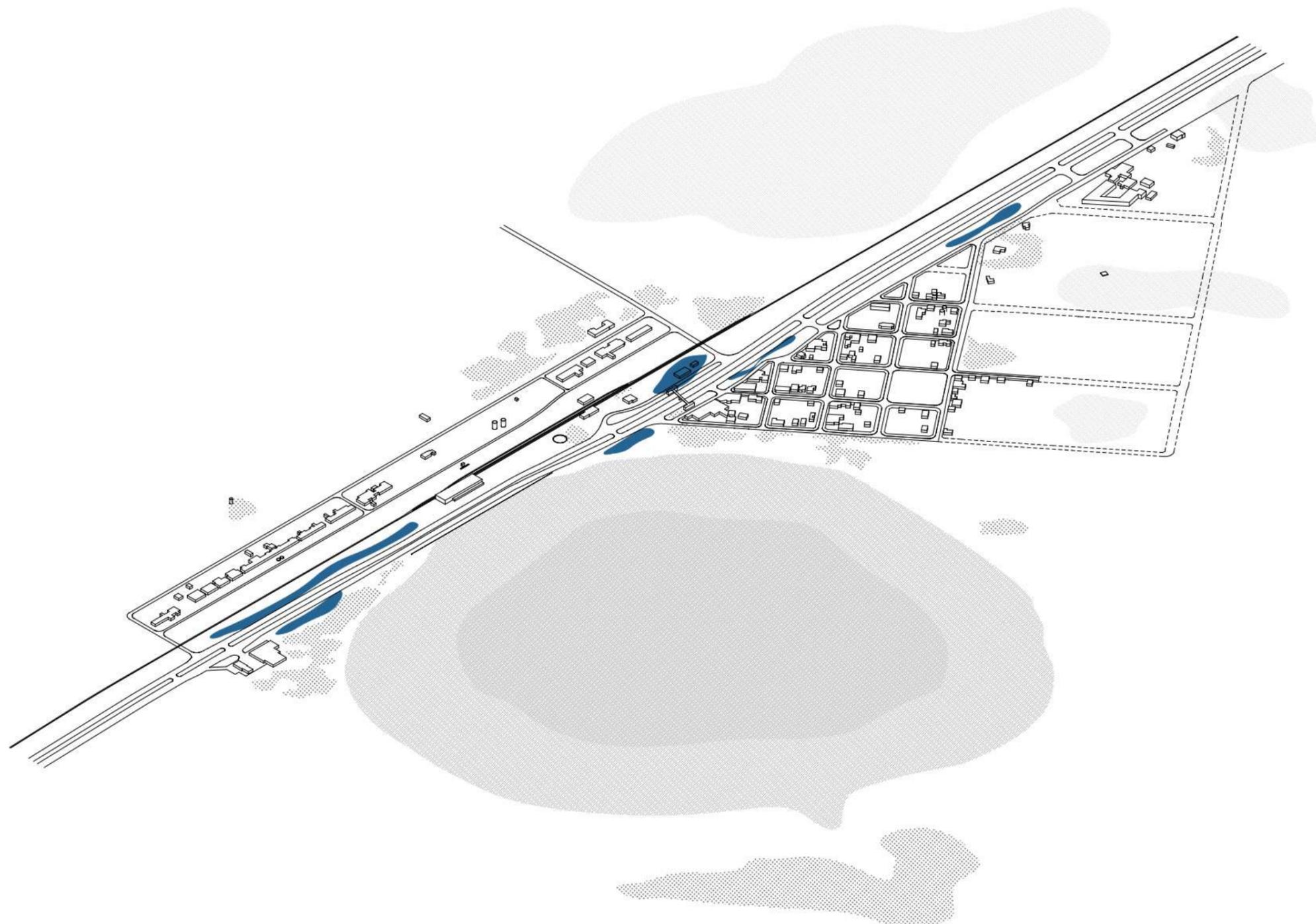
El pueblo se encuentra fragmentado por la Autovía 2, dividiendo a este en 2 áreas, una conocida como la Colonia Ferroviaria, y otra como Villa Don Ciró.





Debido a la falta de trabajo mencionada, sobre la Autovía se localizan puestos de productos regionales, los cuales son el sustento de muchas familias.

Si bien estos generan trabajo para las familias, a su vez, por su localización son conflictivos y generadores de riesgo, por estar a la vera de la autopista, sin la infraestructura necesaria para que los automovilistas frenen.





El sitio conocido como la Colonia Ferroviaria tiene gran valor histórico, por ser uno de los pocos pueblos hechos completamente por el Ferrocarril del Sud, desde sus viviendas, al área de trabajo y sus servicios. Esta era la manera que el ferrocarril había adoptado para seguir expandiendo su alcance.

"Estacion y complejo de sevigne.

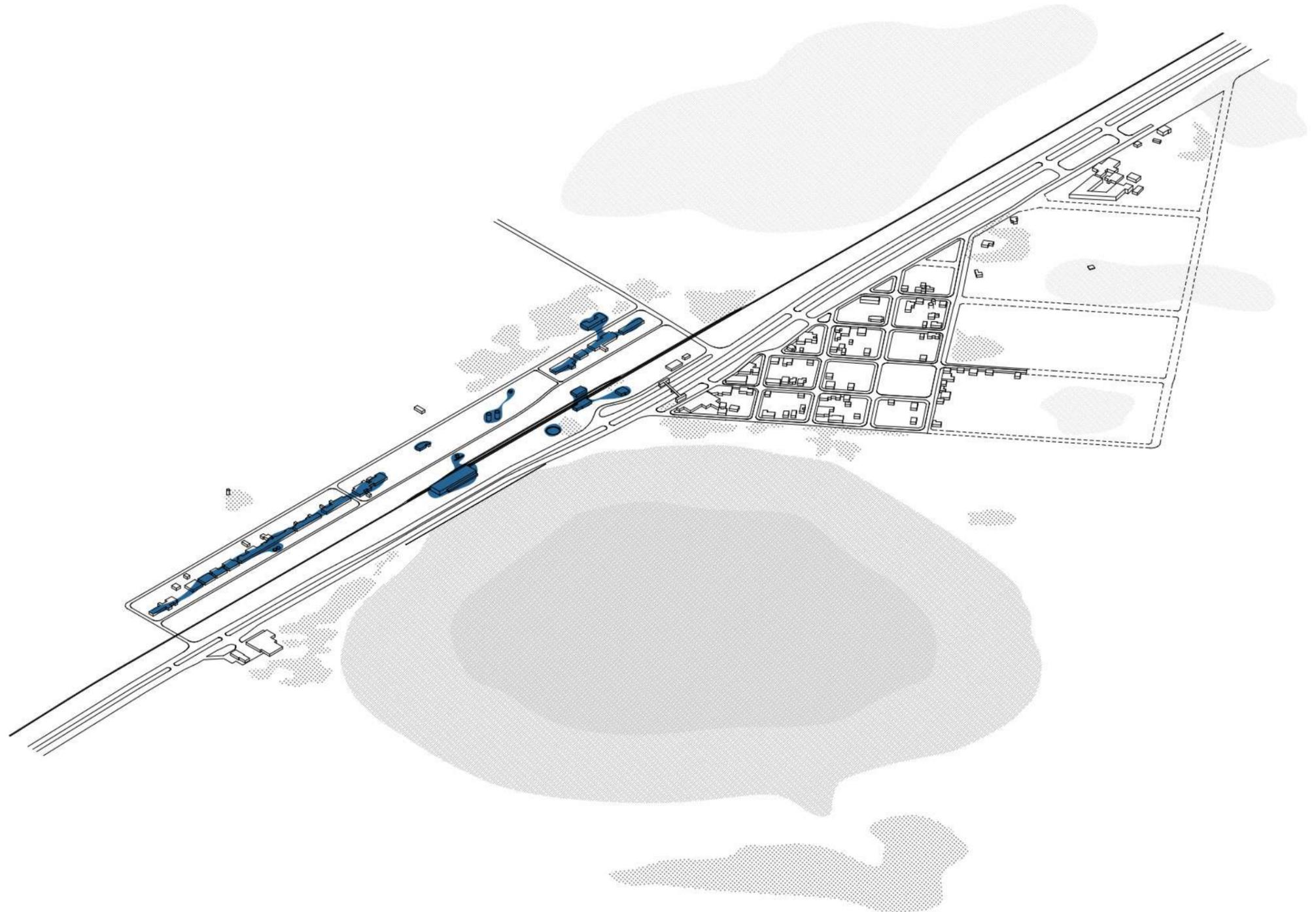
Entre 1901 y 1903, ya se verifica la existencia de documentos y planos presentados al ministerio de obras publicas por el ing guillermo white, para solicitar la autorizacion de:

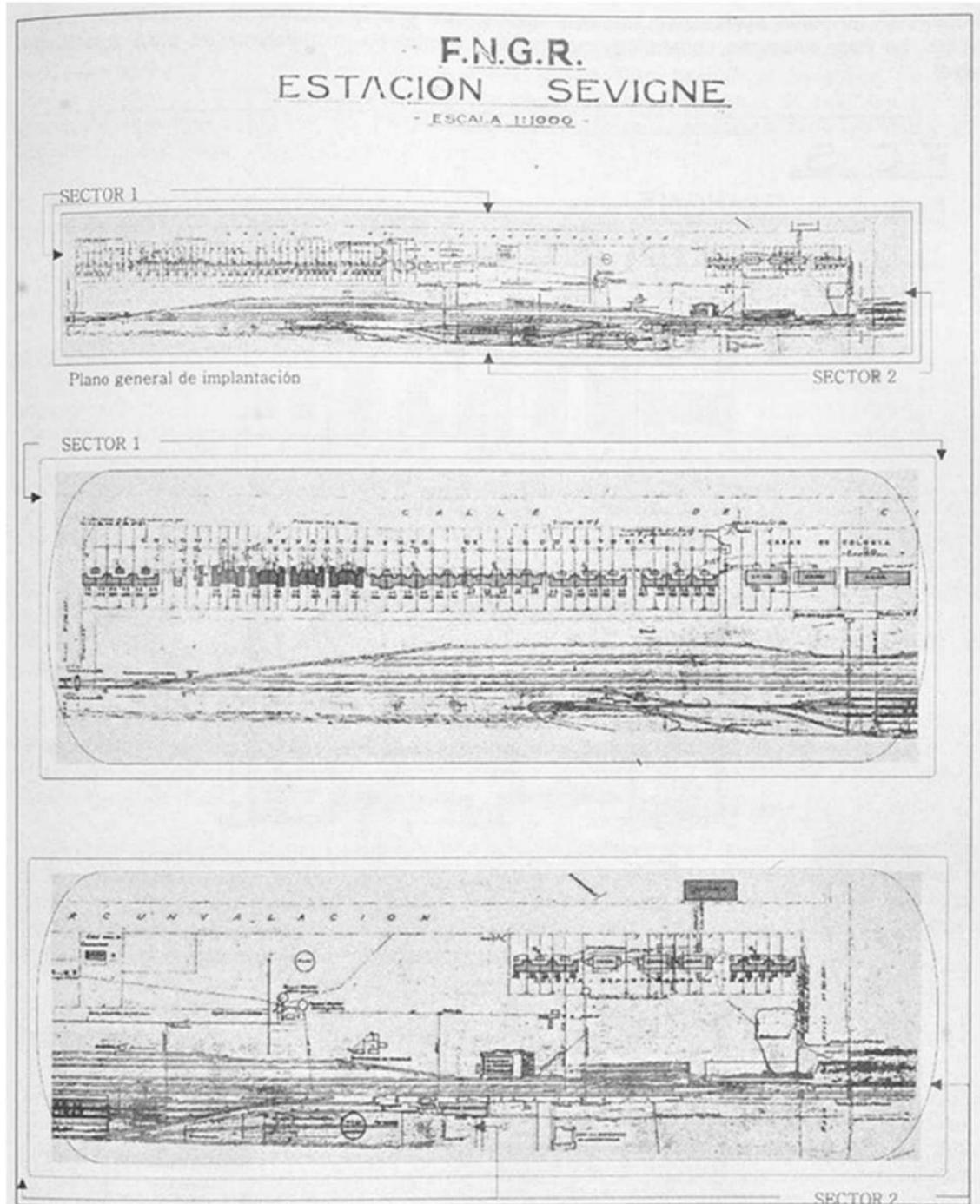
- 55 casas apareadas en tira
- 1 casa para inspectores de locomotoras
- 6 pabellones para empleados solteros y personal en transito
- 1 escuela elemental para 100 alumnos

Datan de 1912 los planos conforme a obra de las instalaciones realizadas... la documentación gráfica del ... galpon de locomotoras... corresponden al 18/1/1906.

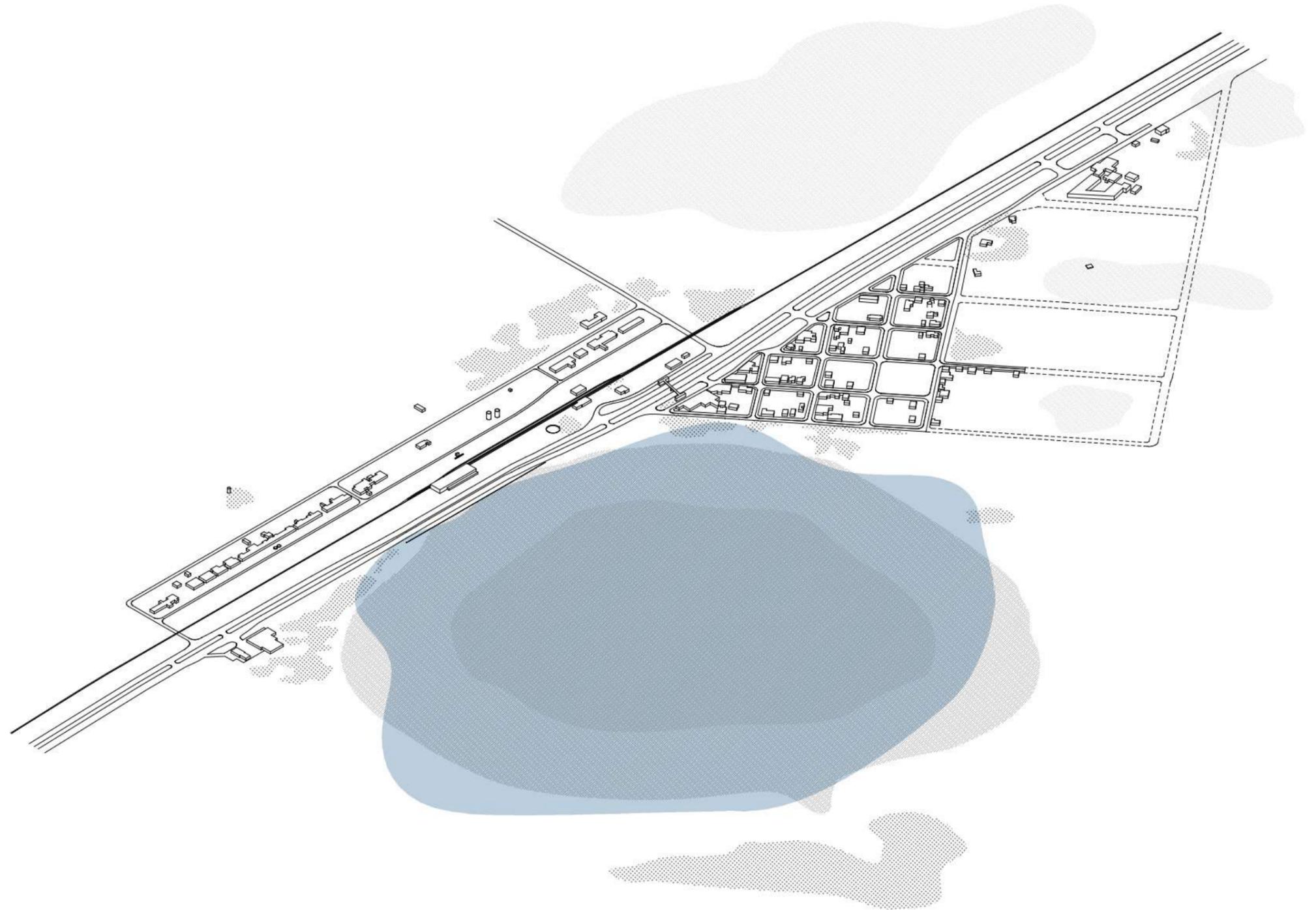
El presente

Desde el año 1962 a la fecha, la desactivacion funcional y productiva del complejo se completo con las iniciativas de privatización de los 90; hoy solo un tren por día se detiene para trasladar a los pocos habitantes que permanecen"





La laguna, de gran belleza natural, paisajística e histórica para el pueblo, ya que por sus aguas se asentó el Ferrocarril en estas tierras. Es en la actualidad, pese a ser privada, gran atractora de turistas de paso, que se detienen a sacar fotos a su paisaje y a las aves que la habitan. Esto si bien es positivo, se convirtió en un factor de riesgo, ya que no hay infraestructura para que esto suceda, y los automovilistas frenen sobre la ruta.





FODA

FACTORES INTERNOS

FORTALEZAS

DEBILIDADES

FACTORES EXTERNOS

- F1 - Laguna como atractivo turístico.
- F2 - Complejo ferroviario patrimonial como atractivo turístico.
- F3 - Puestos de productos regionales.
- F4 - Ubicado a mitad de camino entre Buenos Aires y Mar del Plata, conector por la Autovía 2 y el Ferrocarril Roca.
- F5 - Cercanía a Dolores y a Castelli.

- D1 - No hay lugares que generen puestos de trabajo.
- D2 - No hay escuela secundaria.
- D3 - Poca frecuencia de conectividad pública con las ciudades vecinas.
- D4 - No hay una delegación física que se encargue de las problemáticas de los vecinos.
- D5 - La laguna si bien es un atractivo turístico, es privada.
- D6 - Puestos de productos regionales sobre la ruta, lo cual genera un factor de riesgo.
- D7 - Casas abandonadas - decrecida población.
- D8 - Pérdida de patrimonio construido por falta de mantenimiento y intervenciones que atentan contra este -falta de normativas patrimoniales.
- D9 - Focos contaminantes, basurero a cielo abierto y chatarrero.

OPORTUNIDADES

- O1 - Desarrollo turístico en Castelli, laguna La Rosita, pesca deportiva y turismo rural.
- O2 - Desarrollo turístico de Dolores, termas, pesca deportiva y turismo rural.
- O3 - Parque industrial en Dolores generador de trabajo.
- O4 - Se encuentra entre los dos nodos más importantes de la provincia (Buenos Aires y Mar del Plata) conectados por la Autovía 2 y el Ferrocarril Roca.

- OF (MAXI - MAXI)
- O1 - O2 - F1 - F2 - Creciente desarrollo turístico regional.

ESTIMULAR E IMPULSAR EL DESARROLLO DEL TURISMO REGIONAL DESDE SEVIGNE

- OD (MINI - MAXI)
- O1 - O2 - O4 - D1 - D8 Desarrollo turístico de paso como fuente generadora de trabajo.
- O4 - D5 - Por su ubicación estratégica la desprivatización de la laguna sería un gran punto recreativo y de descanso para los transeúntes de la Autovía 2
- O1 - O2 - D6 - La reubicación de los puestos de productos regionales y su potencialización sería un buen atractor del turismo transeúnte.
- O4 - D8 - Impedir la pérdida de patrimonio construido, ya que es un gran atractor.
- REESTRUCTURAR Y GARANTIZAR EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DEL PUEBLO, CAPTANDO LAS DINÁMICAS QUE SE DAN ESPONTÁNEAMENTE, EXPLOTANDO SUS RECURSOS TURÍSTICOS NATURALES Y MATERIALES.

AMENAZAS

- A1 - El partido de Dolores centraliza a su ciudad cabecera y no invierte en Sevigne.

- AF (MAXI - MINI)
- O1 - F1 - F2 - F3 - Descentralización de las inversiones en la ciudad cabecera impulsión de áreas potenciales como lo es Sevigne.

ESTIMULAR E IMPULSAR EL DESARROLLO DE SEVIGNE, MEDIANTE LA INVERSIÓN PÚBLICA EN SUS ÁREAS COMUNES.

- AD (MINI - MINI)
- A1 - D2 - D4 - La descentralización de la ciudad cabecera ayudaría a Sevigne. sumando escuela secundaria. Una delegación municipal.
- A1 - D3 - D7 - Poner mayor frecuencia de micros y/o tren entre Sevigne y Dolores mejoraría la calidad de vida de las personas de Sevigne al mantenerlas conectadas y con posibilidad de ir con frecuencia a trabajos o servicios que Sevigne no tiene.
- FOMENTAR E IMPULSAR LA DESCENTRALIZACIÓN DEL PARTIDO DE DOLORES, DOTANDO DE CONECTIVIDAD Y ACCESO A LA CIUDAD A SEVIGNE, GARANTIZANDO LA PRESENCIA DEL ESTADO EN EL MISMO.

02 | ESTRATEGIAS URBANAS

OPERACIONES QUE ACOMPAÑAN LAS DINÁMICAS
QUE SE ORIGINAN ESPONTÁNEAMENTE

PROGRAMAS Y PROYECTOS

VISIÓN - OBJETIVO GENERAL

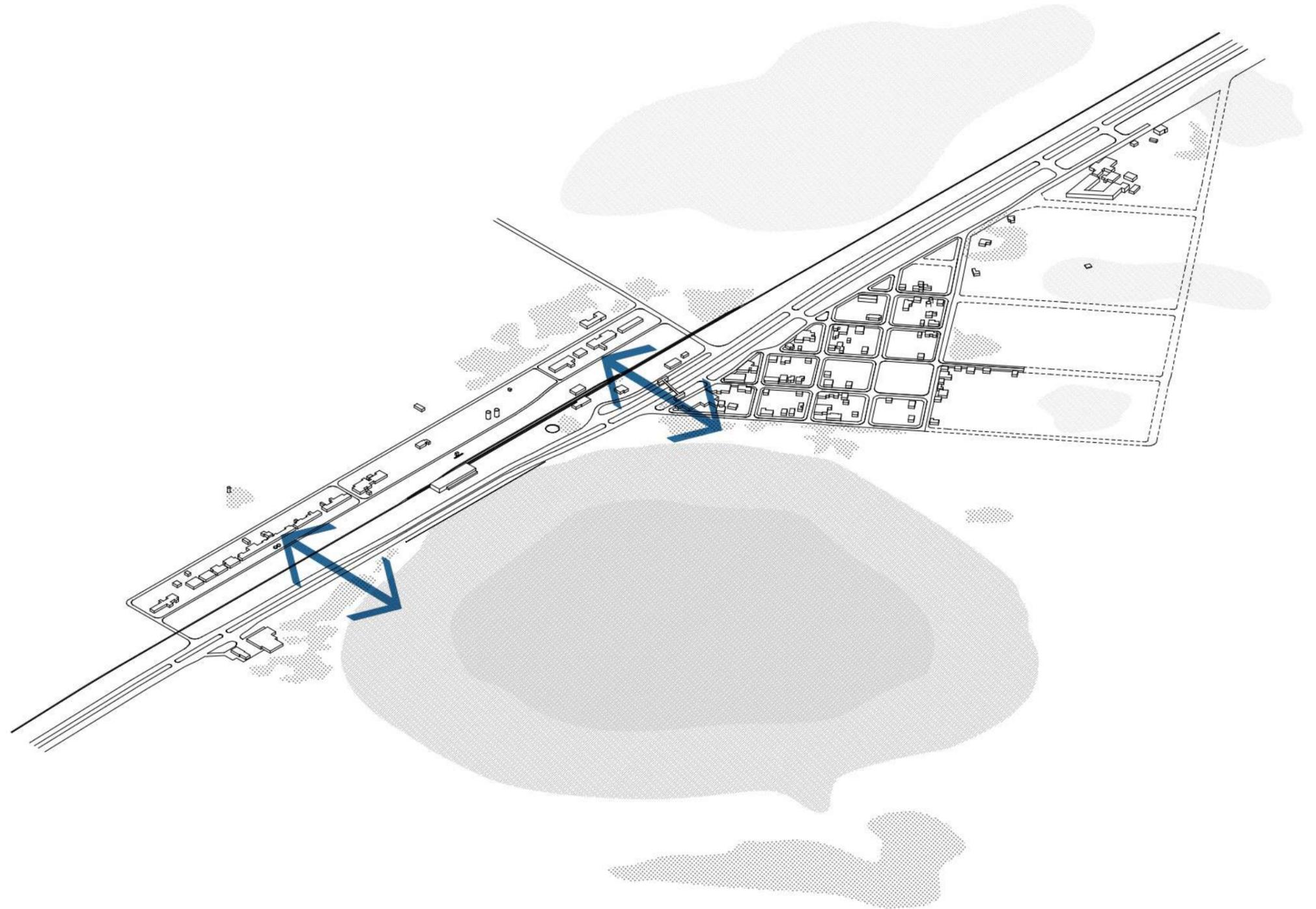
EN SEVIGNE SE BUSCA UN POBLADO COMPACTO, QUE CUMPLA LAS NECESIDADES BÁSICAS DEL CIUDADANO CON EQUIDAD Y PROXIMIDAD, RELACIONADA CON ESPACIOS VERDES DE CALIDAD DONDE SE DESARROLLEN LAS ÁREAS SOCIALES Y CULTURALES. QUE CONSERVE SU PATRIMONIO MATERIAL, INMATERIAL Y AMBIENTAL, CON PARTICIPACIÓN CIUDADANA, INCLUSIÓN Y DIVERSIDAD.

MODELO DE DESARROLLO

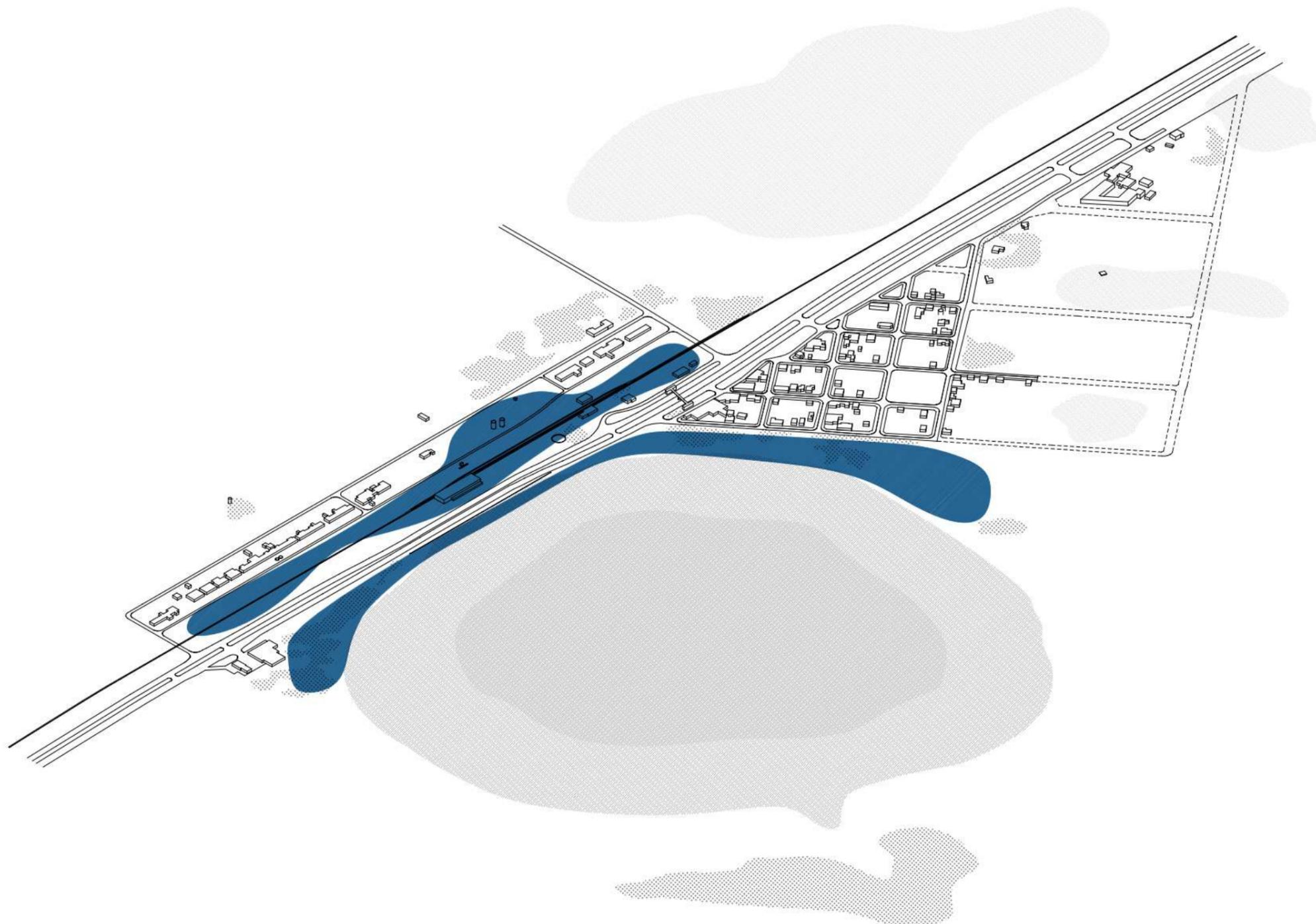
FOMENTANDO EL DESARROLLO MEDIANTE LA EJECUCIÓN DE UNA PLANIFICACIÓN URBANA PARTICIPATIVA, CON LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS QUE INCLUIRÁN LA IMPLEMENTACIÓN DE REGULACIONES PATRIMONIALES Y AMBIENTALES EFECTIVAS, LA CONSERVACIÓN DE LA IDENTIDAD, LA OPTIMIZACIÓN DE LA CONECTIVIDAD, LA CONSOLIDACIÓN Y EL DERECHO A LA CIUDAD Y EL FOMENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

AMBIENTE Y PAISAJE NATURAL	PATRIMONIO E IDENTIDAD	MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD REGIONAL Y URBANA	CRECIMIENTO Y NORMATIVA URBANO TERRITORIALES / ACCESO AL SUELO Y LA VIVIENDA	ACTIVIDAD ECONÓMICA Y PRODUCTIVA
PROGRAMA 1.1	PROGRAMA 2.1	PROGRAMA 3.1	PROGRAMA 4.1	PROGRAMA 5.1
<p>Saneamiento del basural y chatarrero - recuperación ambiental.</p> <p>Plan de arbolado nativo.</p> <p>Separación de residuos desde los hogares - Reciclaje.</p> <p>Cuidado y mantenimiento de los paisajes naturales como lo es la laguna la limpia de residuos.</p>	<p>Capacitaciones respecto a la identidad y al patrimonio.</p> <p>Generar y aplicar normativas de protección patrimonial sobre los vienes ferroviarios.</p> <p>Inclusión en la agenda publicitaria de turismo de dolores.</p> <p>Restauración y mantenimiento del patrimonio construido.</p>	<p><u>Vinculación de Sevigne conectando la Colonia Ferroviaria con la Villa Don Ciro de manera peatonal y ciclista mediante senderos aptos para estos.</u></p> <p>Restringir el indebido cruce peatonal a nivel por la autovía 2 entre la Villa Don Ciro y la Colonia Ferroviaria.</p> <p>Mayor frecuencia de tren a Dolores.</p>	<p>Créditos municipales para impulsar el asentamiento de población en Sevigne.</p> <p>Regularización dominial sobre las viviendas de la colonia ferroviaria.</p> <p><u>Apertura de las calles cedidas del sector de la Villa Don Ciro, con el fin de impulsar el uso sobre el área complementaria.</u></p> <p>Reapertura de la delegación de Sevigne en la ex casa de oficiales del ferrocarril.</p>	<p><u>Estimular e impulsar el desarrollo de la producción y el comercio de productos regionales.</u></p> <p><u>Generar un espacio físico para la venta de productor regionales en el ex galpón de locomotoras del ferrocarril.</u></p> <p><u>Gestar la creación de un sendero que vincule las áreas de interés de los turistas, para así poder impulsar el turismo.</u></p> <p>Alentar e impulsar un área de producción frutiortícola para abastecer la región de productos agroecológicos.</p>

Se busca subsanar la fragmentación que ocasiona la Autovía 2, para mejorar la conectividad tanto de residentes como de turistas de manera peatonal y ciclista.



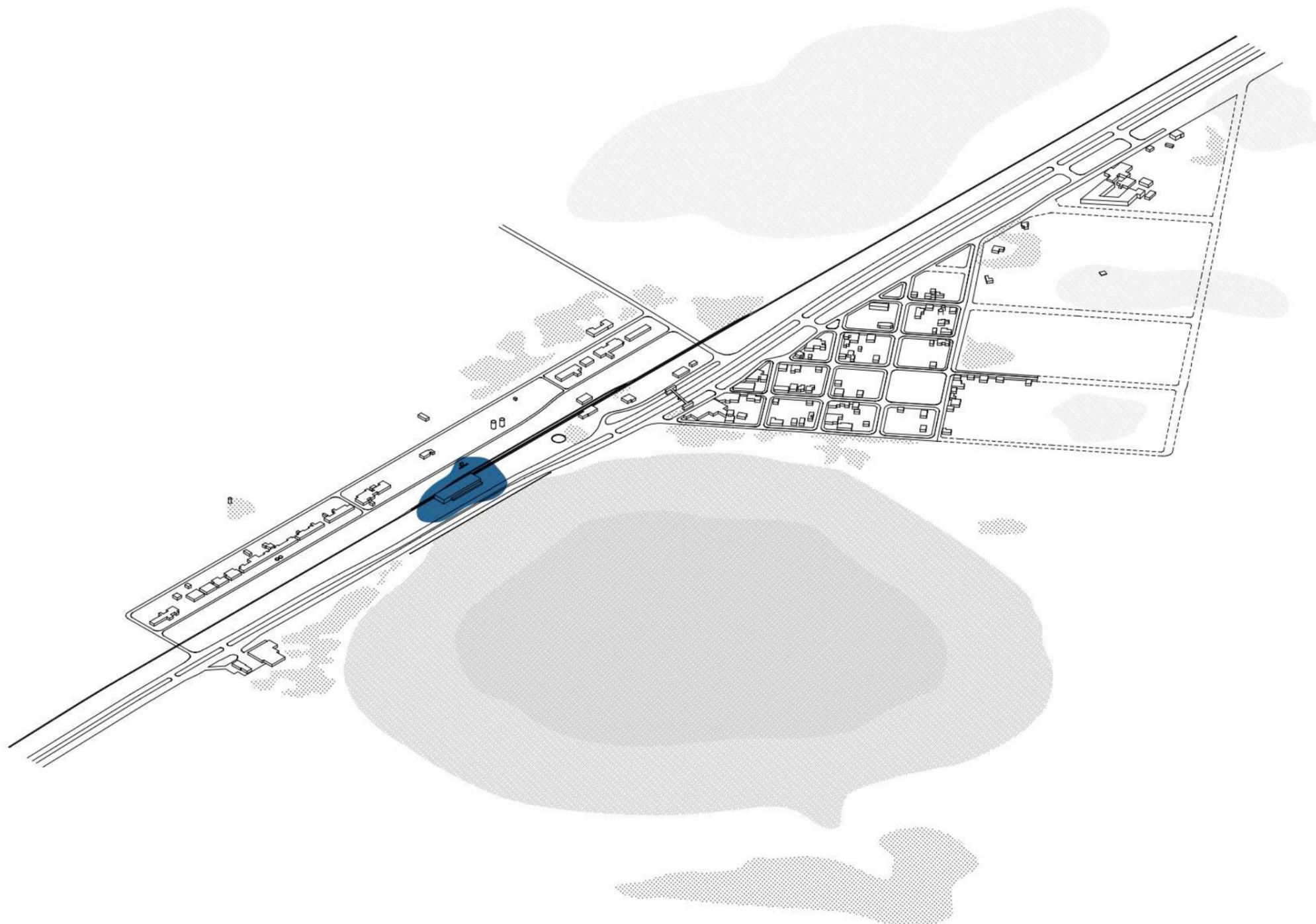
Se busca dar lugar al turismo espontáneo sobre la laguna, y sobre el área Patrimonial, generando áreas de descanso y recreación para los transeúntes. Y a su vez estos poder ser aprovechados por los habitantes del pueblo.



ÁREAS DE SERVICIOS

Se plantea un área de servicios que en conjunto con las áreas recreativas y de descanso generen un foco de reactivación económica.

Para este se plantea el aprovechamiento y la refuncionalización del Galpon de Locomotoras del Ferrocarril del Sud.



CARTAS PATRIMONIALES

Para el planteo se tuvieron en cuenta las cartas patrimoniales, para no perjudicar ni el patrimonio construido ni el patrimonio natural.

CONFERENCIA DE NARA SOBRE AUTENTICIDAD 1994

“En un mundo cada vez más presionado por las fuerzas de la globalización y la homogeneización, y en el que la identidad cultural a veces se busca a través de un nacionalismo agresivo o la supresión de minorías culturales, la consideración de la autenticidad en la práctica de la conservación, contribuye esencialmente a clarificar y comprender todos los aspectos de la memoria colectiva de la humanidad”

CARTA INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS CIUDADES Y ÁREAS URBANAS HISTÓRICAS Adoptada por ICOMOS en octubre de 1987.

En el caso de ser necesario transformar los edificios o construir otros nuevos, todo agregado deberá respetar la organización espacial existente, particularmente su parcelamiento, volumen y escala así como el carácter general impuesto por la calidad y el valor del conjunto de construcciones existentes. La introducción de elementos de carácter contemporáneo, bajo reserva de que no perturbe la armonía del conjunto, no debe ser desalentada ya que puede contribuir a su enriquecimiento. “

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE EL PATRIMONIO INDUSTRIAL / JULIO, 2003

“El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.”

“Todo territorio debe catalogar, registrar y proteger los restos industriales que quiera preservar para generaciones futuras.”

“Se debe producir material educativo específico sobre el pasado industrial y su patrimonio para los estudiantes de primaria y secundaria.”

“El interés y el afecto público por el patrimonio industrial y la apreciación de sus valores son las formas más seguras de conservarlo.”

CARTA DE VENECIA. 1964

“La conservación y restauración de monumentos tiende a salvaguardar tanto la obra de arte como el testimonio histórico.”

“La conservación de monumentos implica primeramente la constancia en su mantenimiento.”

“La conservación de monumentos siempre resulta favorecida por su dedicación a una función útil a la sociedad; tal dedicación es por supuesto deseable pero no puede alterar la ordenación o decoración de los edificios. Dentro de estos límites es donde se debe concebir y autorizar los acondicionamientos exigidos por la evolución de los usos y costumbres.”

“Los elementos destinados a reemplazar las partes inexistentes deben integrarse armoniosamente en el conjunto, distinguiéndose claramente de las originales, a fin de que la restauración no falsifique el documento artístico o histórico.”

“Los añadidos no deben ser tolerados en tanto que no respeten todas las partes interesantes del edificio, su trazado tradicional, el equilibrio de su composición y sus relaciones con el medio ambiente”

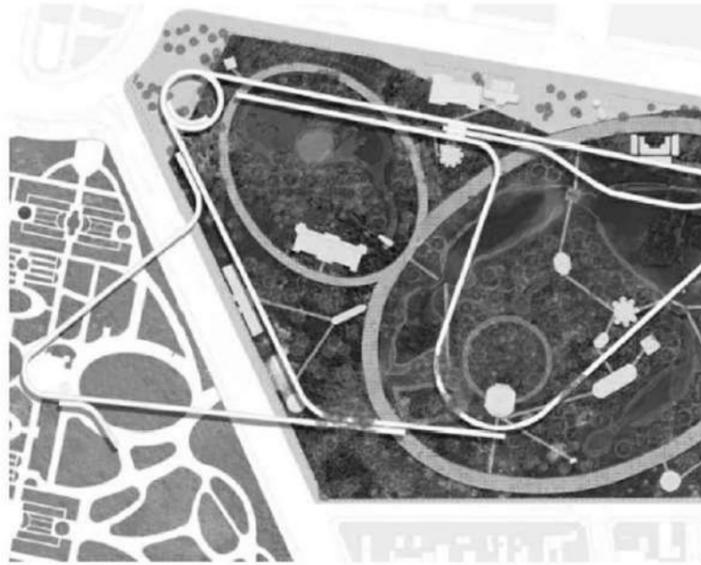
CARTA DEL TURISMO CULTURAL

Adoptada por ICOMOS en noviembre de 1976.

“El turismo es un hecho social, humano, económico y cultural irreversible. Su influencia en el campo de los monumentos y sitios es particularmente importante y sólo puede aumentar, dados los conocidos factores de desarrollo de tal actividad. “

“el turismo aparece como uno de los fenómenos propicios para ejercer una influencia altamente significativa en el entorno del hombre en general y de los monumentos y sitios en particular.”

“Declaran solemnemente que su acción tiene como fin el respeto y la protección de la autenticidad y diversidad de los valores culturales, tanto en los países y regiones en vías de desarrollo como en los industrializados, ya que la suerte del patrimonio cultural de la humanidad es realmente idéntica ante la perspectiva del probable desarrollo y expansión del turismo.”



CONCURSO ECOPARQUE
Monoblock

LUCHTSINGEL
ZUS

HIGH LINE
Diller Scofidio + Renfro
James Corner Field Operations

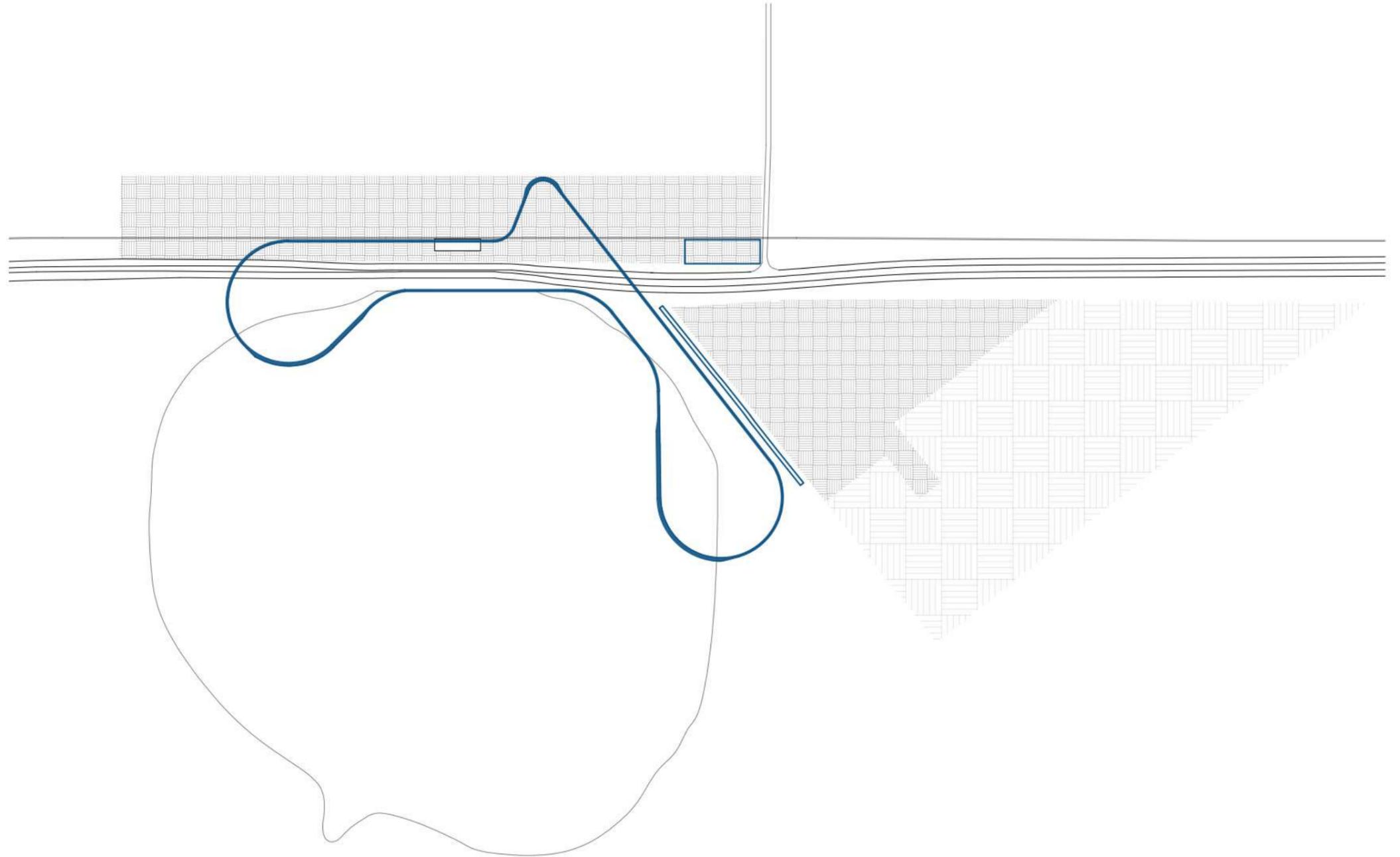


ESQUEMA IMPLANTACIÓN PROPUESTA PLANTEO URBANO

Se plantea un circuito de senderos elevados de uso peatonal y ciclista que busca subsana la fragmentación urbana y potencian los atractivos patrimoniales construidos y naturales.

La forma busca reinterpretar las líneas del trazado ferroviario y distinguirse del trazado patrimonial existente.

Debido que para los no residentes, el acceso al pueblo es por la autovía que lo atraviesa, cercana a esta se dispusieron dos estacionamientos. Uno sobre el parque propuesto sobre la laguna acompañando la calle lateral y el otro a modo de célula sobre el lado del trazado ferroviario.

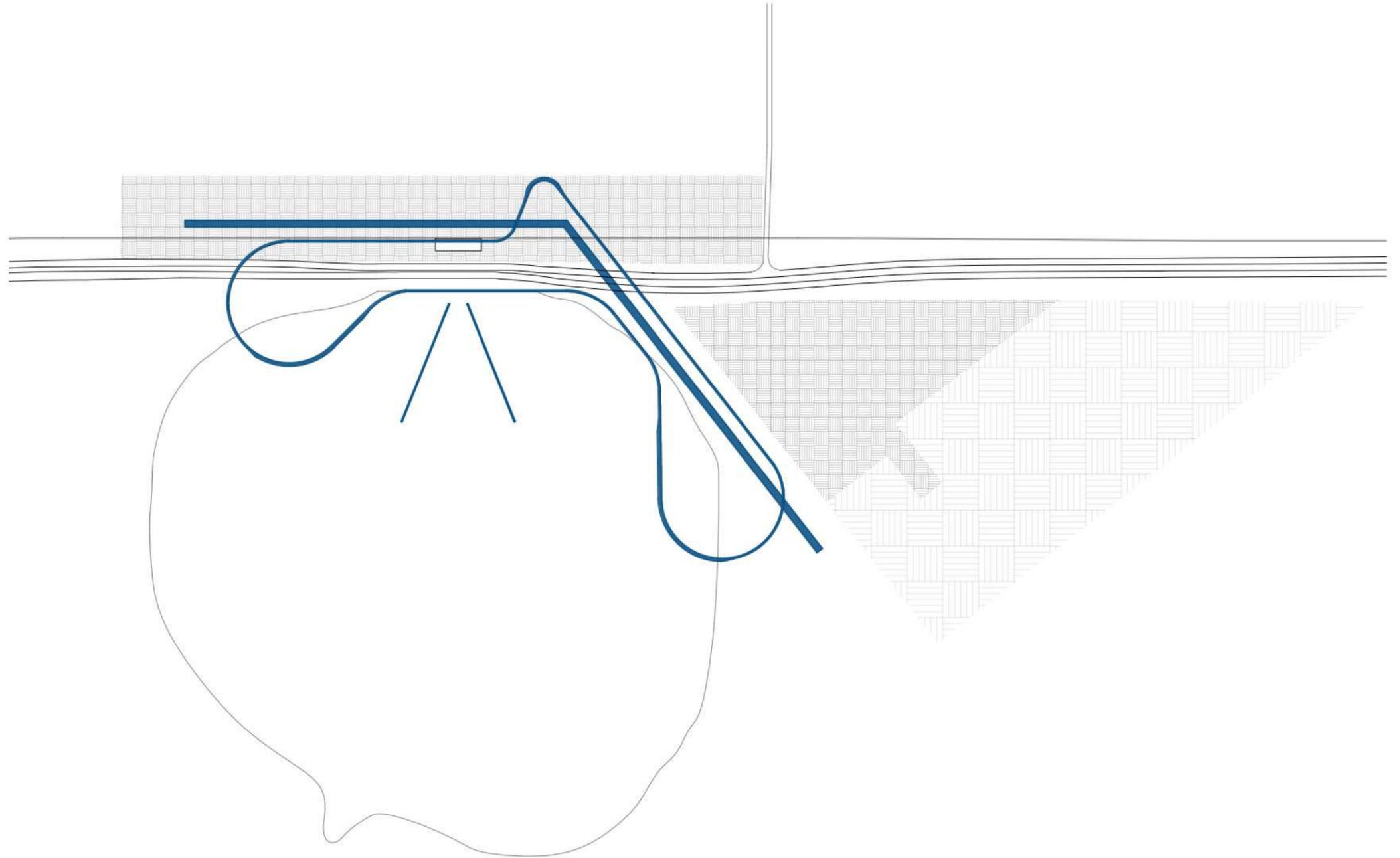




ESQUEMA IMPLANTACIÓN PROPUESTA DIRECCIONES RECTORAS | VISUALES

La idea formal parte en primer medida de ser un elemento disruptivo en el trazado preexistente, para lograr una rápida distinción del sitio patrimonial.

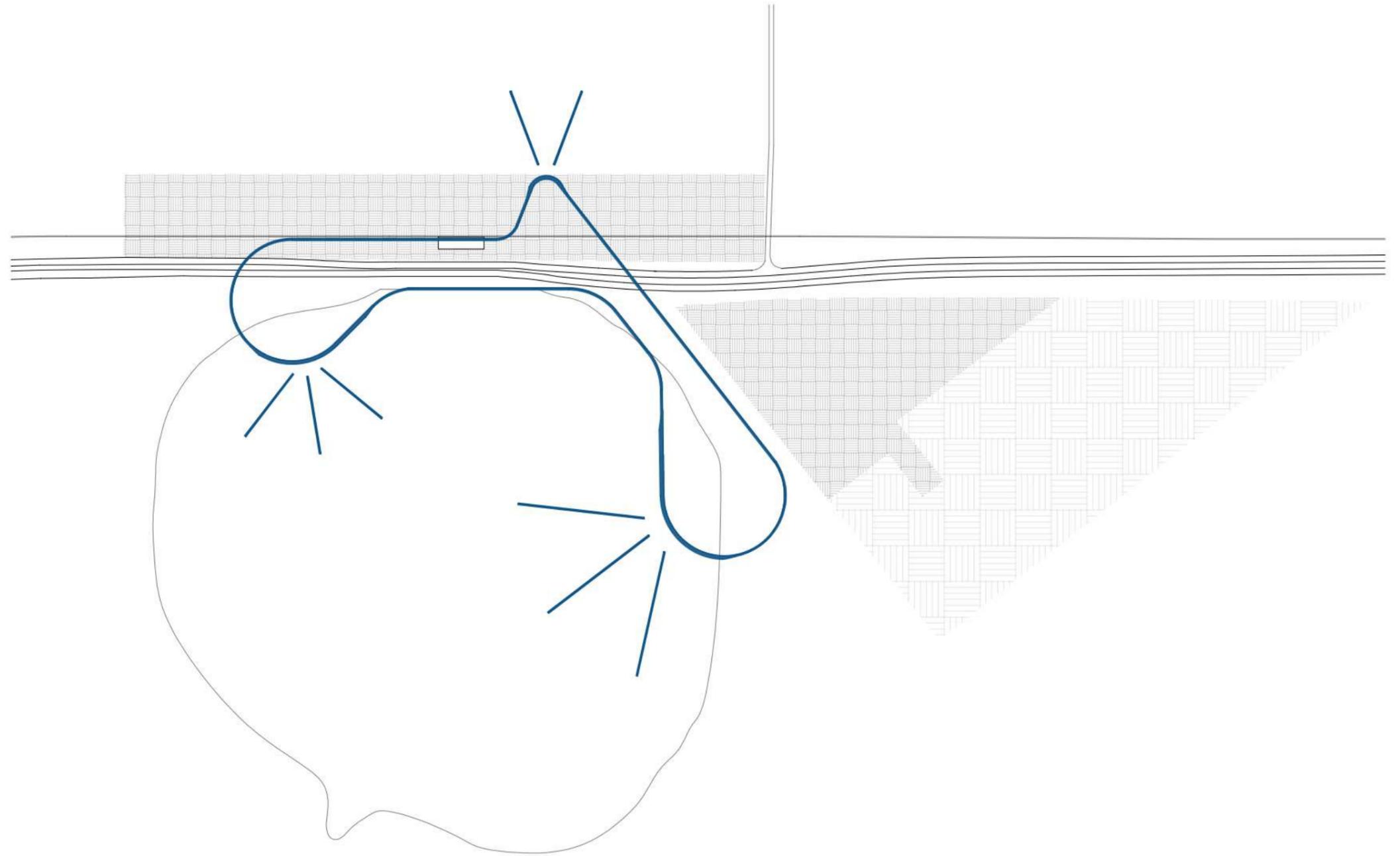
A su vez, este, se rige de las dos direcciones rectoras del trazado preexistente y del posicionamiento frente a las visuales del paisaje, lejos de opacar a este, busca contemplarlo.





ESQUEMA IMPLANTACIÓN PROPUESTA VISUALES | MIRADORES

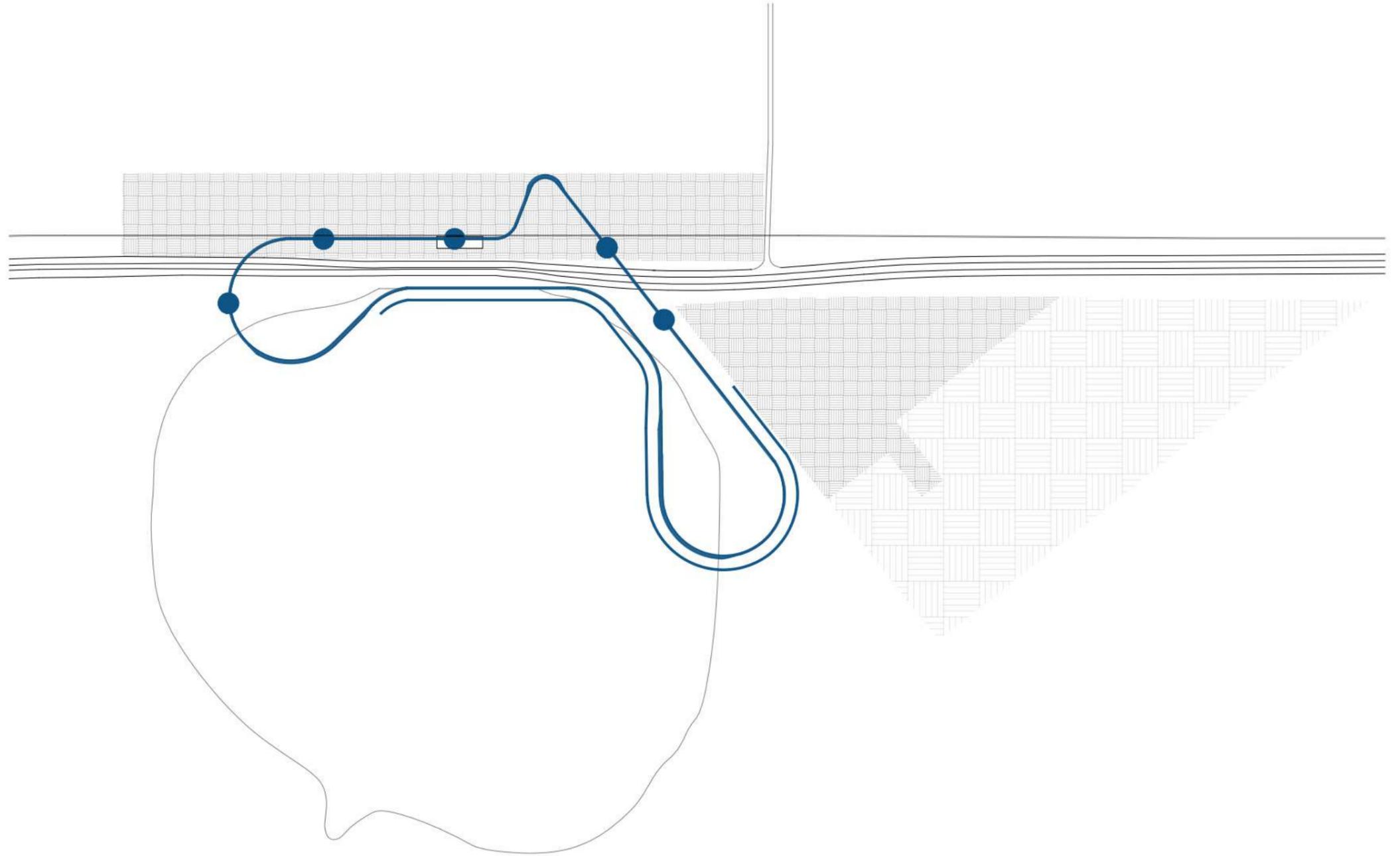
Si bien este elemento busca contemplar las visuales en toda su extensión, se propusieron tres miradores fijos. En el superior, un mirador elevado de visuales largas a la pampa. Del lado izquierdo un mirador elevado para avistajes de aves sobre la laguna y del derecho un virador casi a nivel del agua de la laguna para contemplar este paisaje por el cual el Ferrocarril Del Sud opto por implantarse aquí en el pasado.

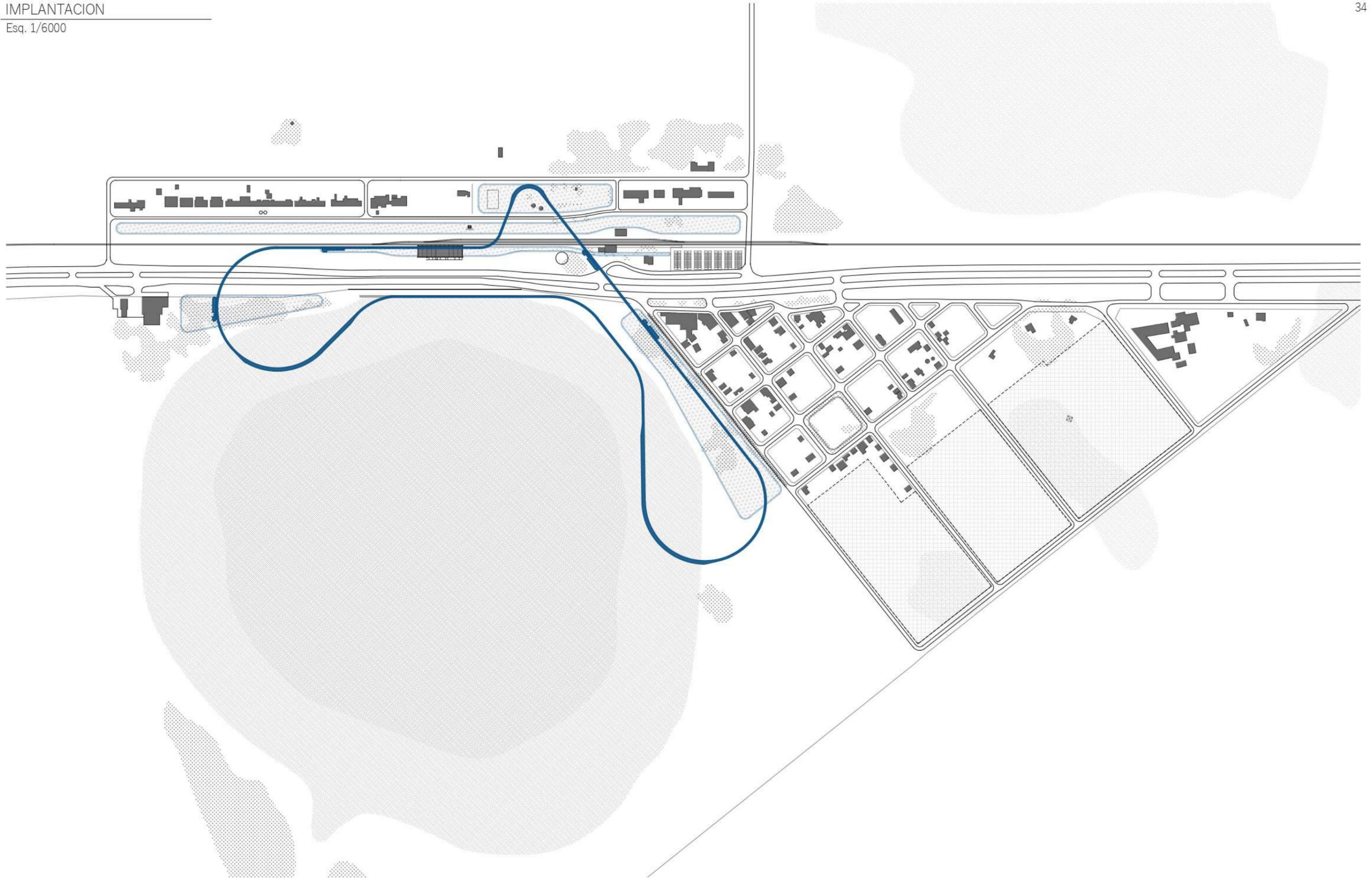




ESQUEMA IMPLANTACIÓN PROPUESTA NÚCLEOS VERTICALES | TRAMO NIVEL CERO

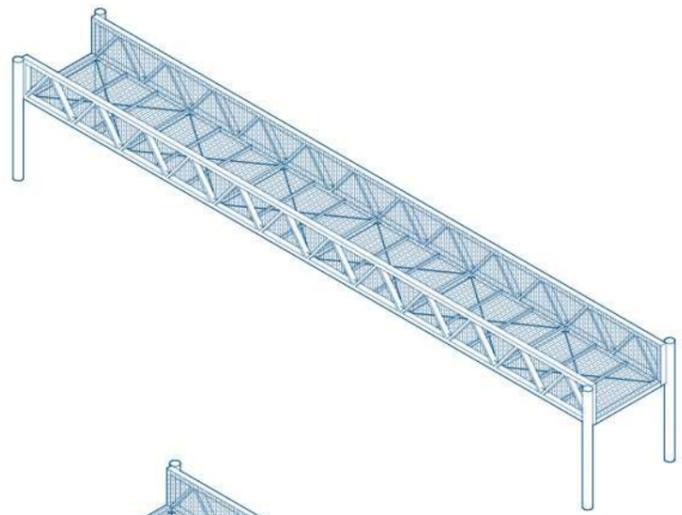
El circuito contempla variación de niveles, su nivel más alto busca subsanar la fragmentación que genera la autovía y las vías del ferrocarril, posicionando núcleos verticales a su cercanía. A su vez se genera un nivel intermedio cuando el sendero pasa por el sector de servicios del circuito y un tramo a nivel cero sobre el agua y parte del parque de la laguna.



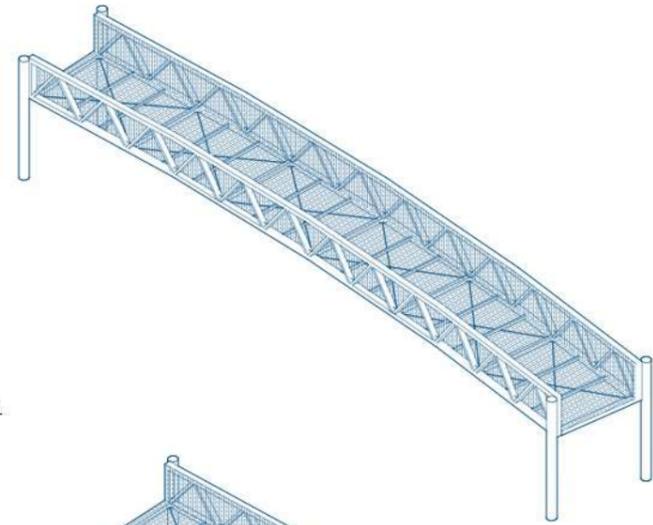


Para la materialización de este circuito de senderos elevados se piensa un sistema que permita la industrialización, prefabricación, transporte y montaje en el sitio. Debido a su exención y a las grandes ventajas de la producción en un lugar controlado y el posterior montaje, el cual debe ser rápido por estar cruzando la Autovía 2 y las vías del Ferrocarril Roca.

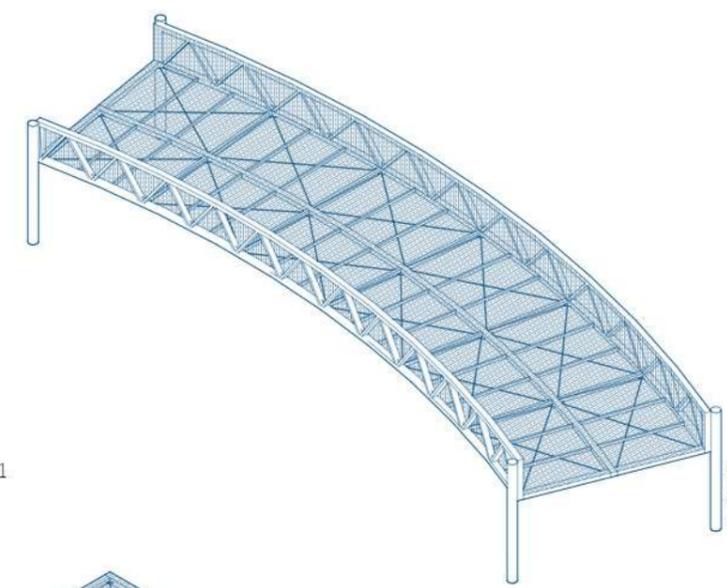
Esta estrategia es lograda gracias a distintas secciones “tipo” que colocadas en serie forman distintas variantes.



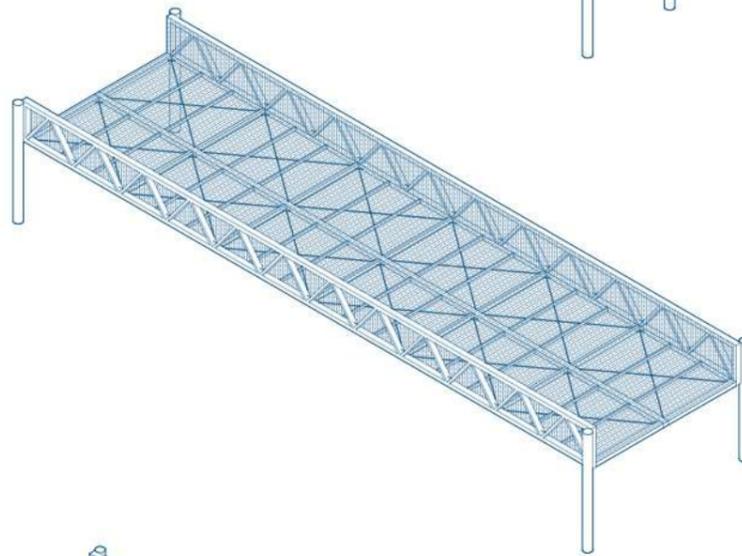
SECCIÓN RECTA A1
22,80 m x 2,85 m
Unidades: 47



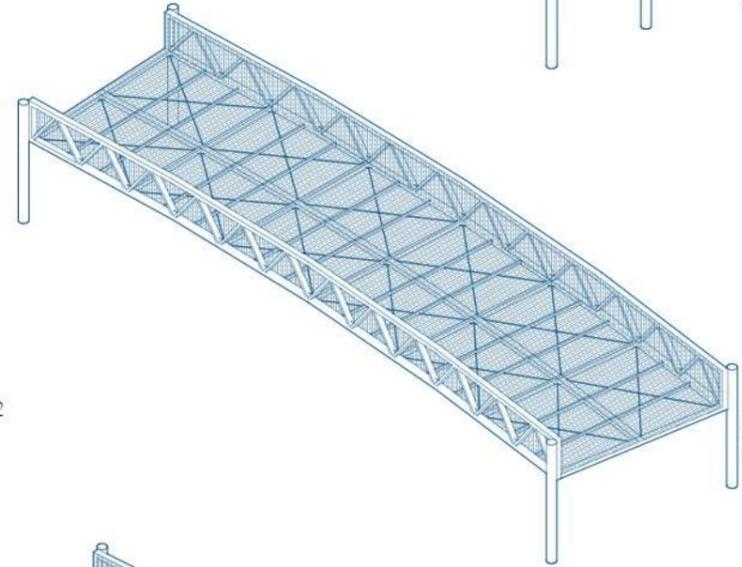
SECCIÓN CURVA B1
22,80 m x 2,85 m
Unidades: 19



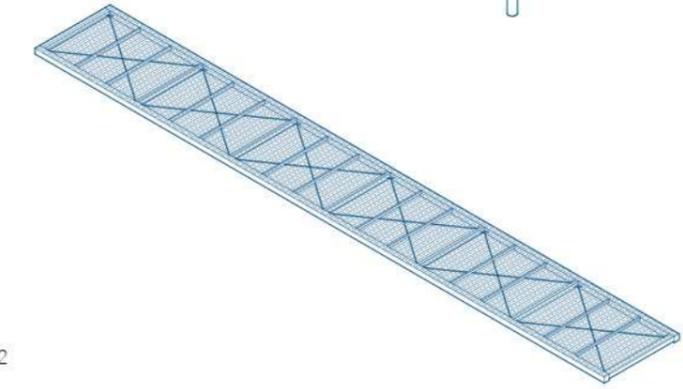
SECCIÓN CURVA C1
22,80 m x 5,7 m
Unidades: 2



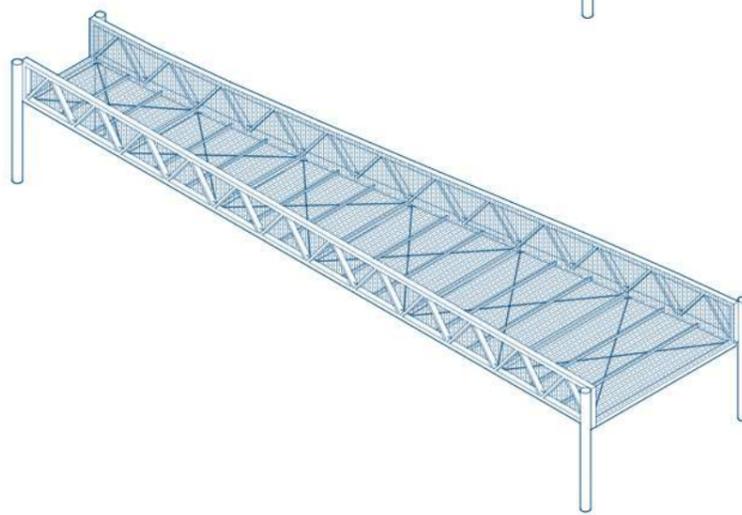
SECCIÓN RECTA A2
22,80 m x 5,7 m
Unidades: 8



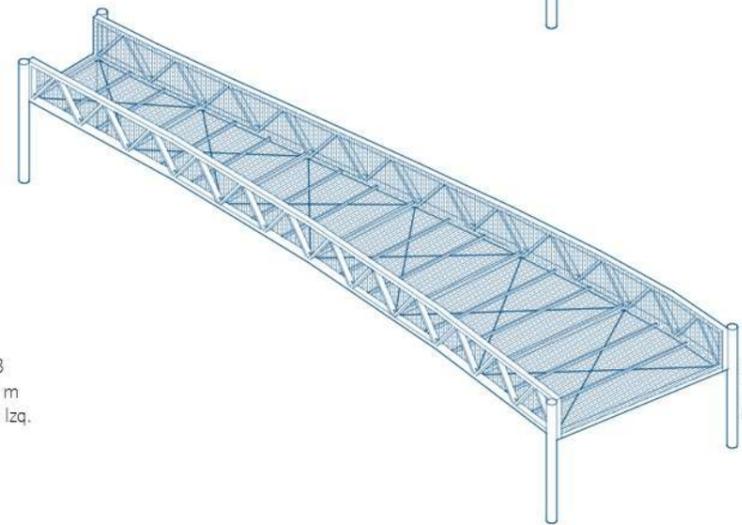
SECCIÓN CURVA B2
22,80 m x 5,7 m
Unidades: 13



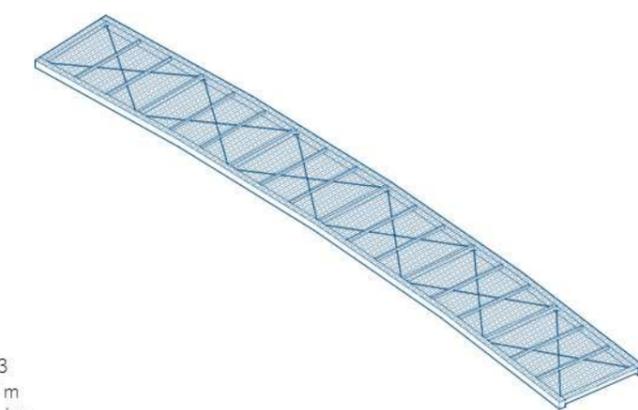
SECCIÓN RECTA A4
22,80 m x 2,85 m
Unidades: 11



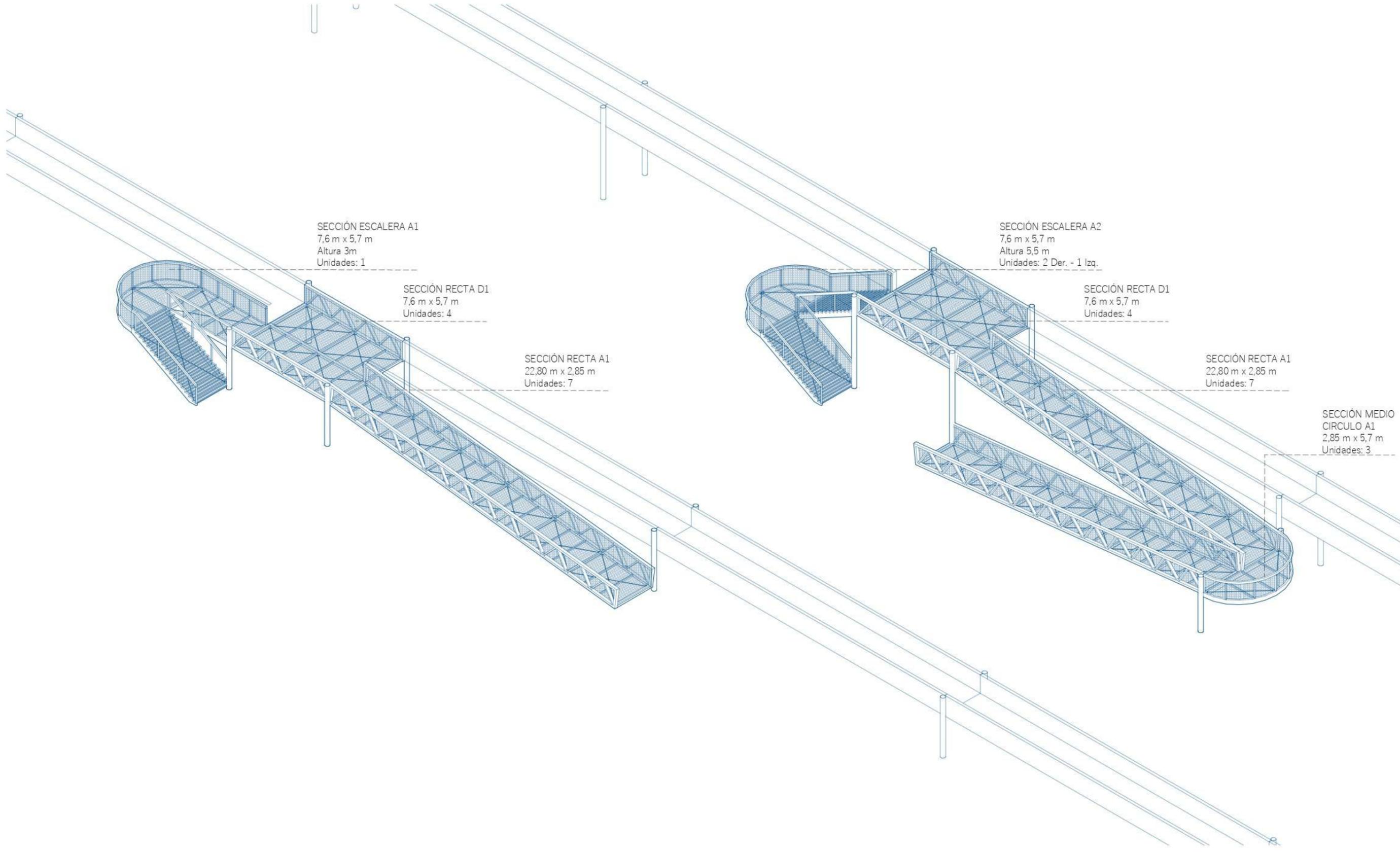
SECCIÓN RECTA A3
22,80 m x 2,85 / 5,7 m
Unidades: 2 Der. - 2 Izq.



SECCIÓN CURVA B3
22,80 m x 2,85 / 5,7 m
Unidades: 1 Der. - 1 Izq.



SECCIÓN CURVA B4
22,80 m x 2,85 m
Unidades: 13







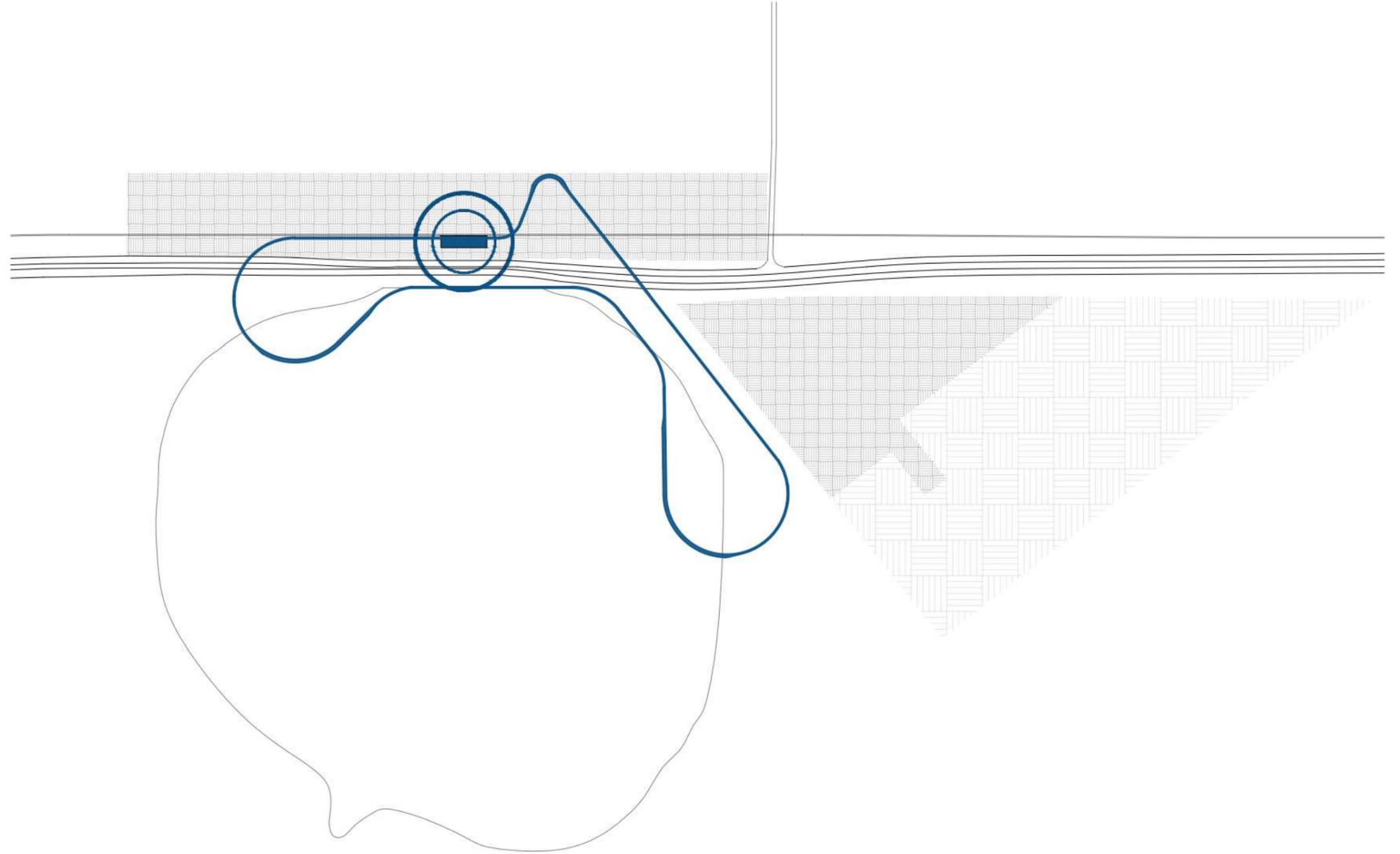
04 | ESTRATEGIAS
ARQUITECTÓNICAS



PREEXISTENCIA POTENCIAL

Este circuito de senderos busca introducirse en los vestigios materiales del galpón de locomotoras a vapor del complejo ferroviario.

En el cual se piensa como sitio estratégico para dotar de servicios a este paseo. Y como fuentes generadora de oportunidades para los habitantes del pueblo.



"...es un maravilloso vestigio de arquitectura industrial de "grandes naves" a la inglesa; como sus referentes, los grandes talleres de remedios de escalada en lanus, aunque casi simultáneos en el tiempo de su construcción. cubierto con vigas reticuladas de hierro, con un sistema de "sheed" que permite la gran luz que cubre y trabajando exteriormente con una compleja modulación de la caja muraria y la arquitectura, también confeccionada en ladrillo." - Ana Zagorodny

"Vacío, por tanto, como ausencia, pero también como promesa, como encuentro, como espacio de la posible, expectación"

"Son lugares aparentemente olvidados donde parece predominar la memoria del pasado sobre el presente."

Terrain Vague - Ignasi de Solá-Morales



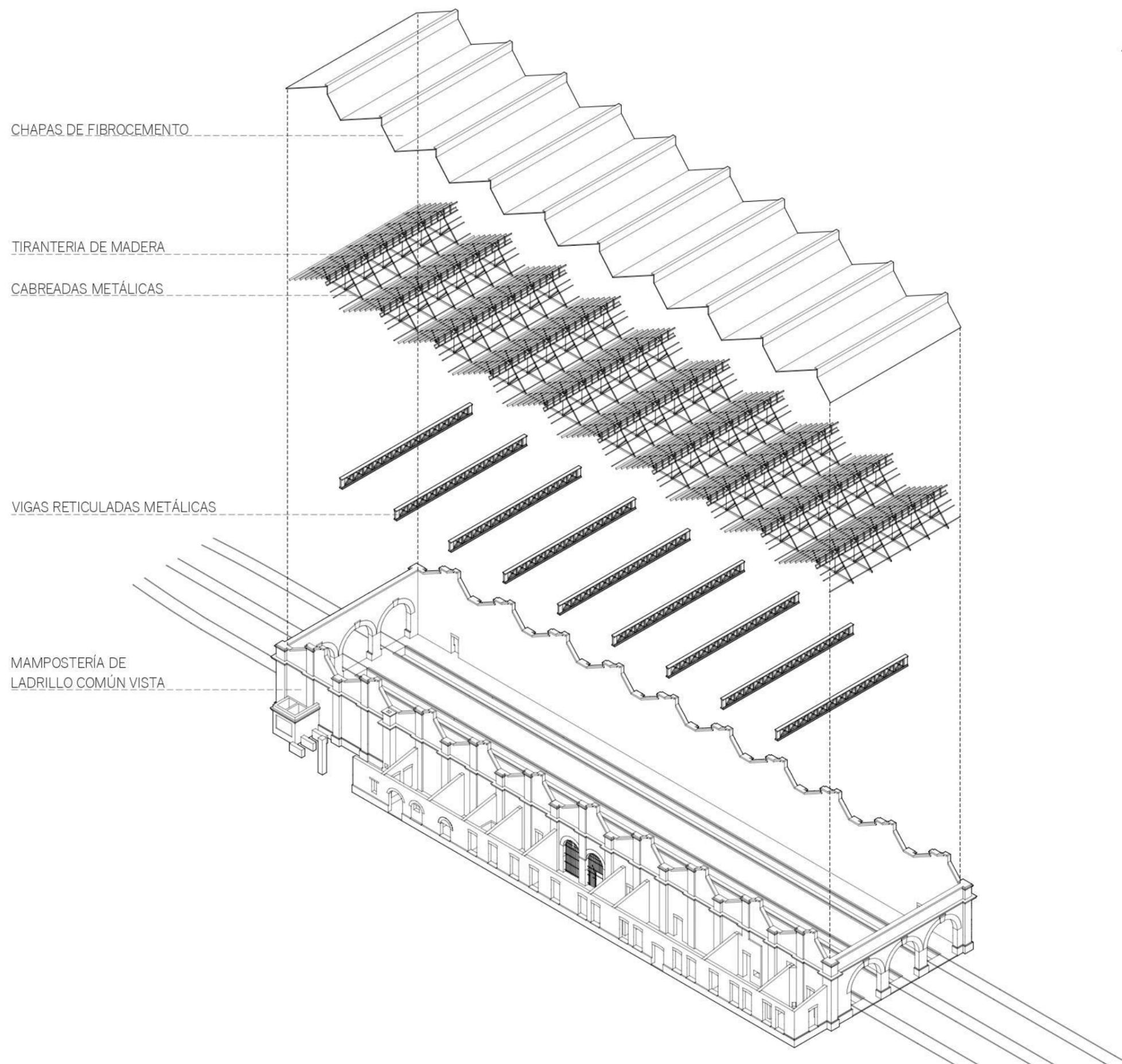
MODULACIÓN

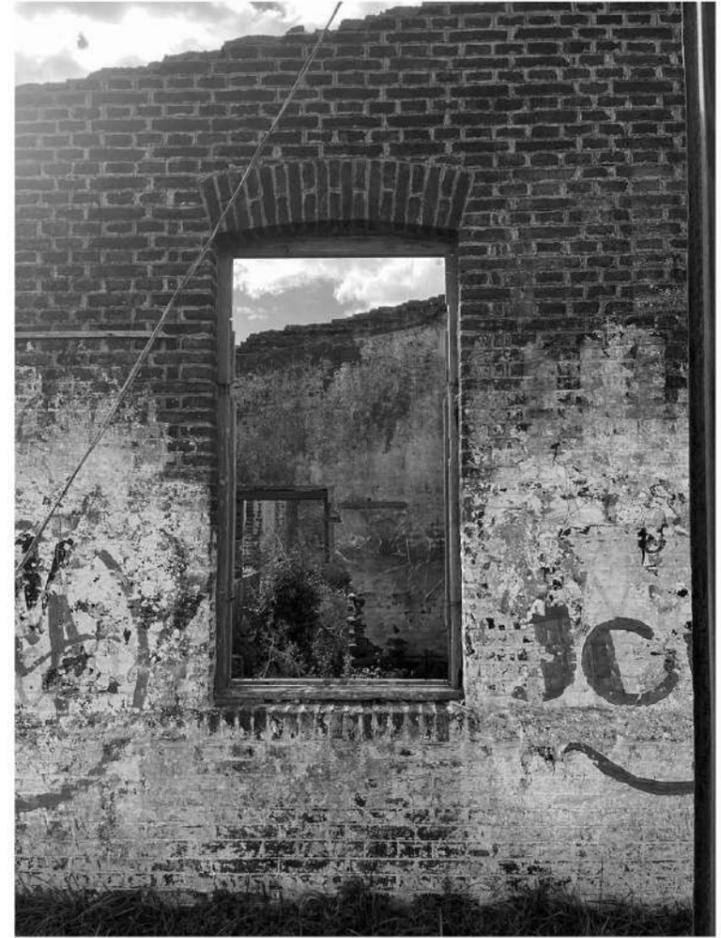
La estructura ferroviaria preexistente se compone de una nave de 75 metros por 18 metros de luz libre con una modulación estructural principal que en un sentido toma el ancho de la nave, 18 metros, y en el contrario 7,60 metros. Y sobre un lateral tiene una tira inferior adosada, que no respeta la secuencia modular, la misma tiene una dimensión de 66 metros por 4,50 metros.

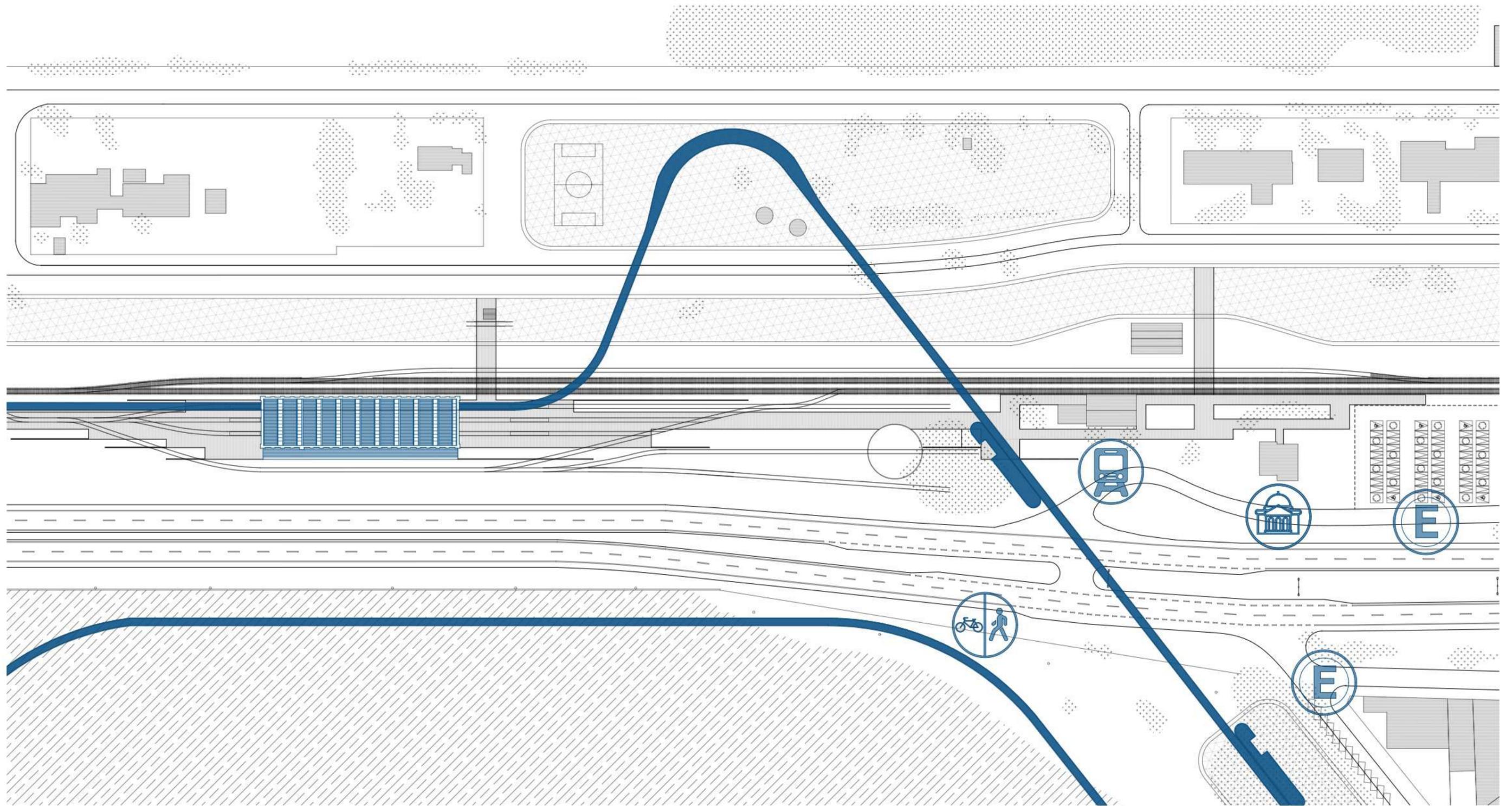
MATERIALIDAD

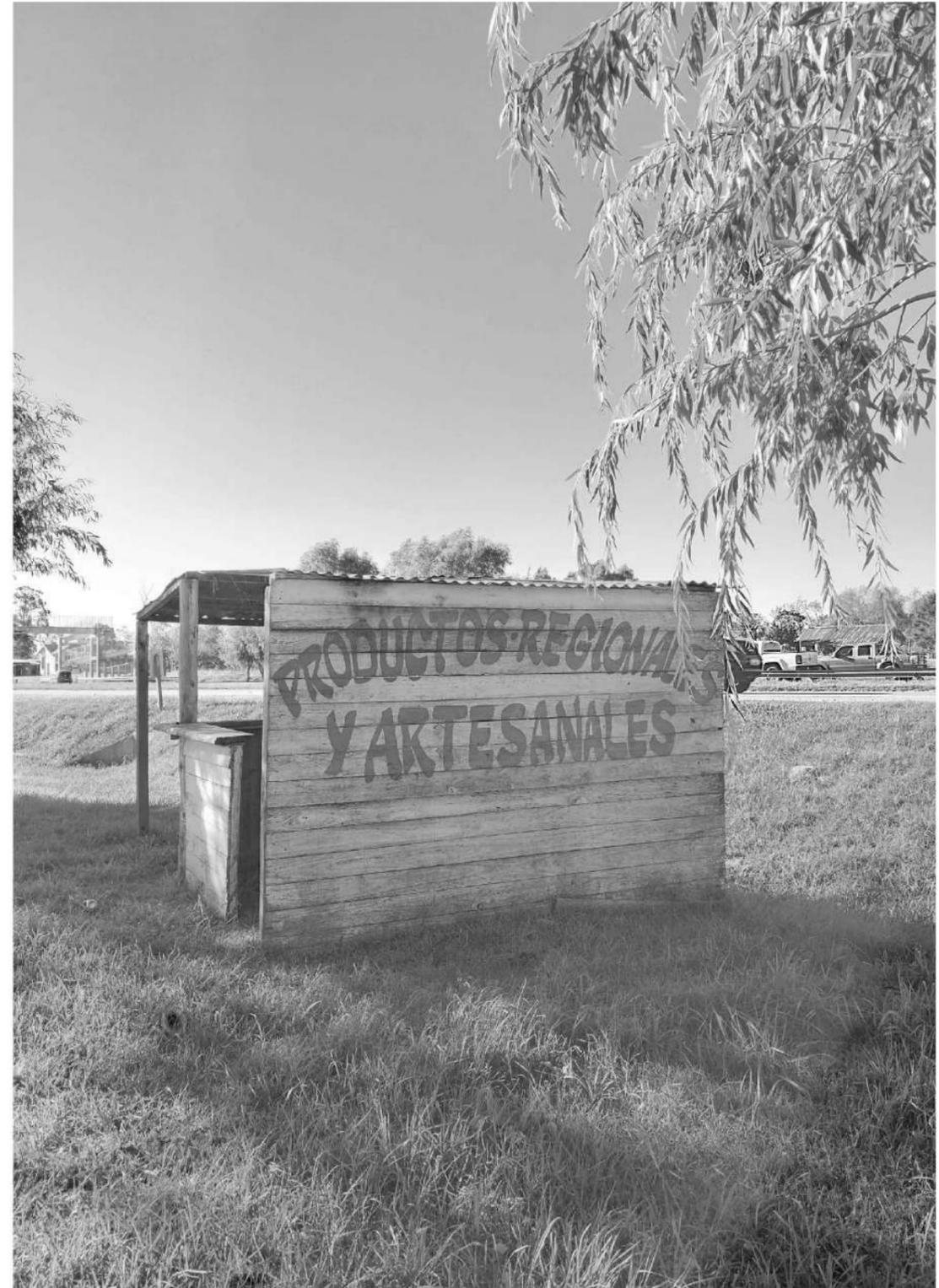
Esta esta compuesta por mampostería de ladrillo común visto, la cual porta sus cargas propias y la de la cubierta. La cubierta de la nave principal, la cual presenta muchos signos de degradación y deterioro por la falta de mantenimiento se compone de vigas reticuladas y cerchas metálicas, sobre estas se allan tirarterias de madera y una envolvente final de chapas de fibrocemento.

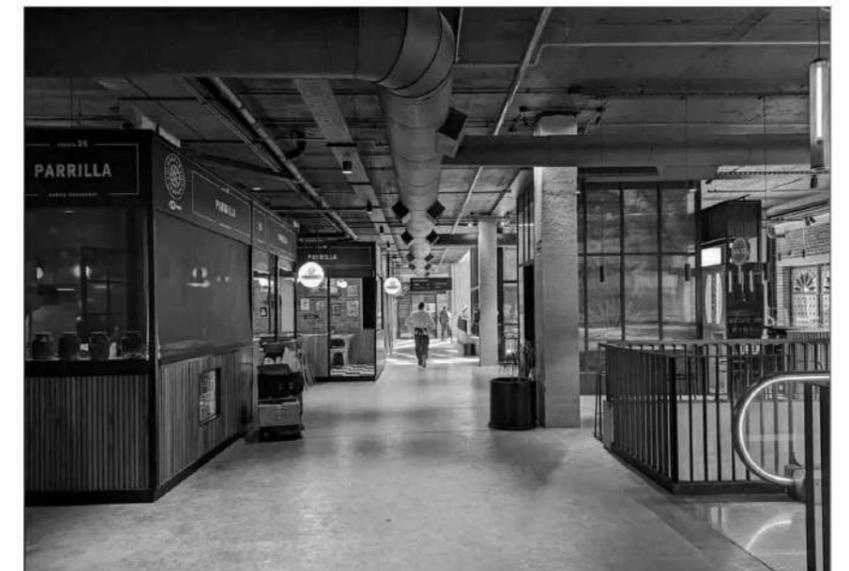
La cubierta de la tira lateral ya no se encuentra en su lugar principal, pero se ven signos de que la misma podría haber estado compuesta por vigas de madera y chapas de fibrocemento.











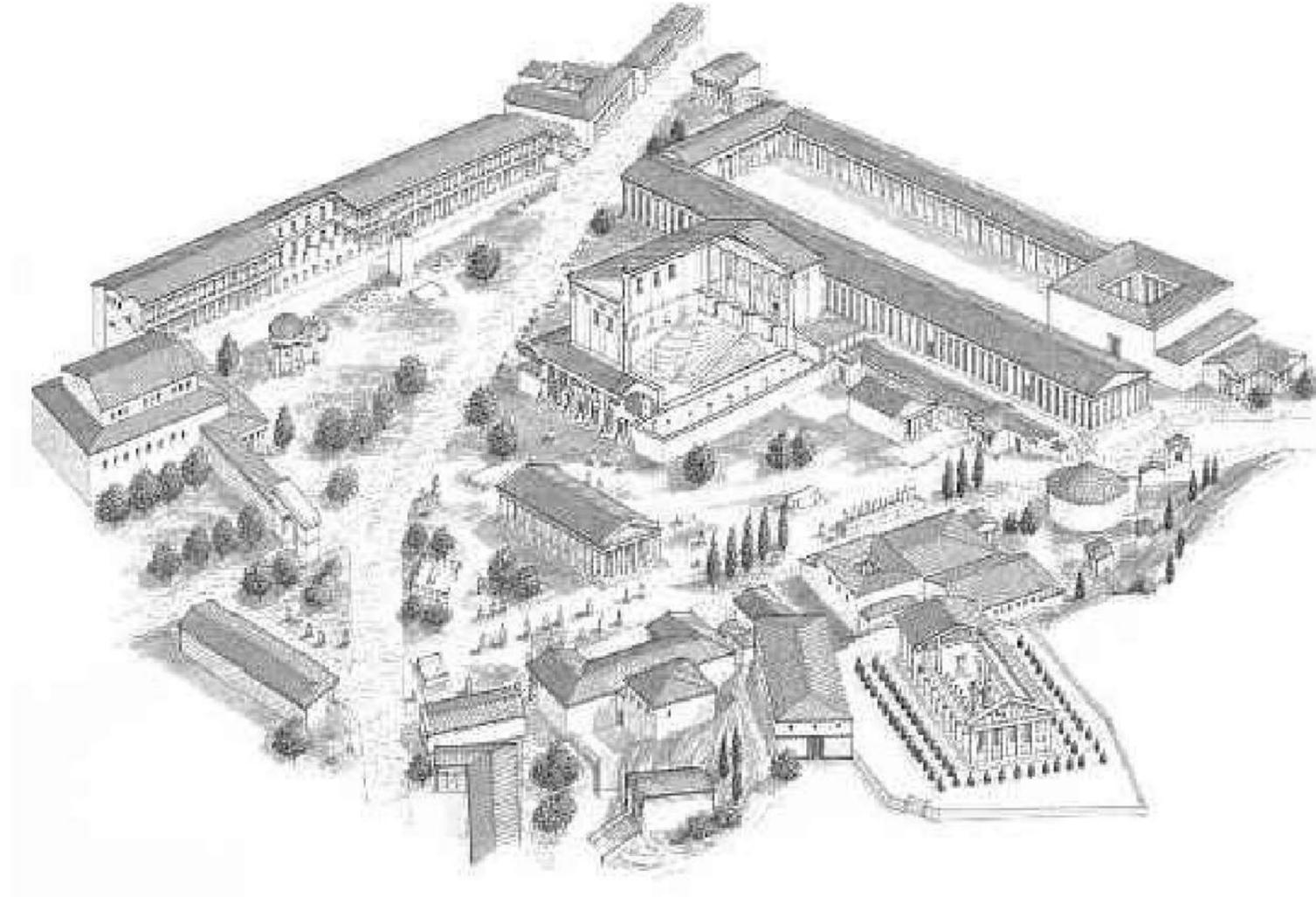
SUPERMERCADO ERGON AGORA EAST
ALMA URBANA

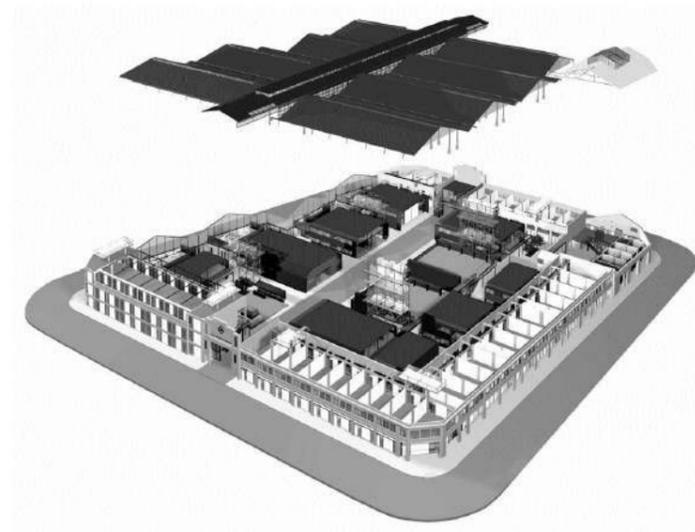
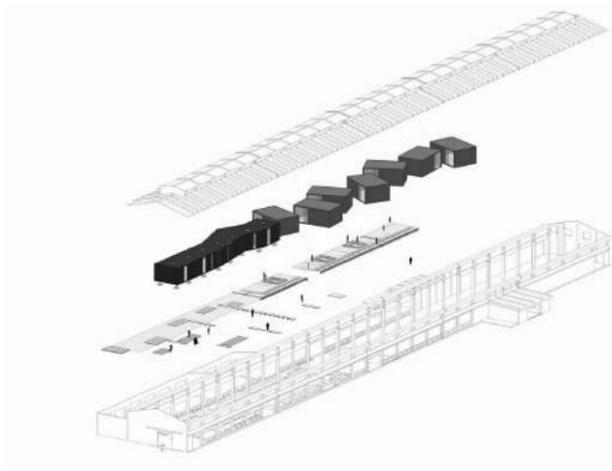
MERCADO DE SAN TELMO

MERCADO DE LOS CARRUAJES
PABLO KLENTAK

Espacio público, de encuentro, de debate, de cultura y de comercio.

Se dispone a pensar al espacio y la dinámica buscada como la de las plazas, o lo que fueron las ágoras griegas, centro por excelencia de la vida urbana, concentrando actividades sociales comerciales y culturales. Al ser lugares de encuentro, albergan actividades lúdicas y festivas.

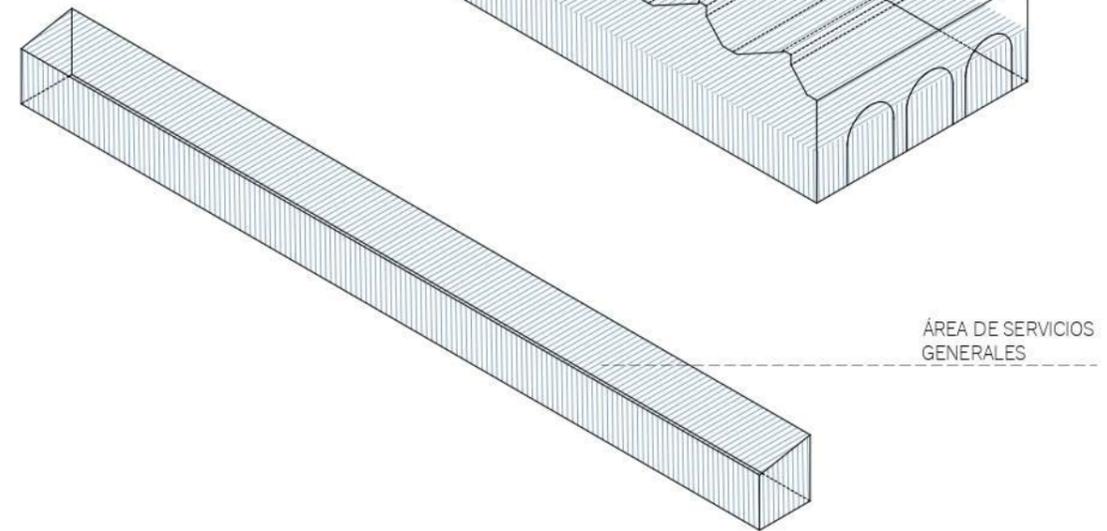
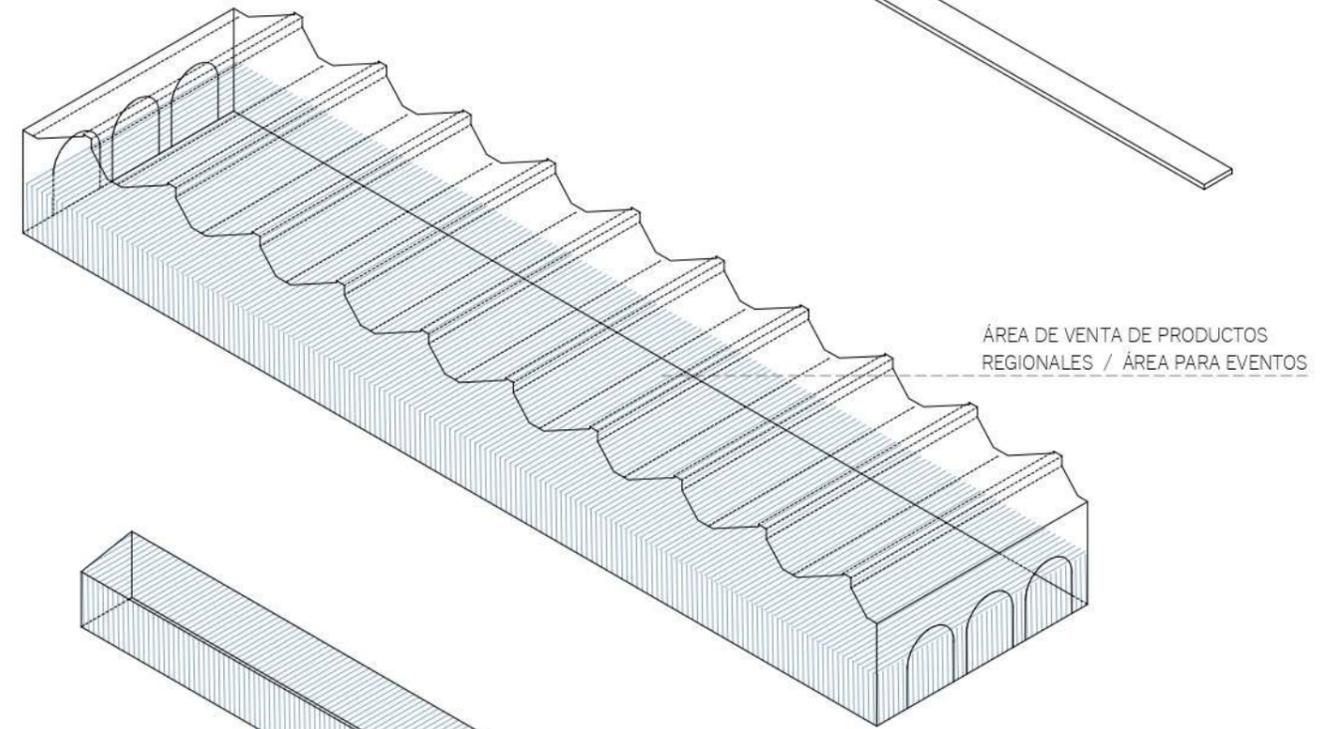
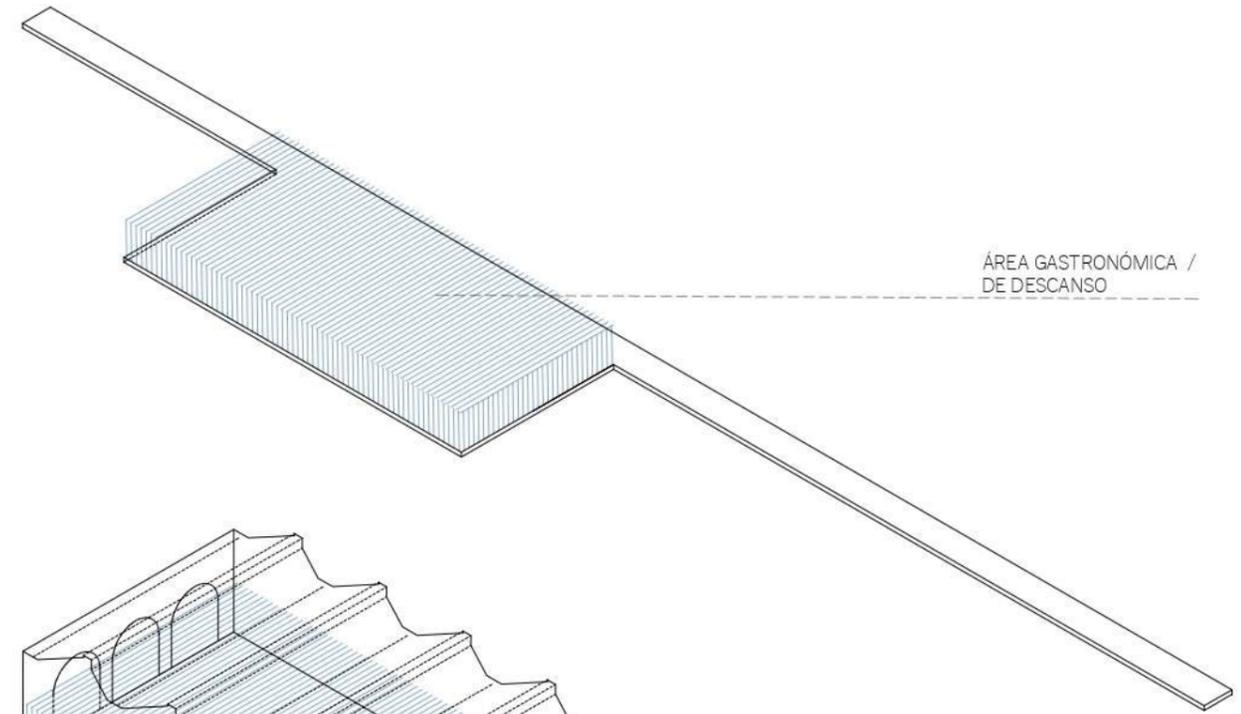
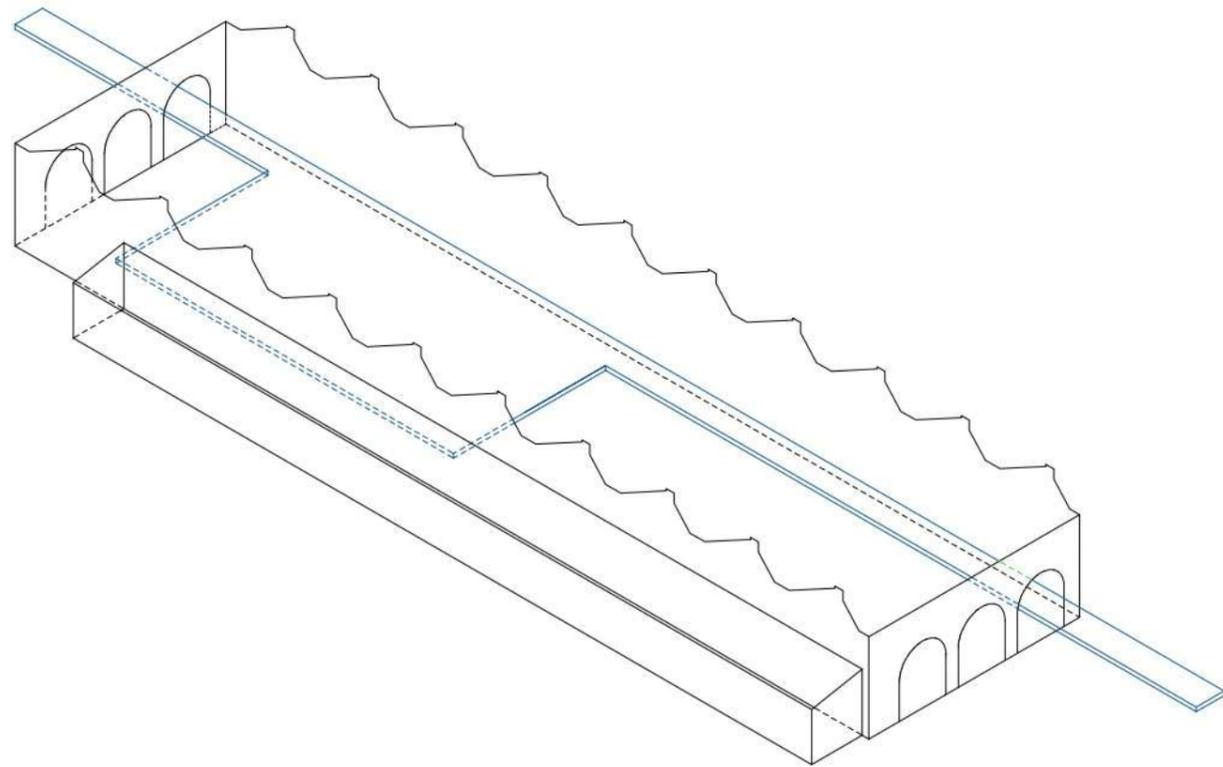




GALERÍA Z
O-OFFICE ARCHITECTS

CENTRO METROPOLITANO DE DISEÑO
PAULO GASTÓN FLORES

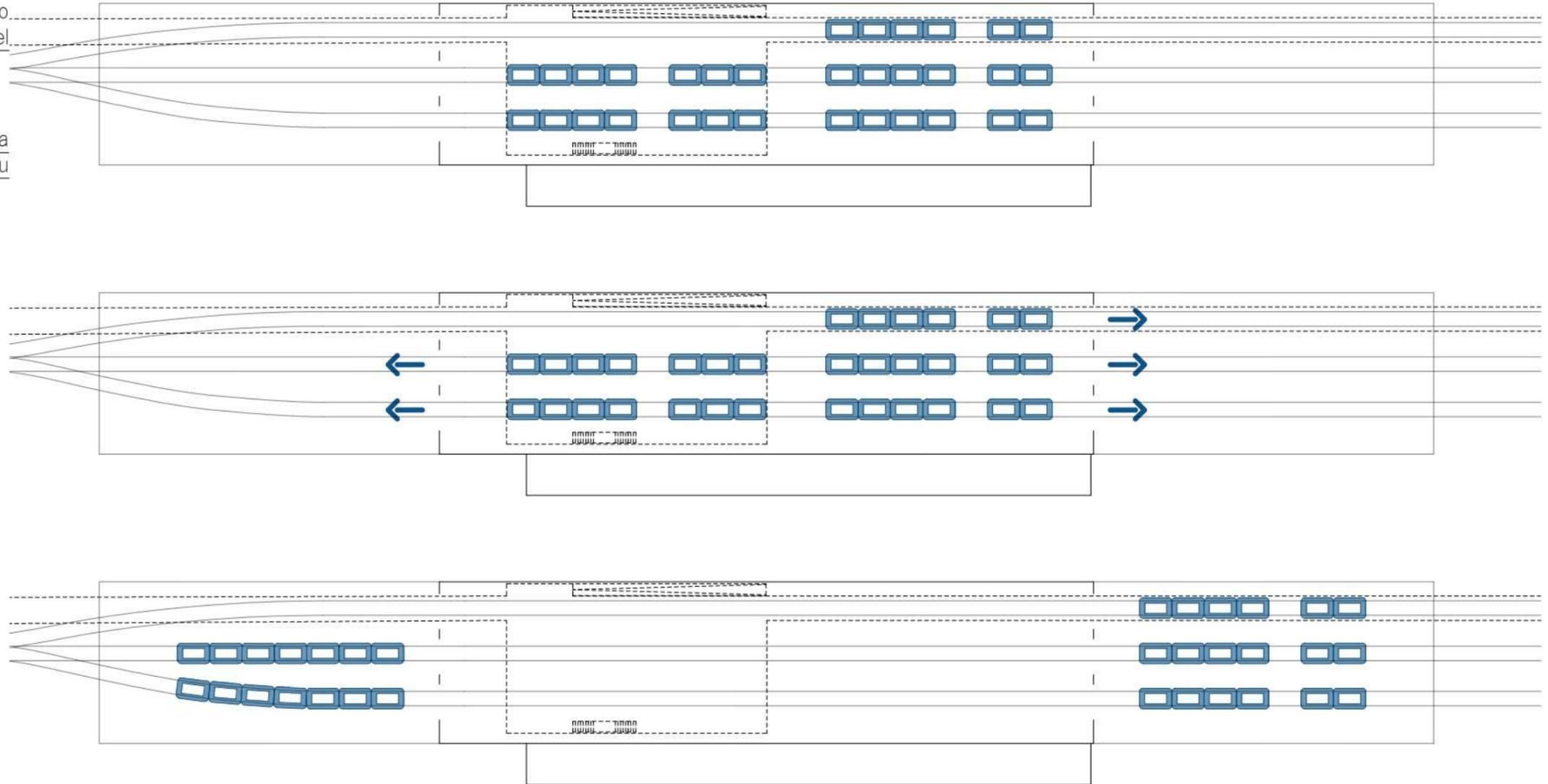
CENTRO CULTURAL DAOÍZ Y VELARDE
RAFAEL DE LA-HOZ



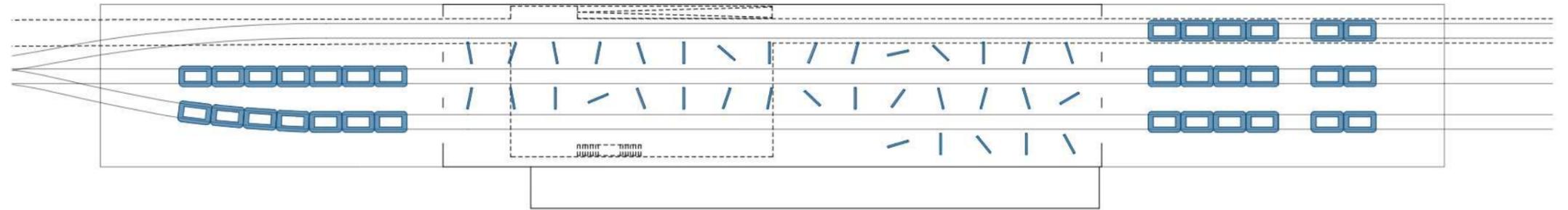
En el área de venta de productos regionales, el cual se encuentra en la planta baja de la gran nave del galpón de locomotoras, se propone un uso flexible. Se prevé puestos móviles, desplazándose por la vías férreas preexistentes, hacia el exterior del edificio, donde se desarrollaran plazas secas donde se impulsara su uso en días que el galpón sea usado para festividades, como lo es la fiesta local del ferroviario.

"El valor de la arquitectura reside en lo que la arquitectura permite que suceda más allá de su propio cuerpo material."

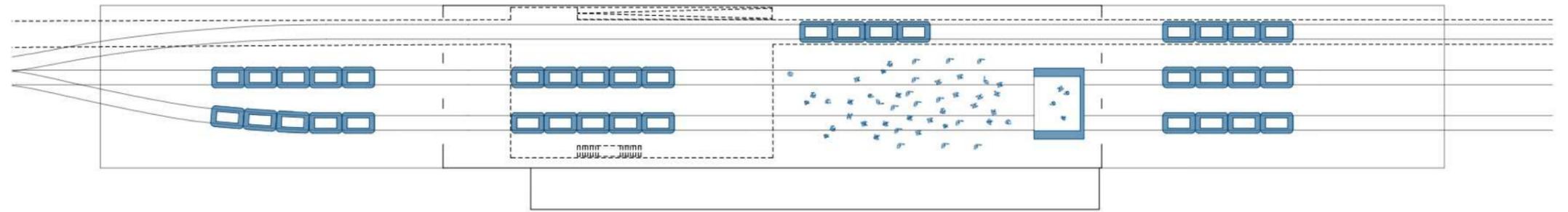
Tabula Non Rasa - Philippe Vassal



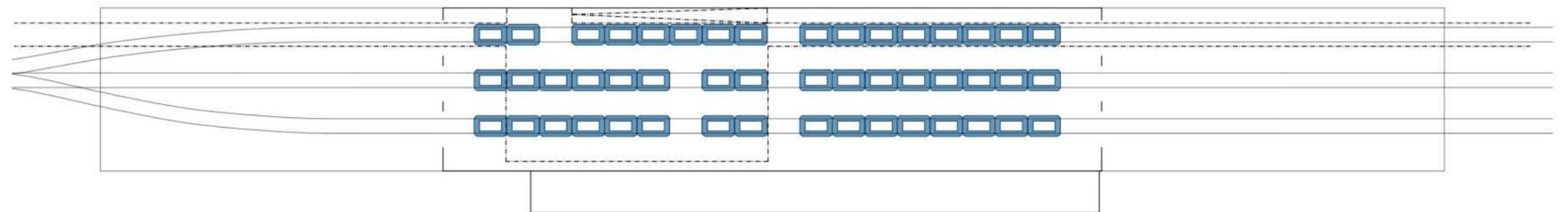
STANDS + EXPOSICIÓN DE ARTE



STANDS + FESTIVAL

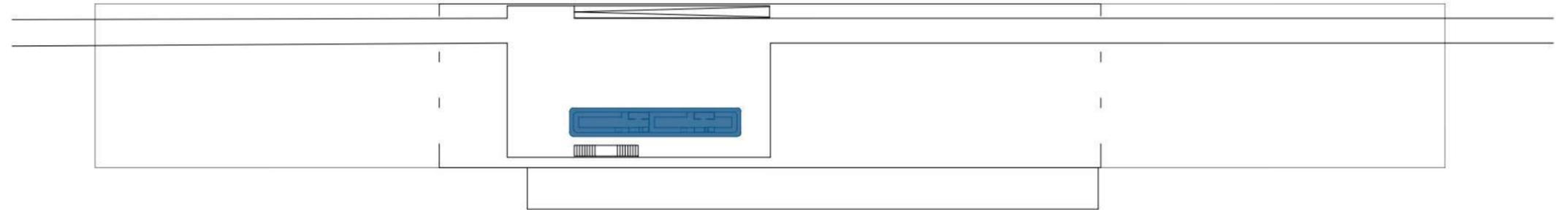
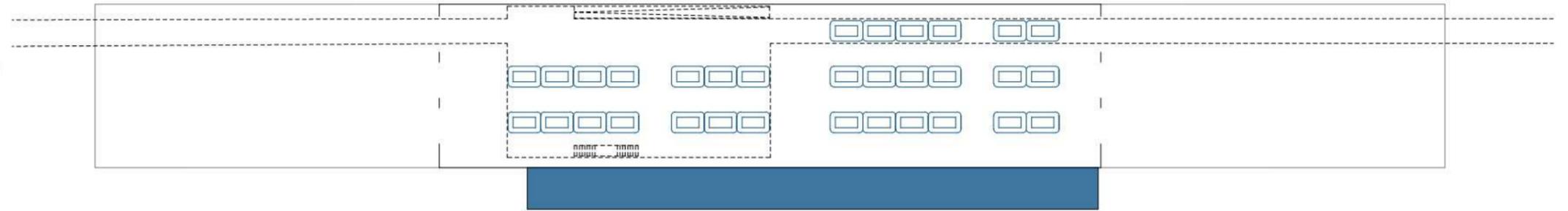


STANDS CON MAYOR O MENOS DENSIDAD



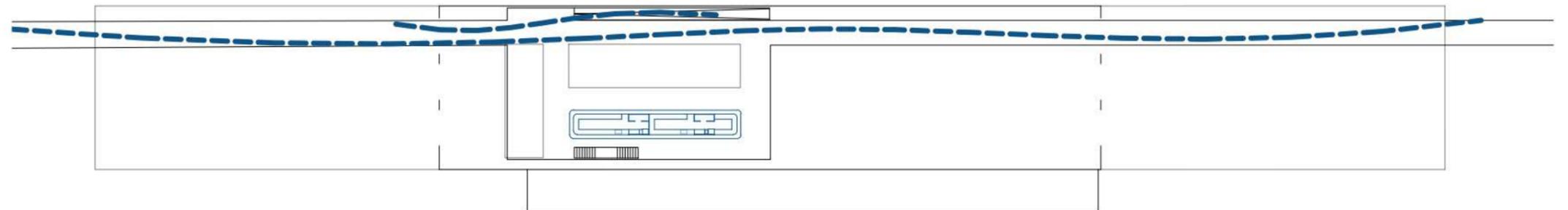
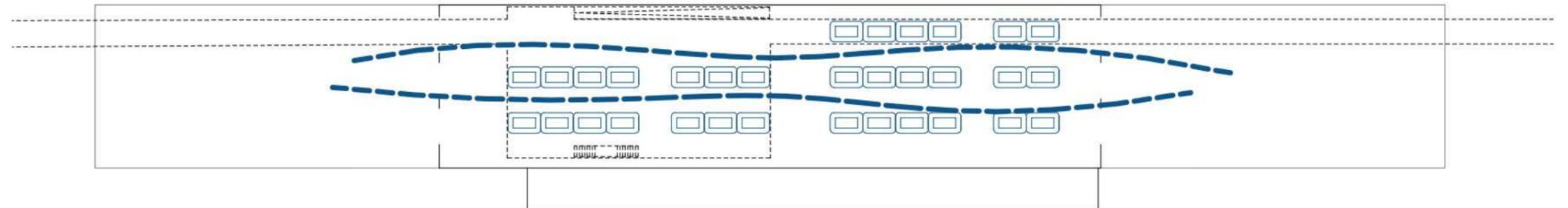
NÚCLEOS FIJOS

Compacidad de los núcleos fijos, optimización programática y de las instalaciones.



CIRCULACIONES

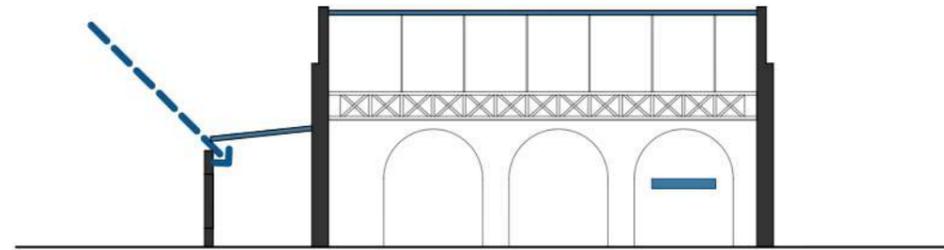
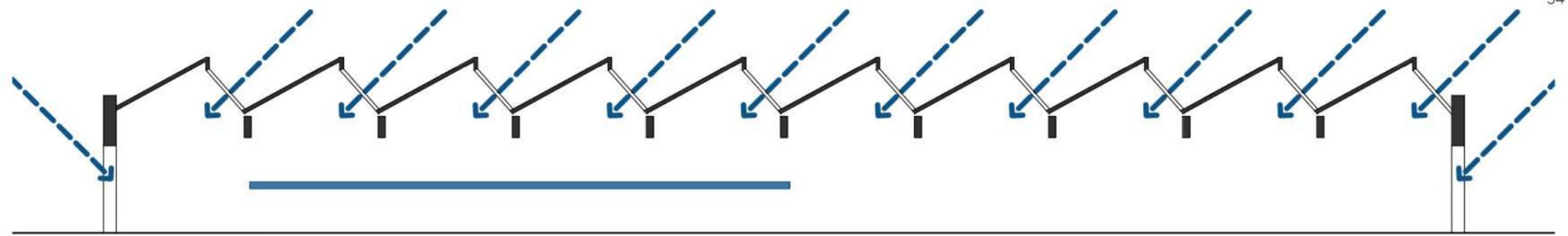
Circulaciones simples, pasantes.



ESTRATEGIAS PASIVAS

ILUMINACIÓN SOLAR

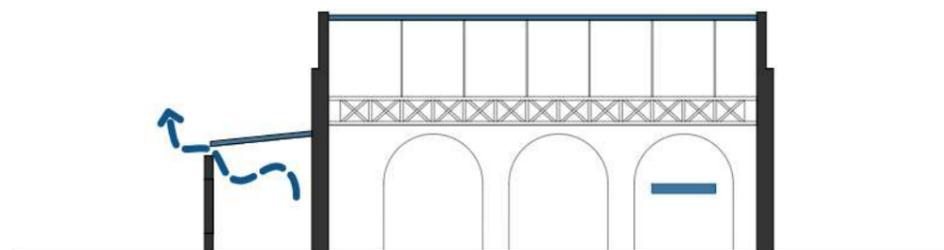
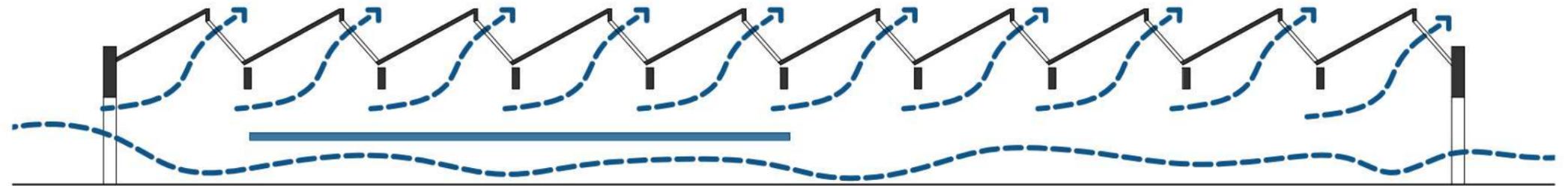
Reducir el consumo eléctrico por iluminación, optando por captar la luz difusa del sur, para no perjudicar a la al bienestar térmico.



VENTILACIÓN CRUZADA

Si bien el espacio principal es semicubierto, hay que garantizar la buena ventilación y mas aun en el entrepiso. por lo que se prevé aberturas cenitales en la cubierta.

En la tira menor, si bien no se puede verificar la ventilación cruzada, se pone una tira de ventanas superior para que acompañe a las interiores y por diferencia de presión circule el aire.





ESQUEMA PROGRAMATICO

ÁREA PRINCIPAL

-Área de productos Regionales 1380m2

-Área Gastronómica / De Descanso (N1)..... 490m2

ÁREA DE APOYO

-Sanitarios 85m2

-Gastronomía planta baja 180m2

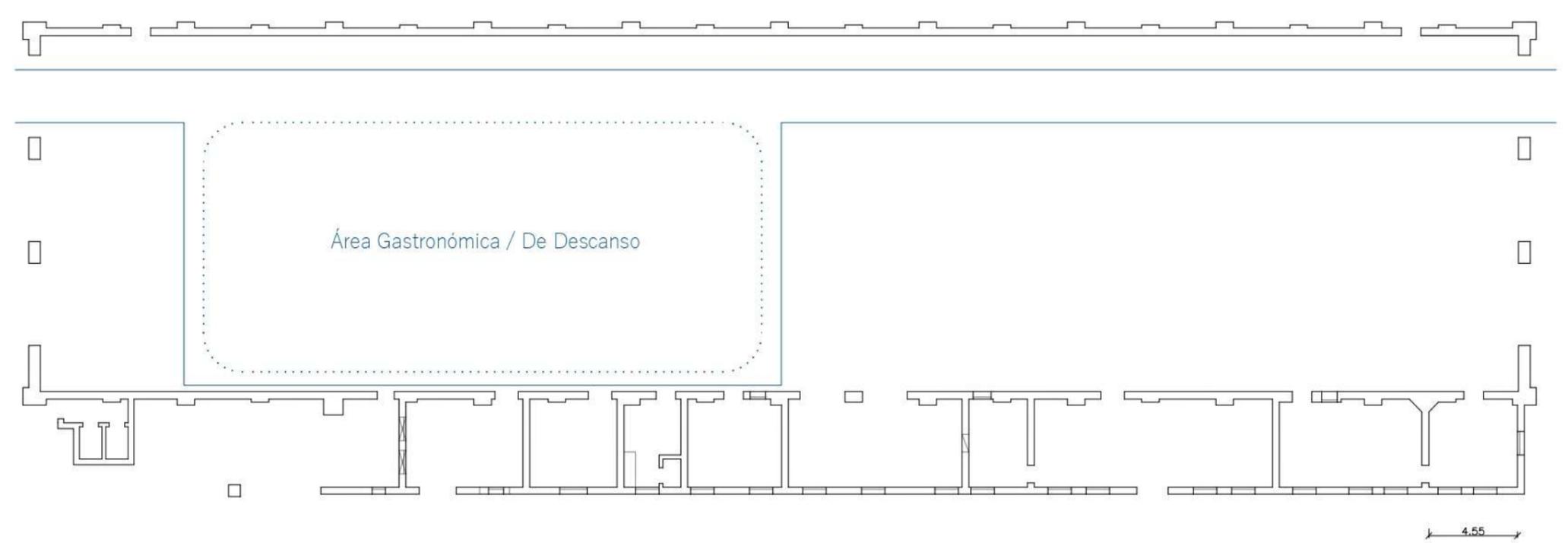
-Administración 30m2

-Deposito / Sala de máquinas 40m2

TOTAL 2205m2



PLANTA BAJA



PLANTA NIVEL 1

05 | PROPUESTA

ARQUITECTÓNICAS

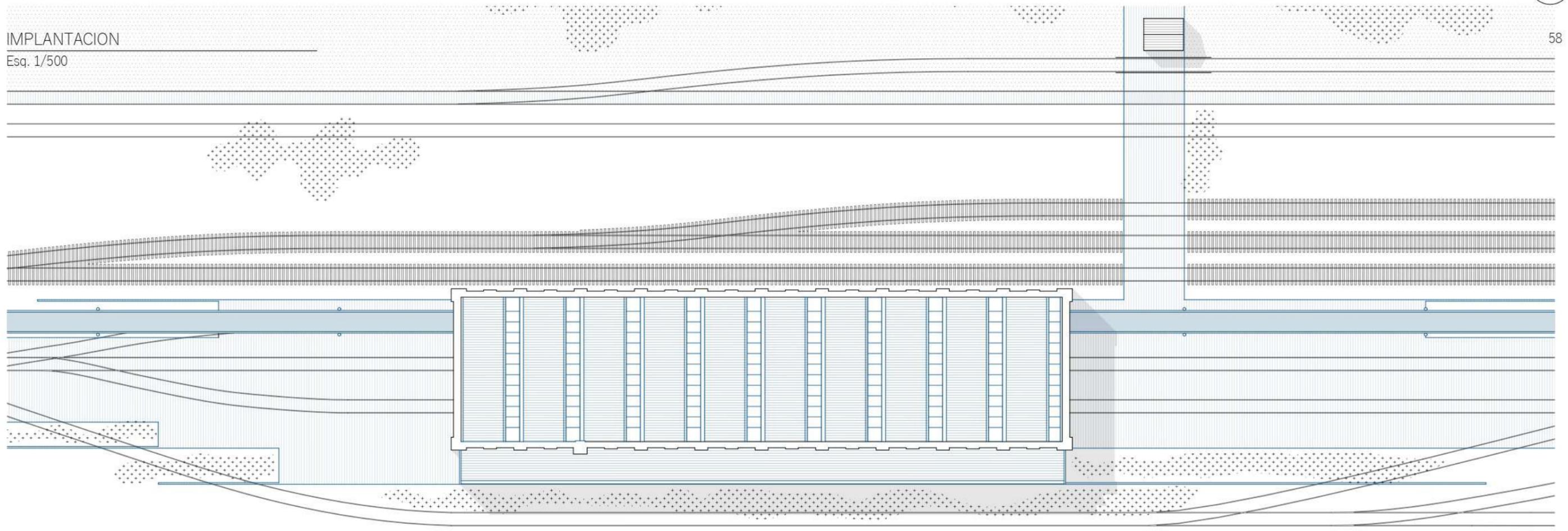
PARADOR - MERCADO DE PRODUCTOS REGIONALES





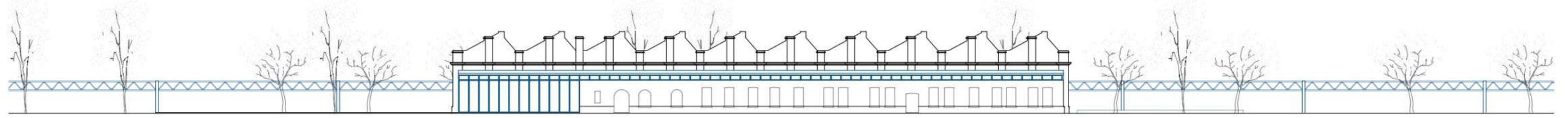
IMPLANTACION

Esq. 1/500



VISTA FRENTE

Esq. 1/500



PROPUESTA DE INTERVENCIÓN SOBRE LA PREEXISTENCIA

"Esencialmente la arquitectura es agregar cosas a algo existente"

Tabula Non Rasa - Philippe Vassal

"La restauración de un edificio antiguo no significa volver al pasado, sino reinterpretarlo para el presente y futuro"

Álvaro Siza

PANEL SIP -
CHAPA EPS CHAPA
CARPINTERÍA TRAGALUZ

TIRANTERIA DE MADERA
PREEXISTENTE

CABREADAS METÁLICAS
PREEXISTENTES

VIGAS RETICULADAS
METÁLICAS PREEXISTENTES

SENDERO PEATONAL,
ESTRUCTURA METÁLICA

VÍAS FERROVIARIAS
PREEXISTENTES

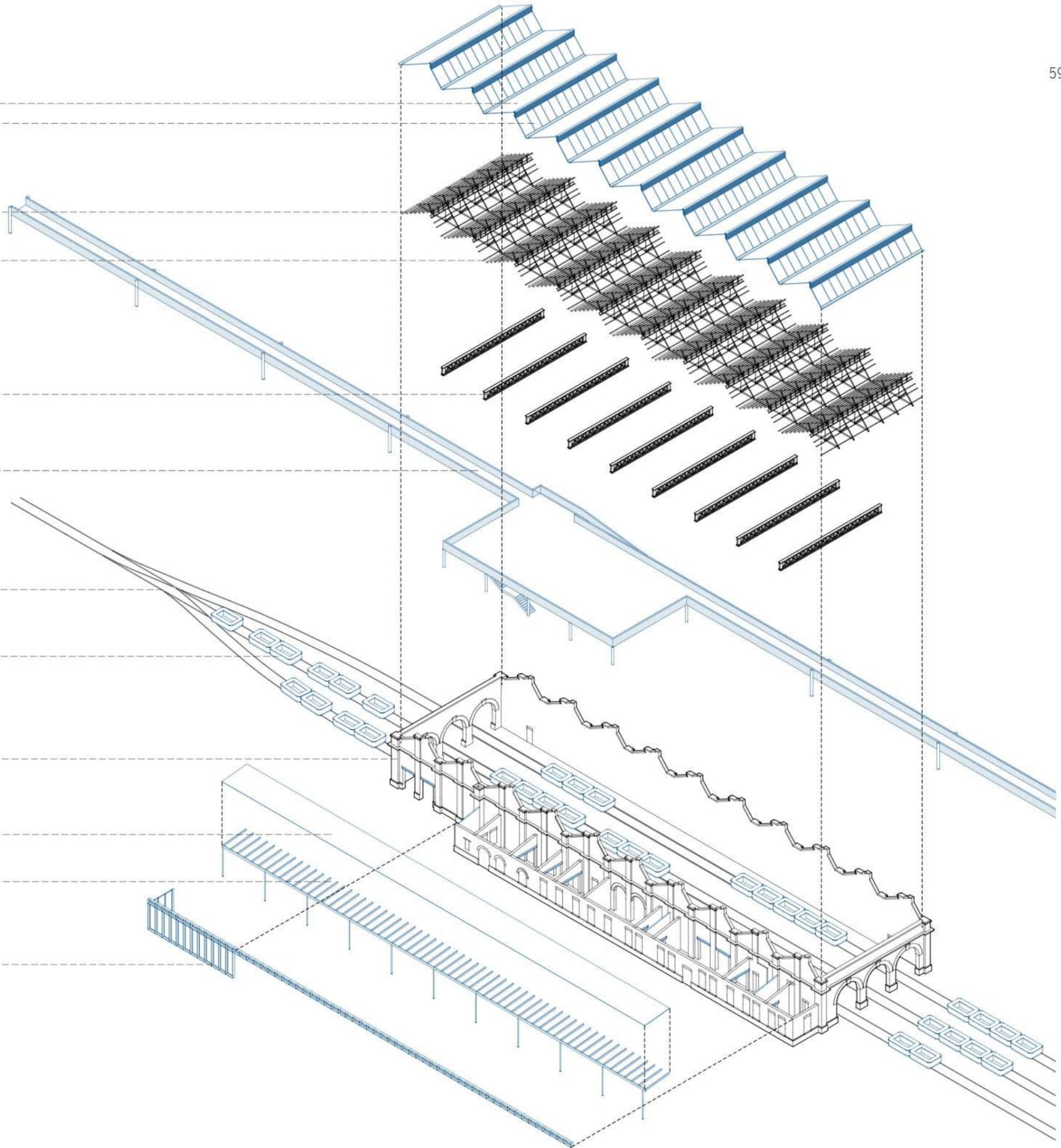
STAND DE VENTA DE
PRODUCTOS REGIONALES

MAMPOSTERÍA DE
LADRILLO COMÚN VISTA

PANEL SIP -
CHAPA EPS CHAPA

ESTRUCTURA METÁLICA

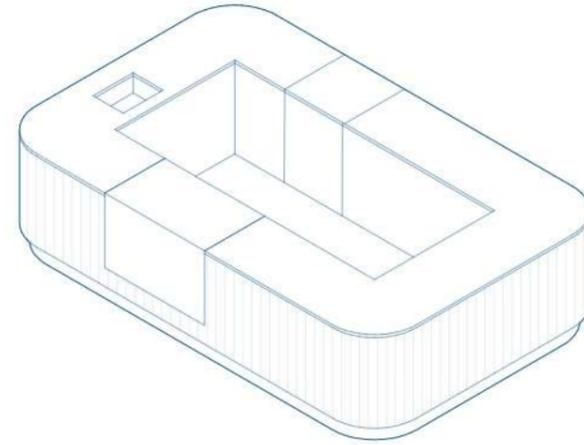
CARPINTERÍAS METÁLICAS



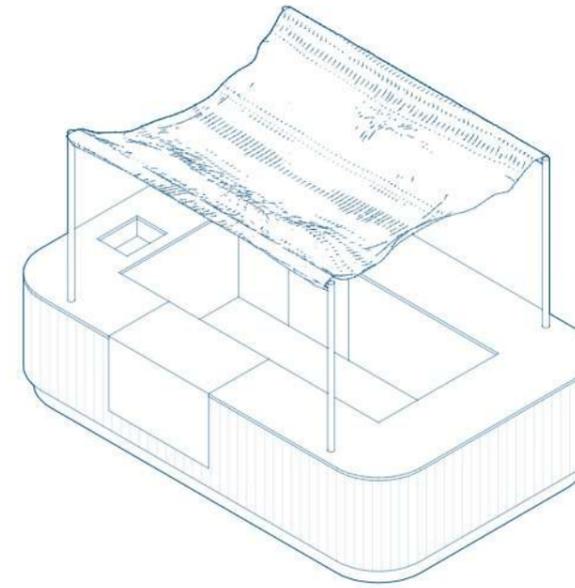
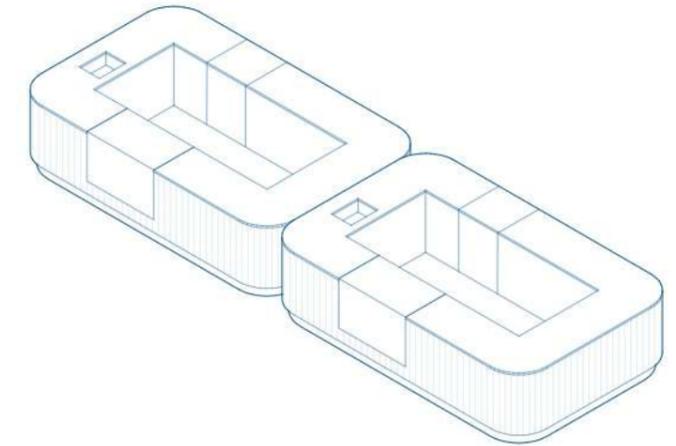
Se piensa a los stand como módulos de 3.80m x 2.40m, fabricados en estructura de tubos metálicos, montado sobre ruedas aptas para colocarse sobre los antiguos rieles del ferrocarril y así lograr su desplazamiento.

Estos cuentan con servicio de electricidad, una heladera exhibidora horizontal y una bacha.

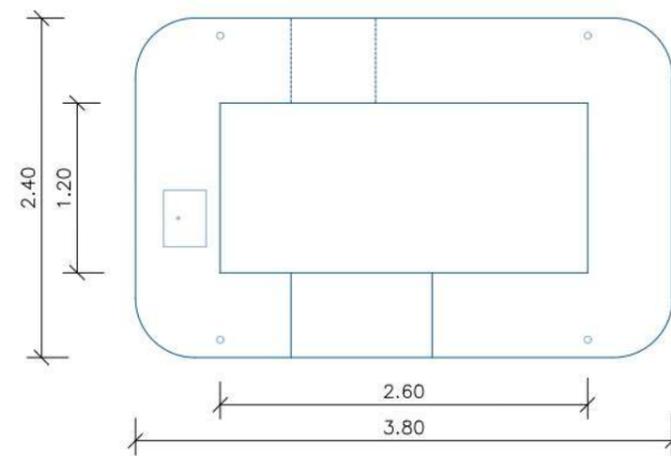
Cuando estos se ubican en el exterior, se prevé la colocación de una cubierta de lona para protección solar.



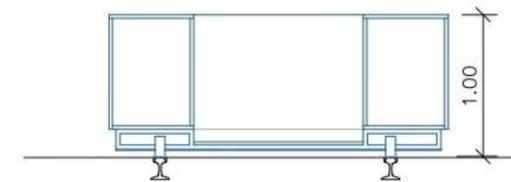
STAND BASE

STAND BASE
CON PROTECCIÓN SOLAR

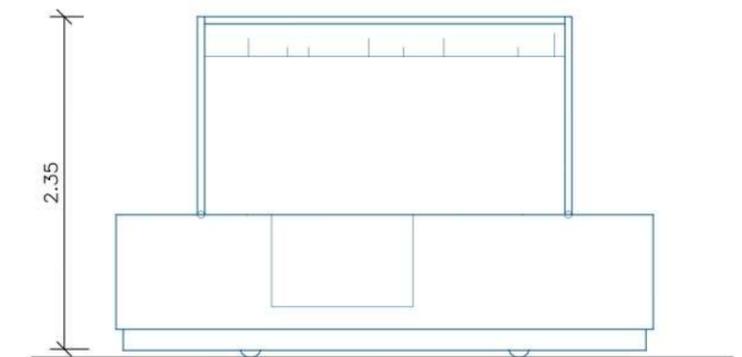
STANDS UNIDOS



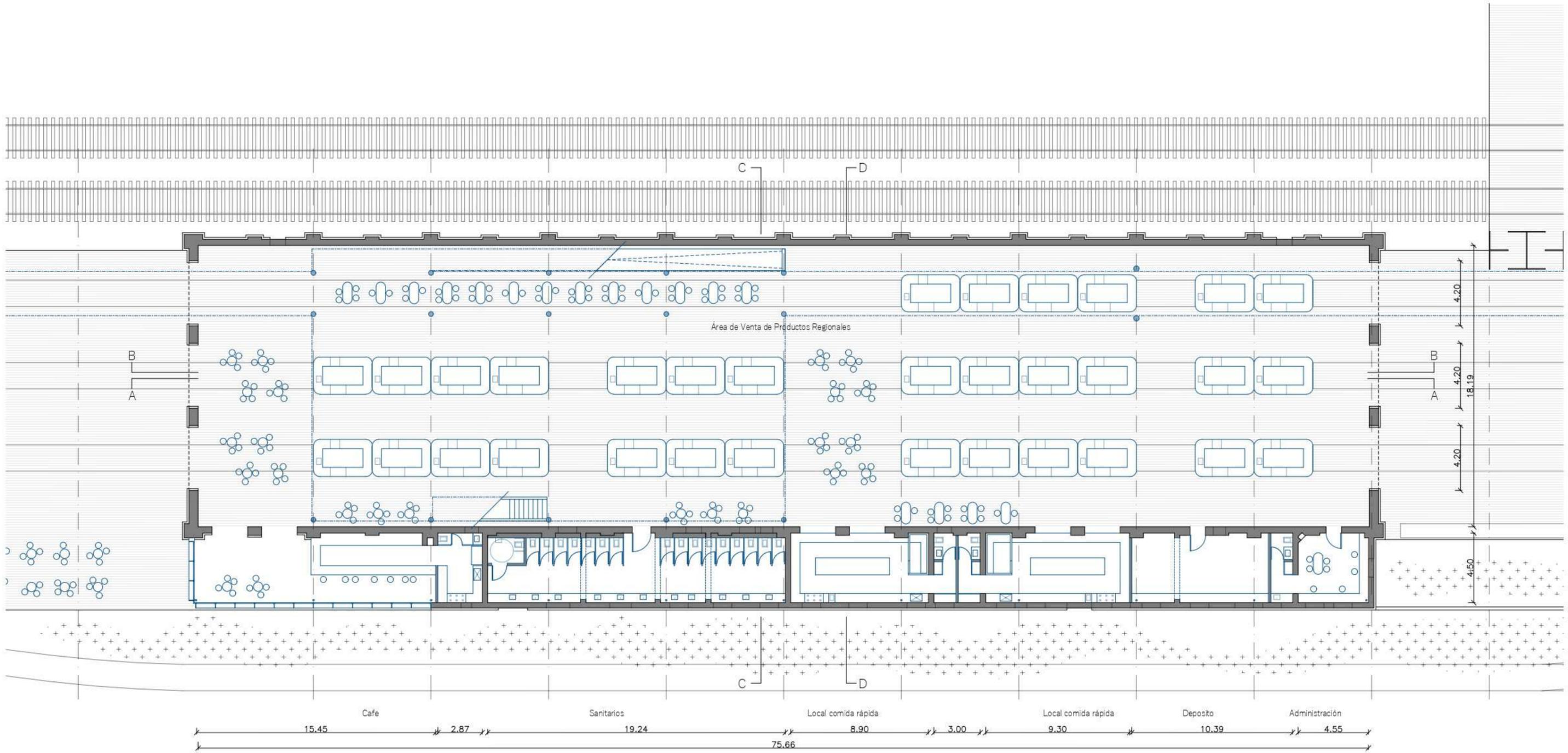
PLANTA

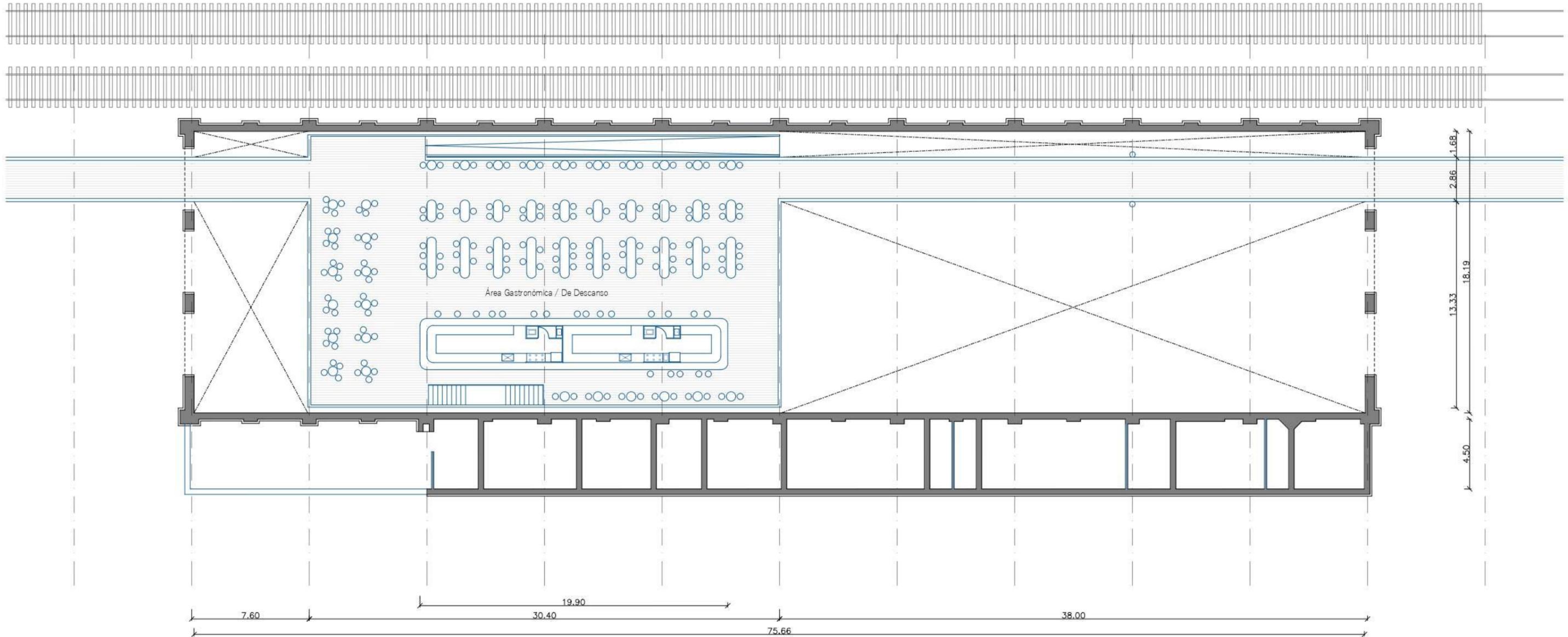


CORTE TRANSVERSAL



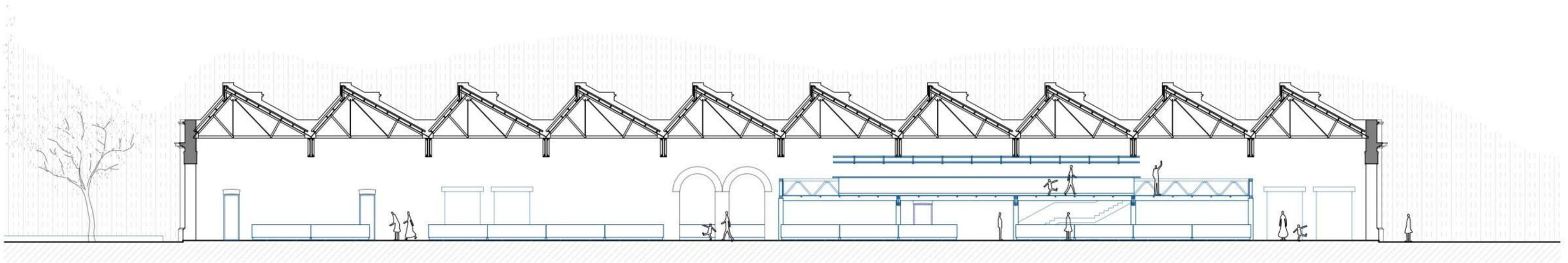
VISTA FRONTAL





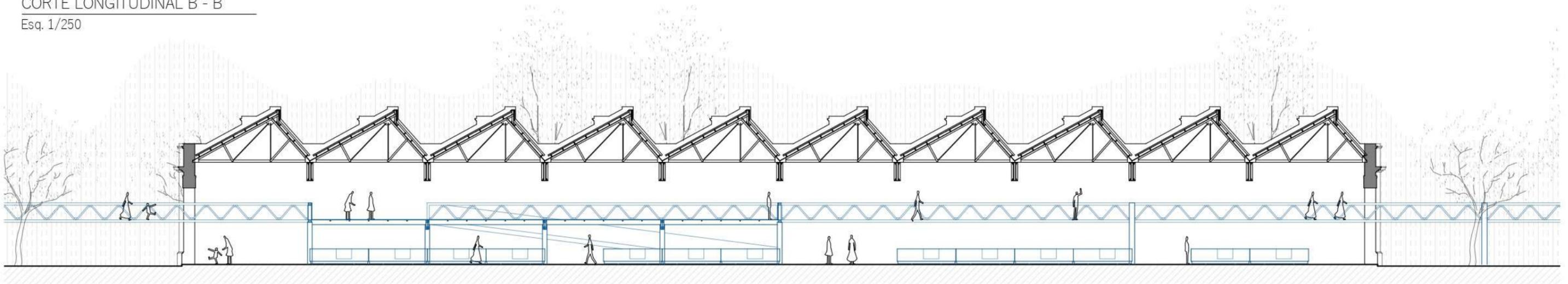
CORTE LONGITUDINAL A - A

Esq. 1/250

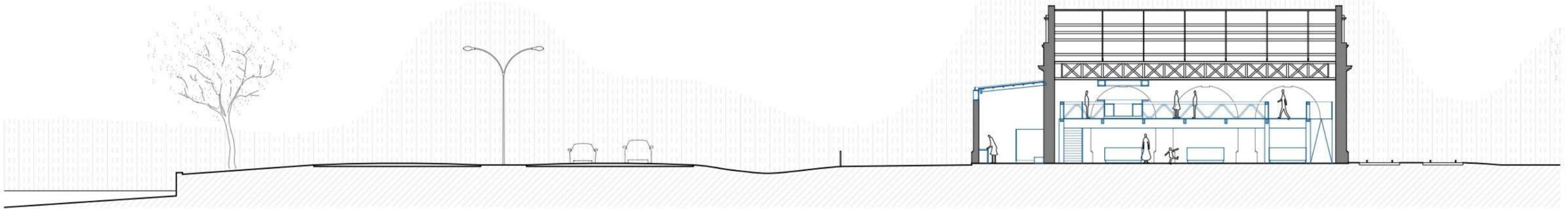


CORTE LONGITUDINAL B - B

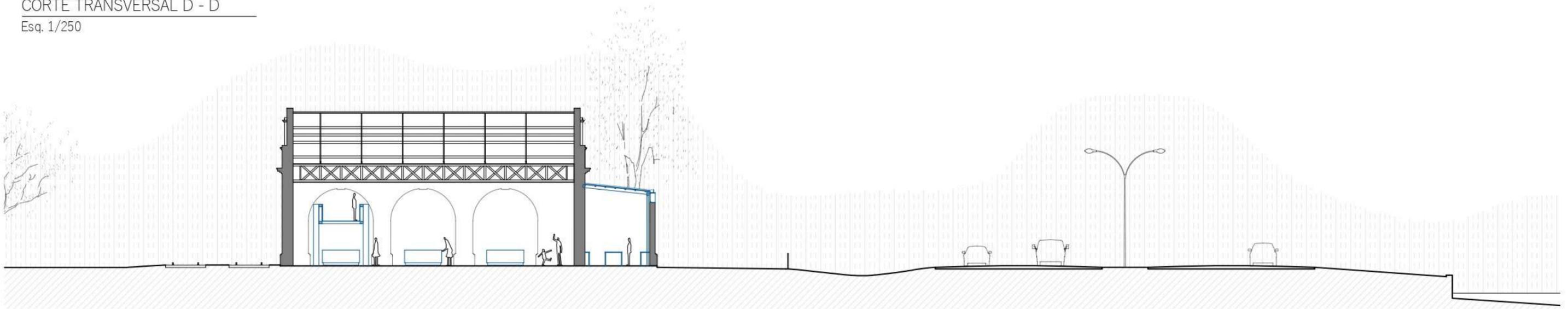
Esq. 1/250



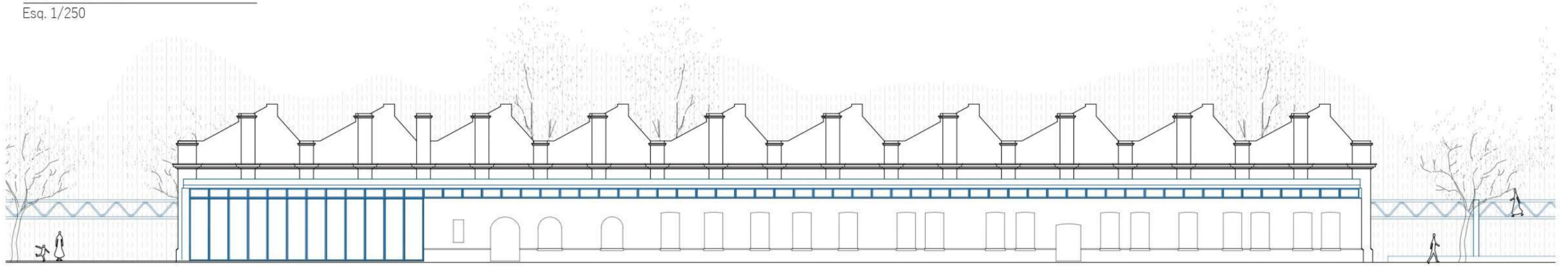
CORTE TRANSVERSAL C - C
Esq. 1/250



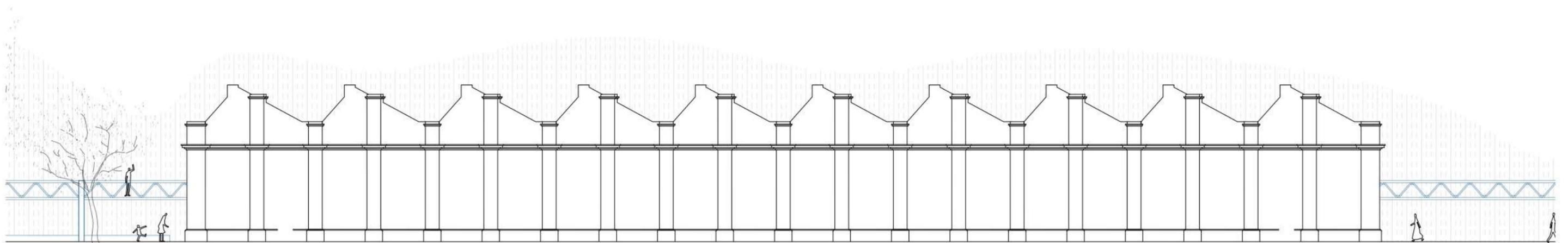
CORTE TRANSVERSAL D - D
Esq. 1/250



VISTA FRENTE
Esq. 1/250

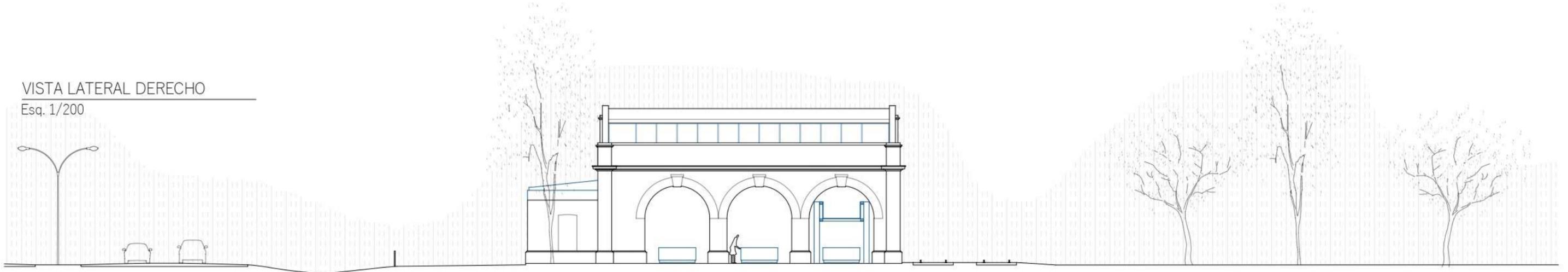


VISTA CONTRAFRENTE
Esq. 1/250



VISTA LATERAL DERECHO

Esq. 1/200



VISTA LATERAL IZQUIERDO

Esq. 1/200







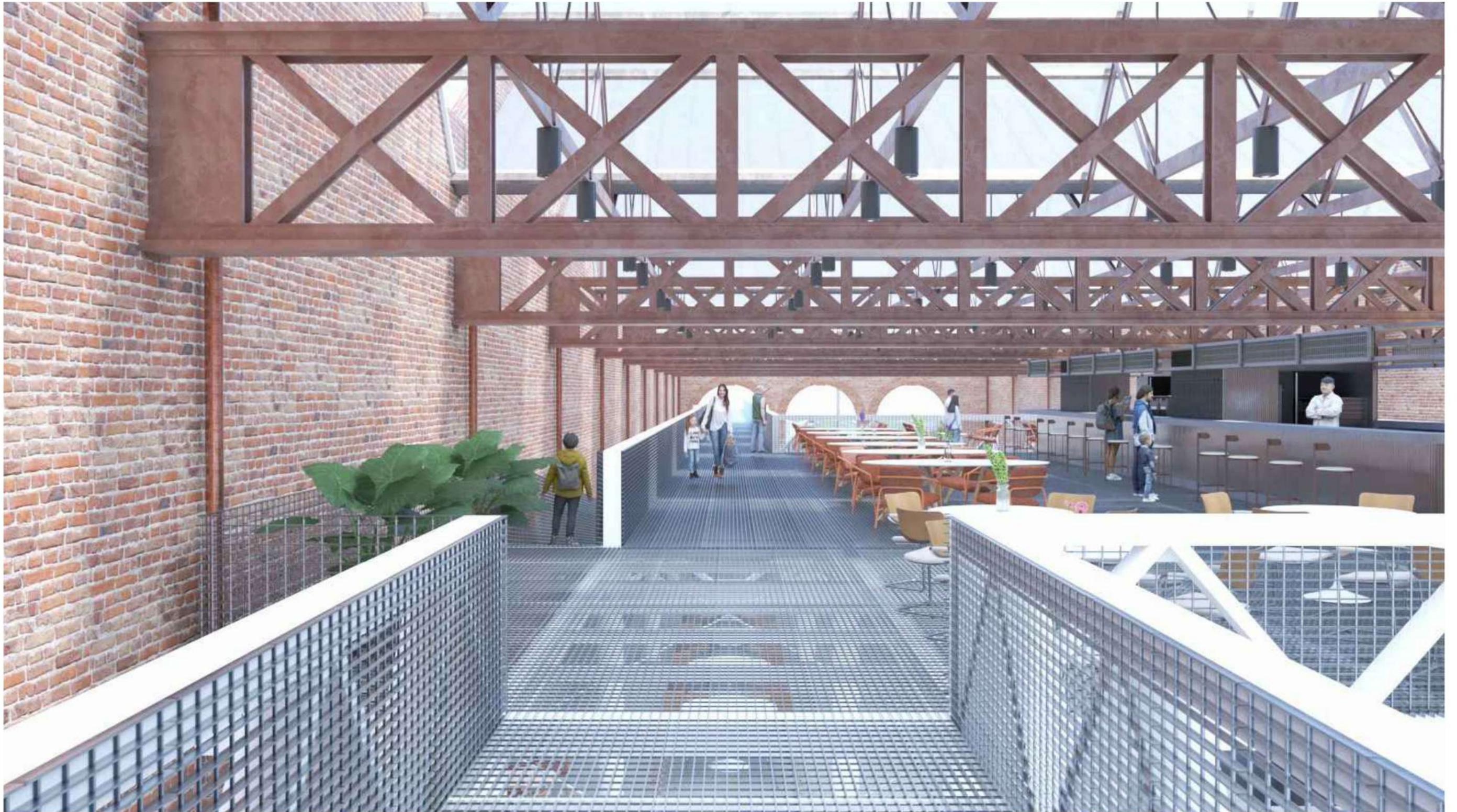




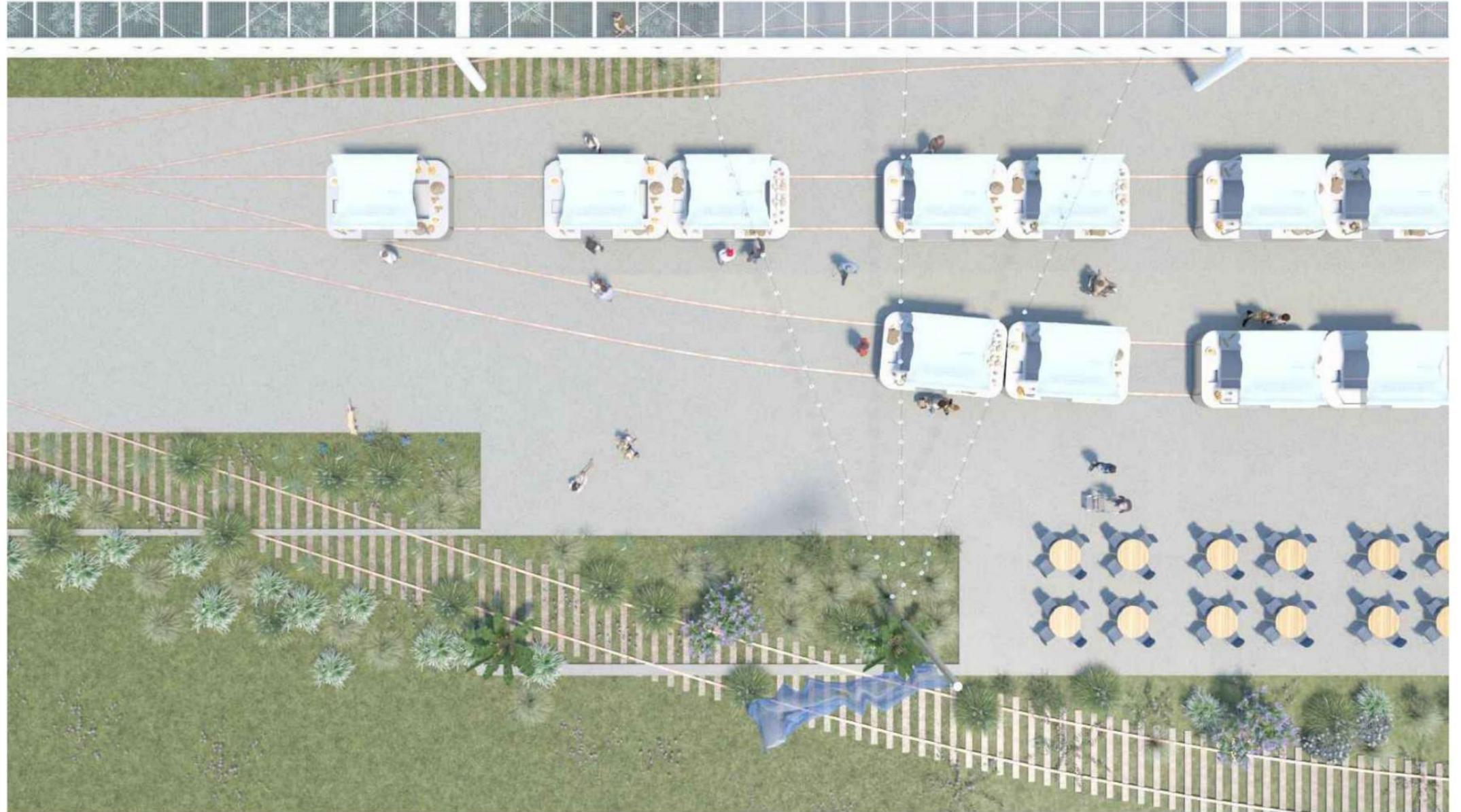






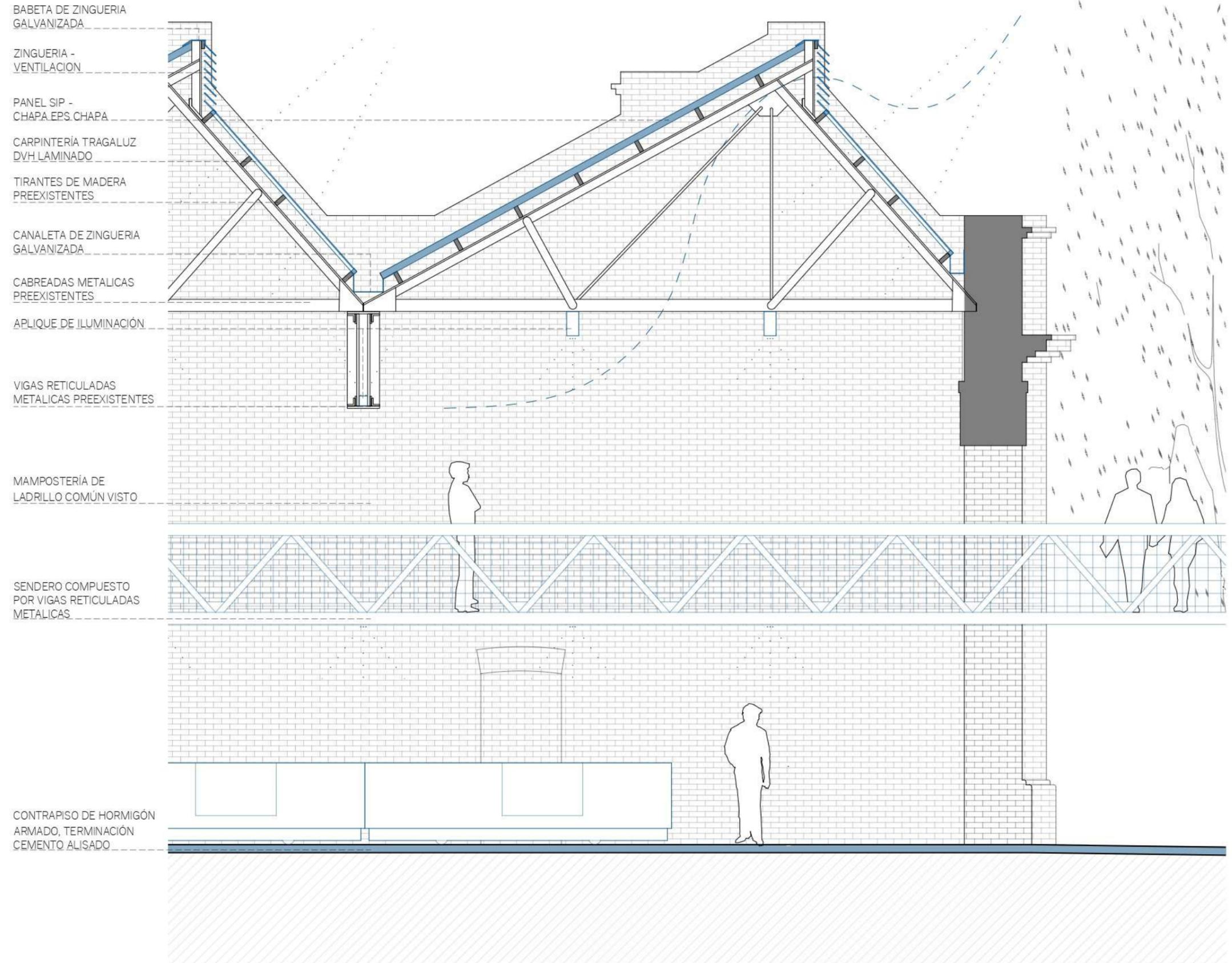


En el texto "El territorio como palimpsesto," el autor, André Corboz, sugiere que, al igual que un palimpsesto, cada intervención humana deja una huella que se suma a las anteriores, creando un palimpsesto cultural. Esta perspectiva invita a reconsiderar la forma en que entendemos el territorio, enfatizando la importancia de la memoria.



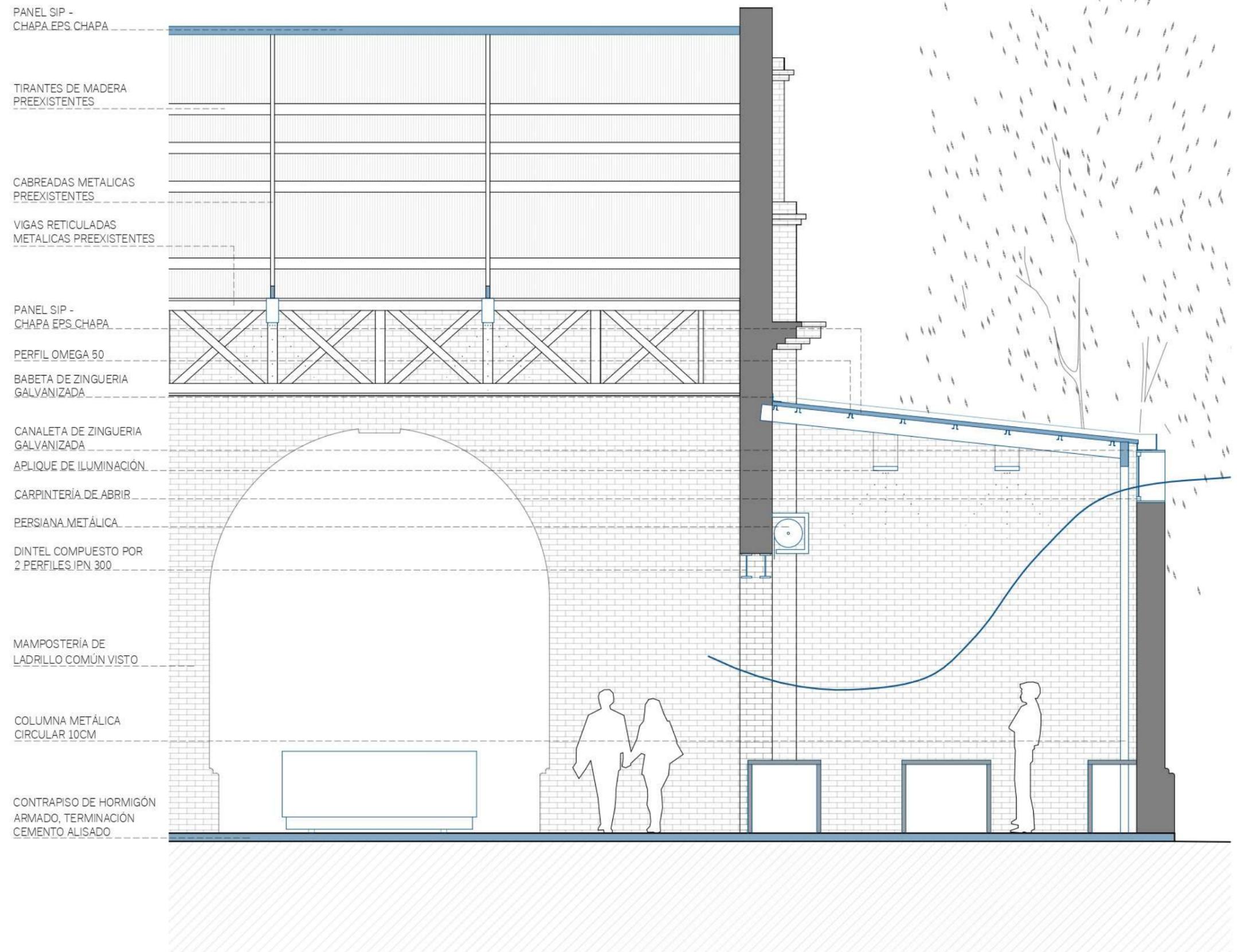
DETALLE CORTE LONGITUDINAL

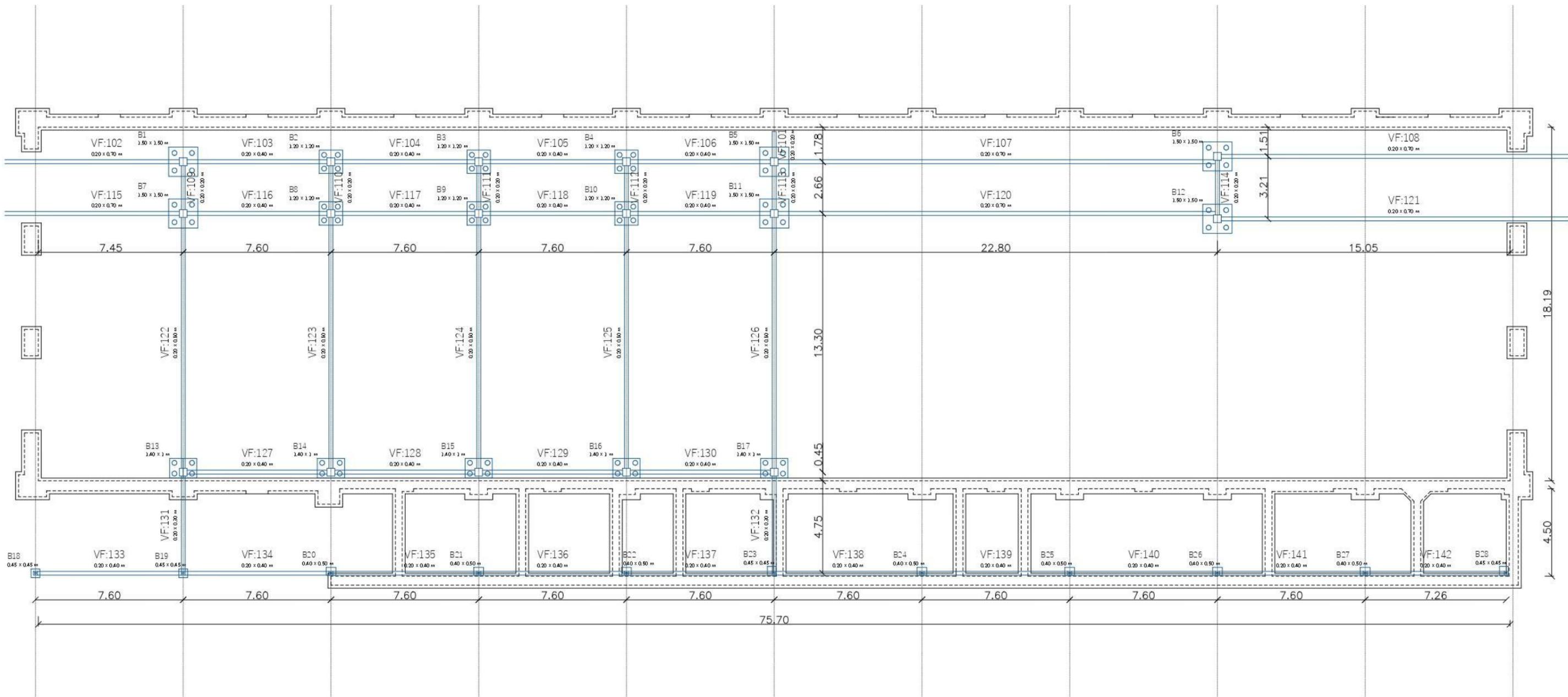
Esq. 1/50

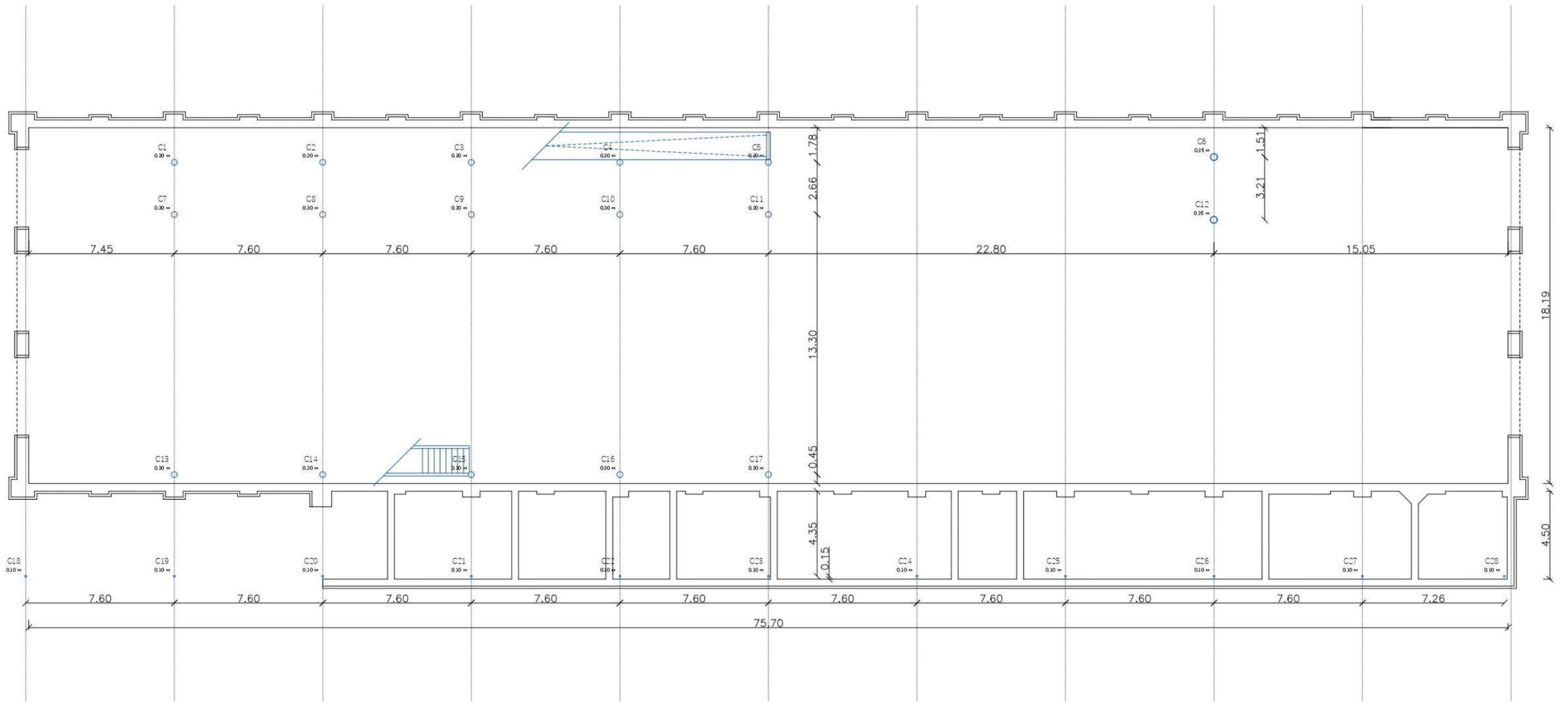


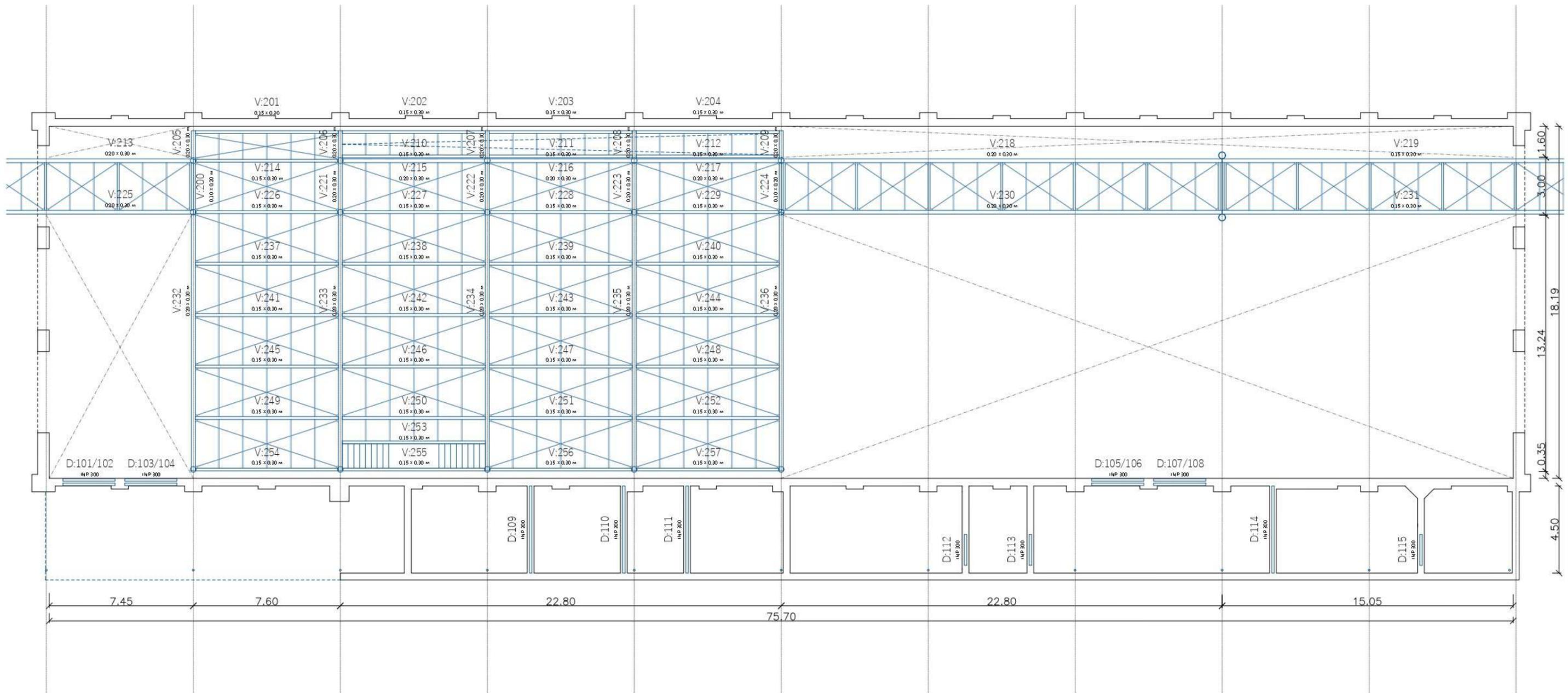
DETALLE CORTE TRANSVERSAL

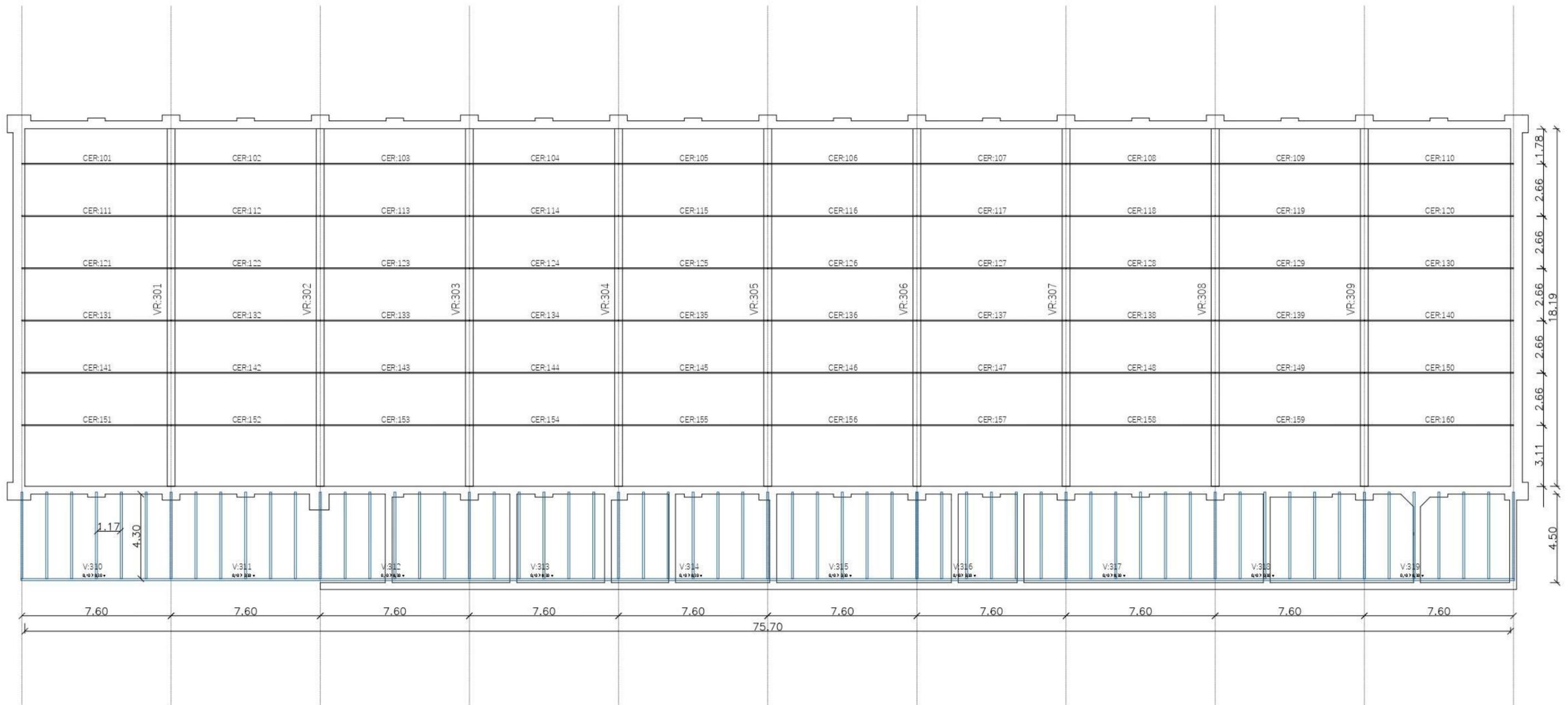
Esq. 1/50



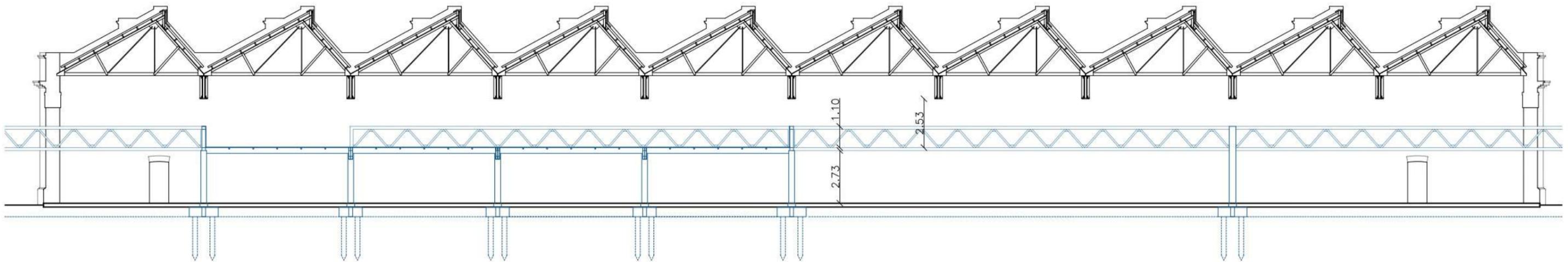
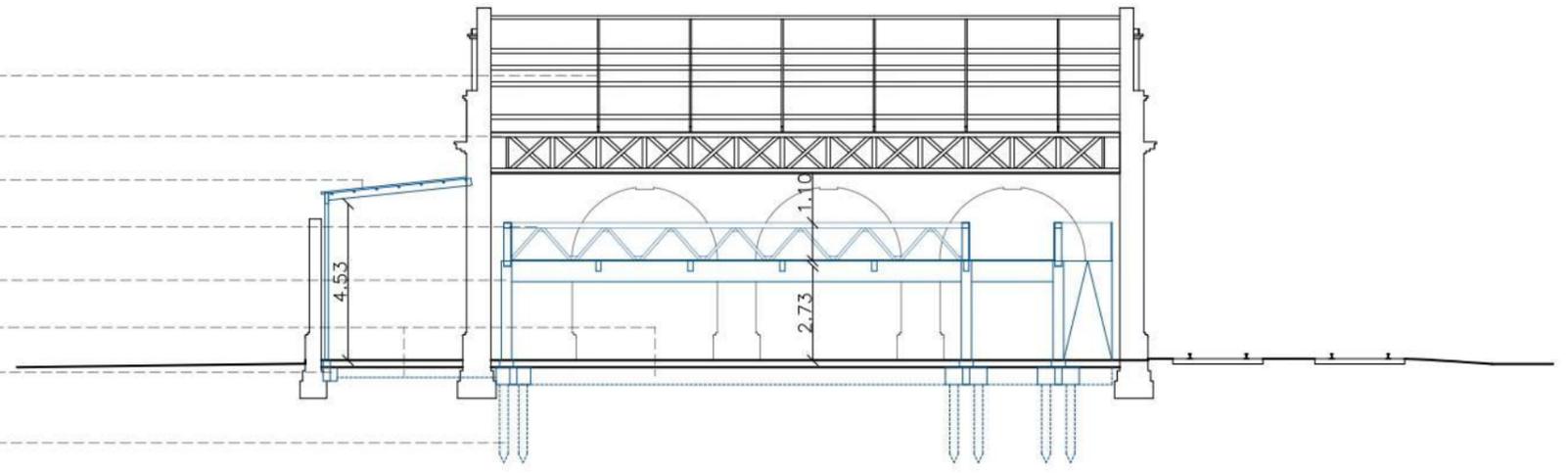


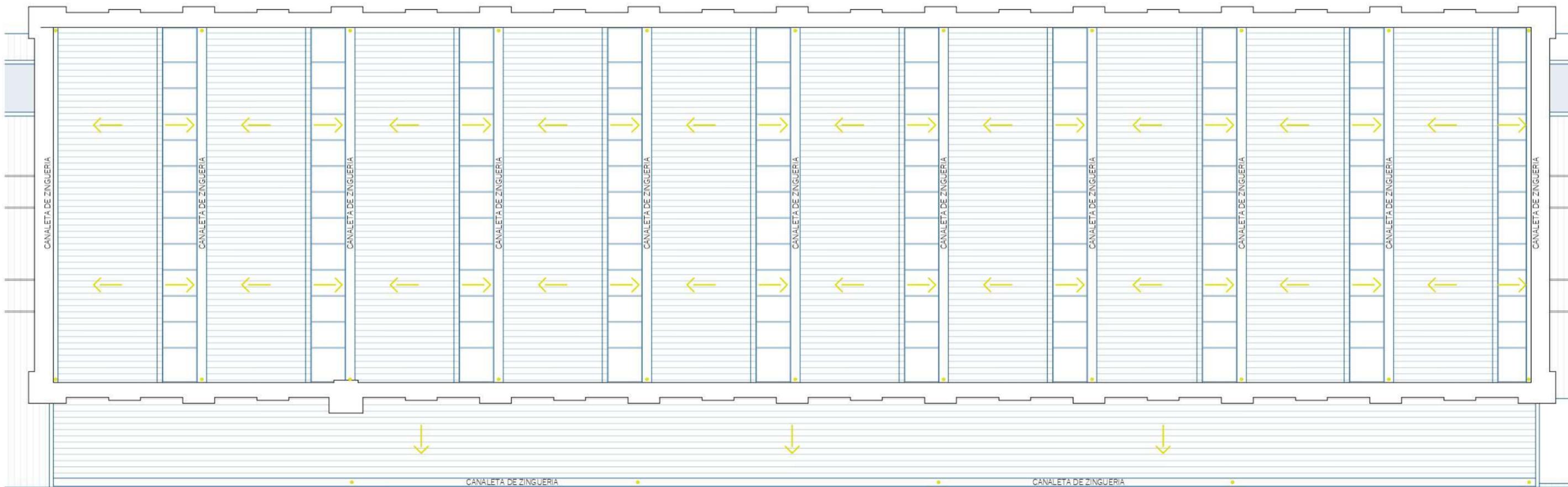


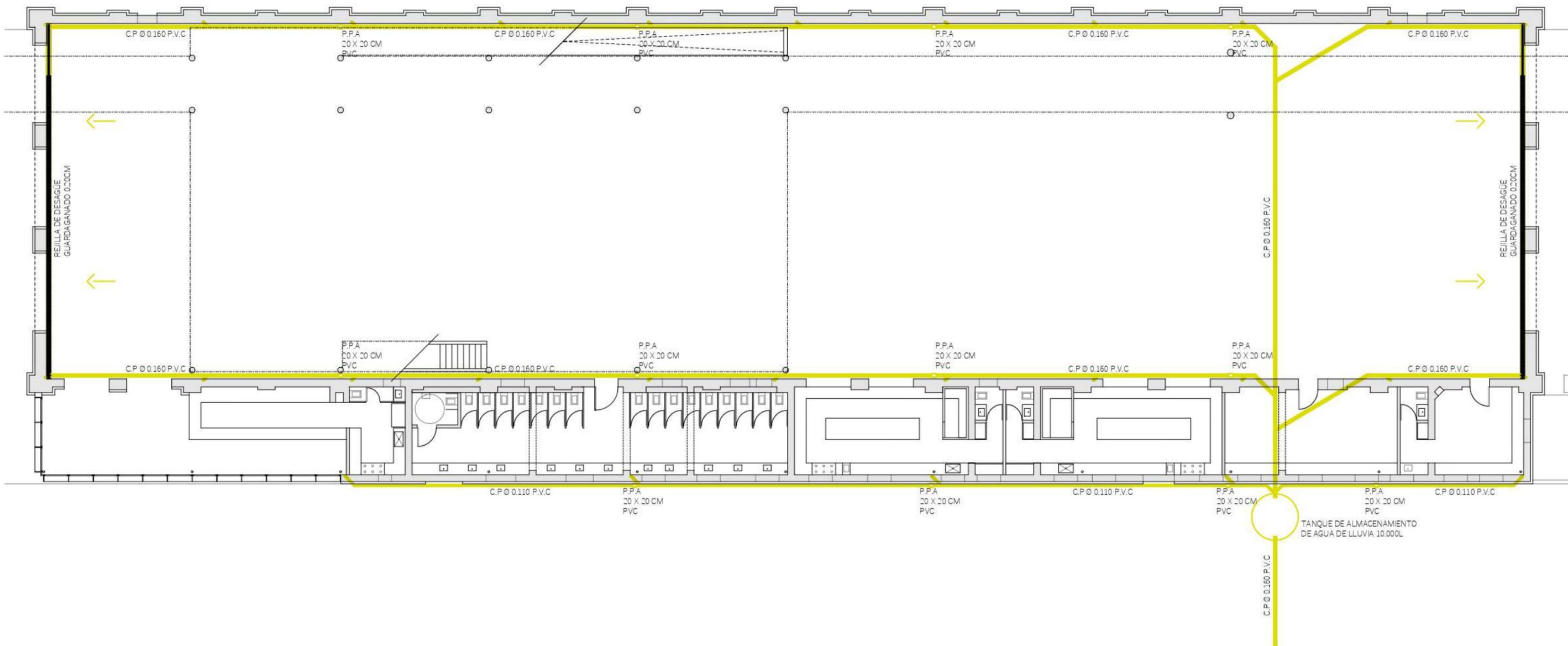


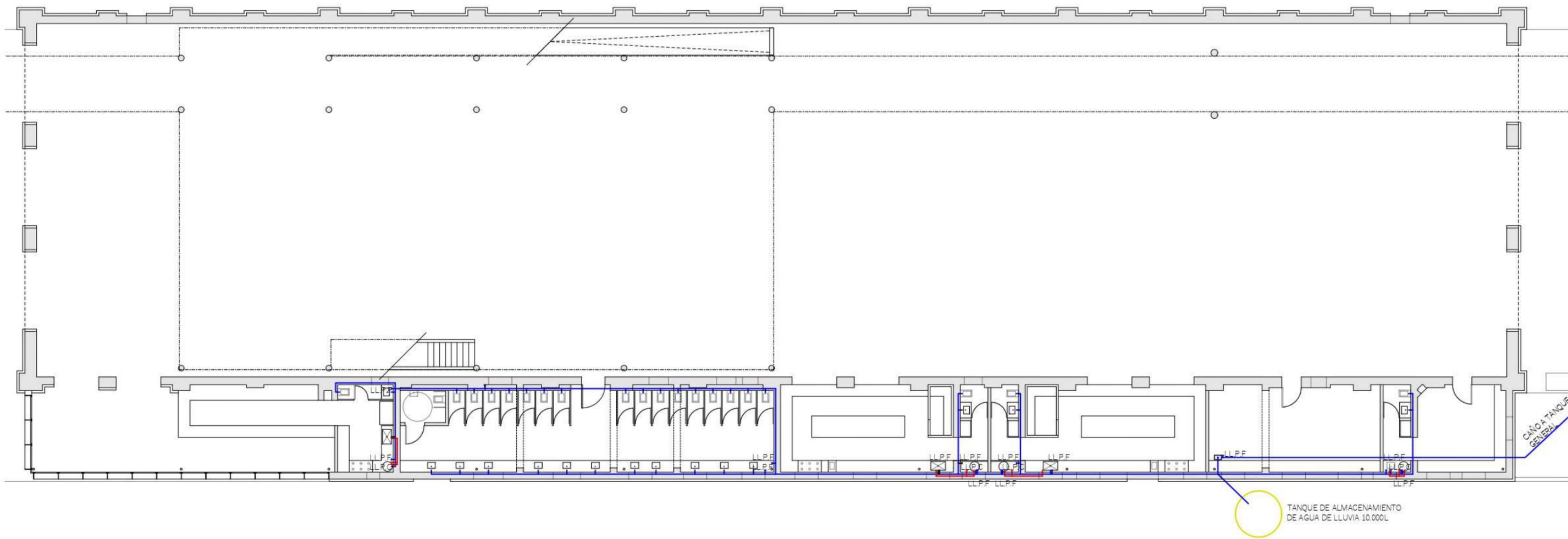


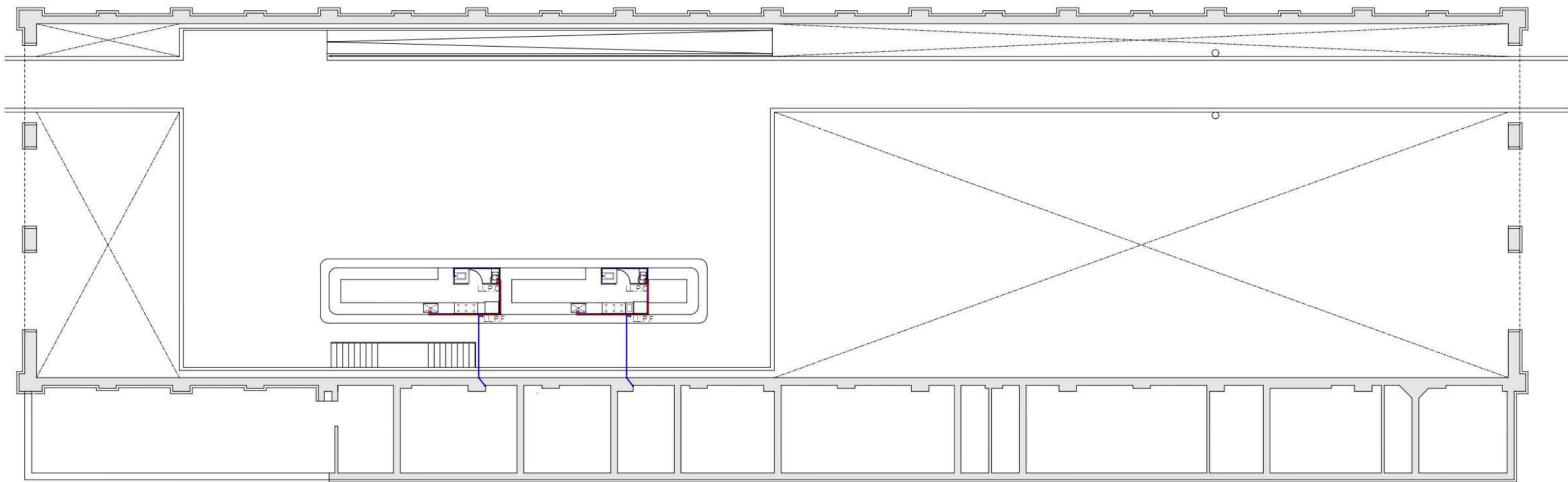
- CERCHA PREEXISTENTE
- VIGA RETICULADA PREEXISTENTE
- ESTRUCTURA DE TECHO METÁLICA
- ENTREPISO METÁLICO DE VIGAS RETICULADAS
- COLUMNA METÁLICA
- VIGA DE HA IN SITU
- BASE DE HA IN SITU
- PILOTES CON CABEZAL DE HA IN SITU

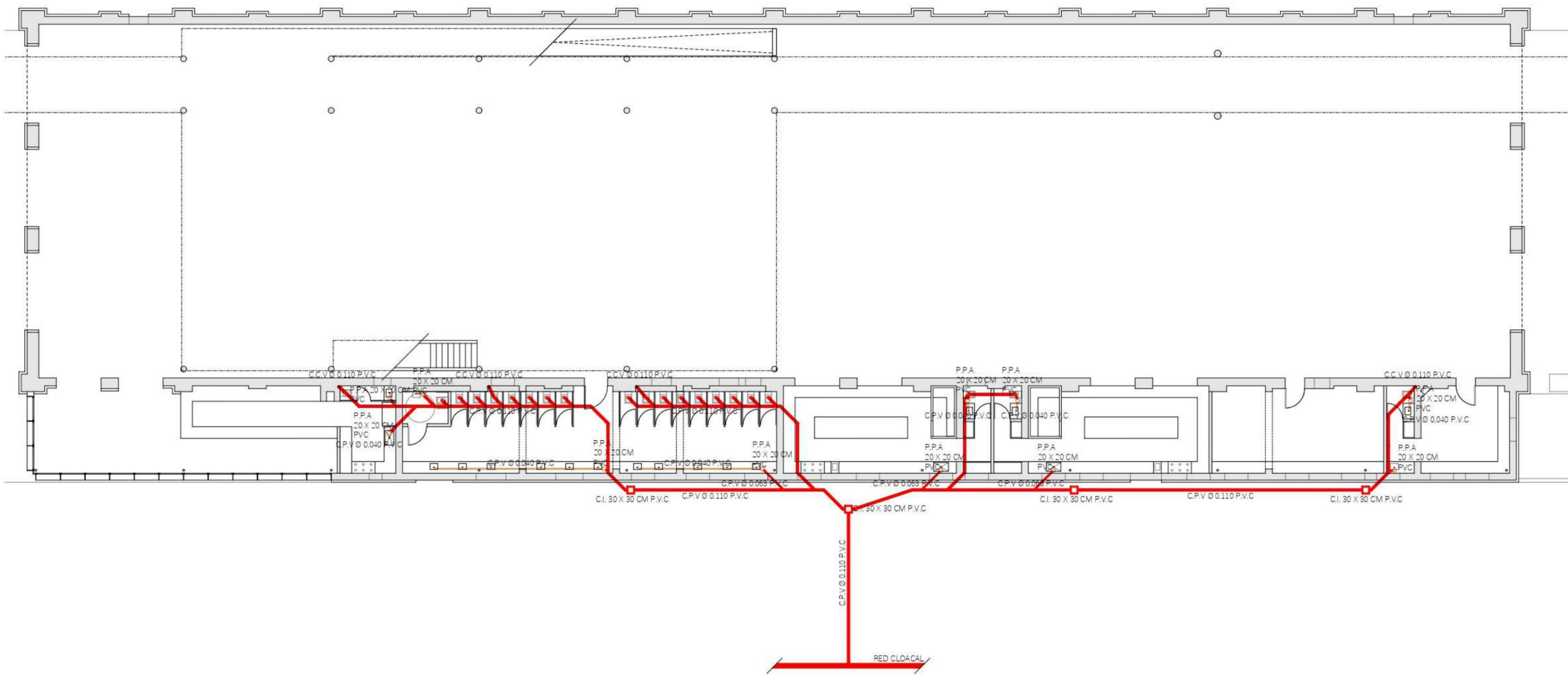


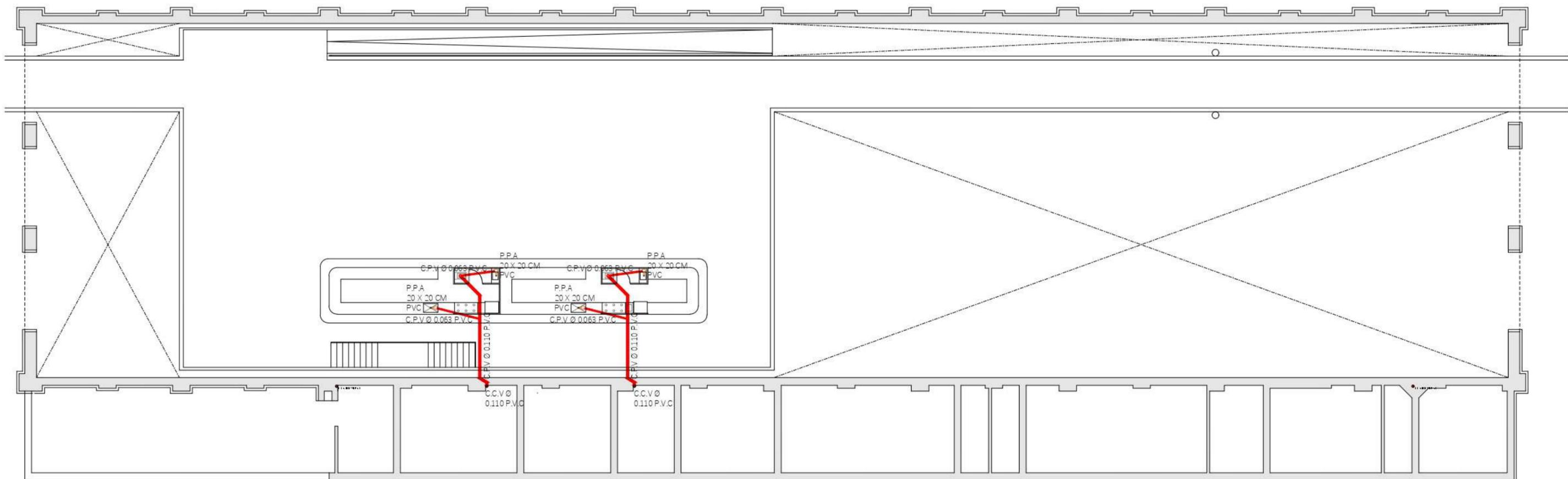


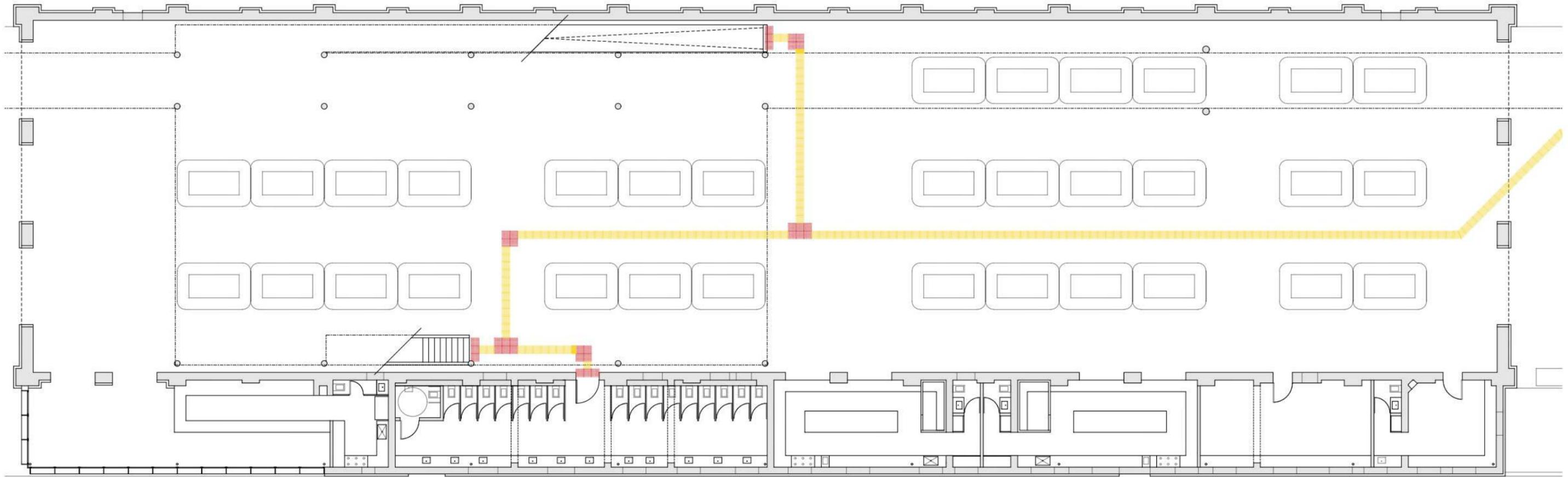








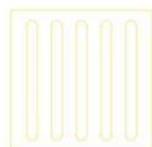




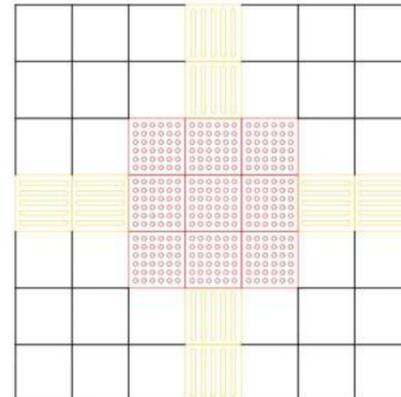
Baldosa de prevención



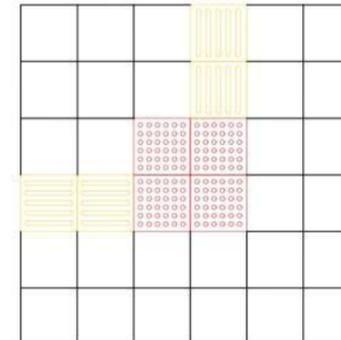
Baldosa guía



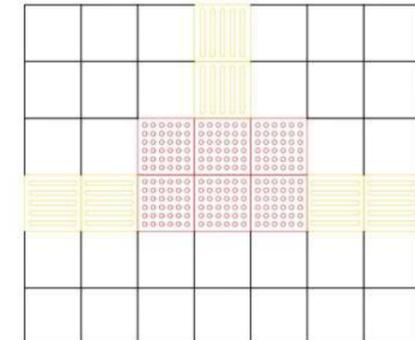
Cruce de dos circulaciones perpendiculares

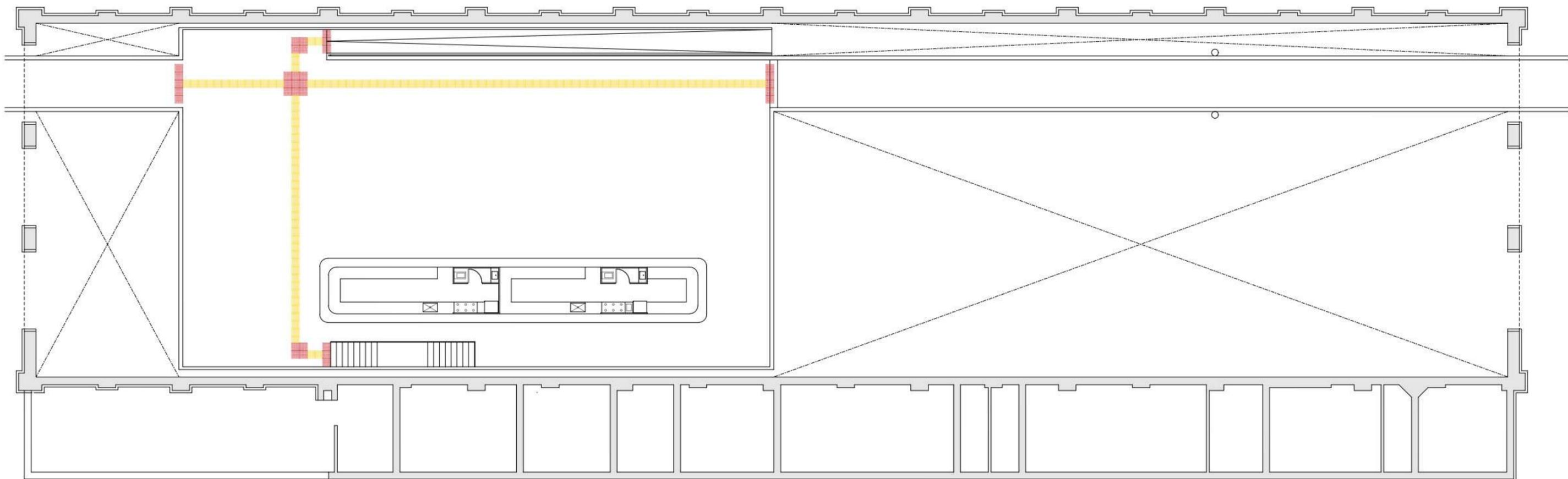


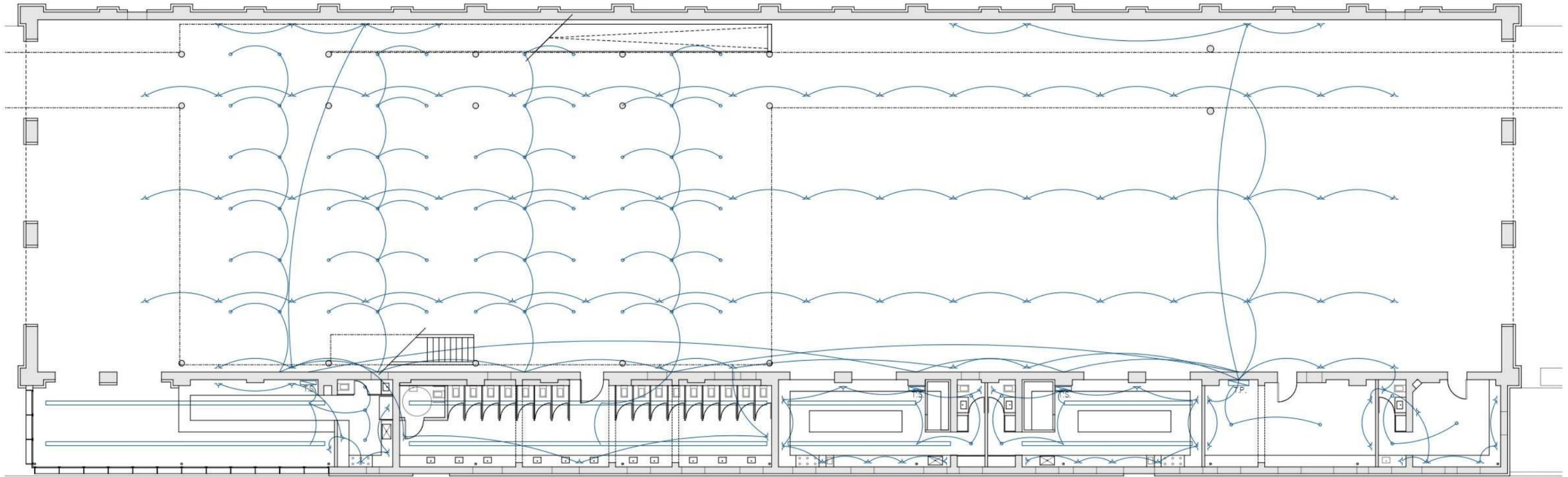
Cambio de dirección a 90 grados

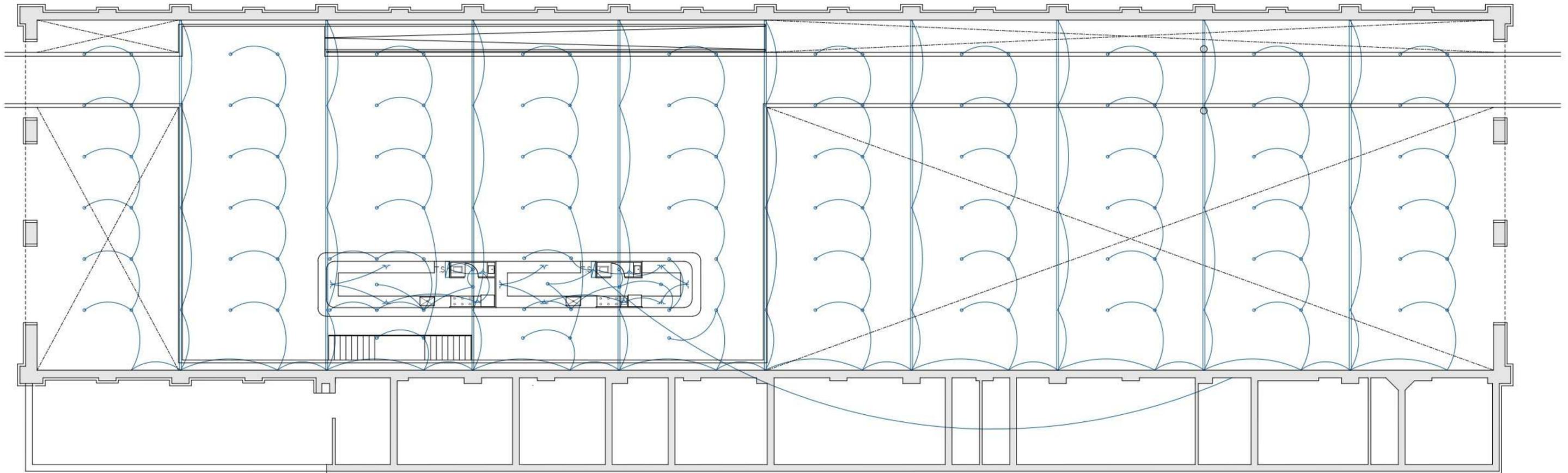


Cruce en T





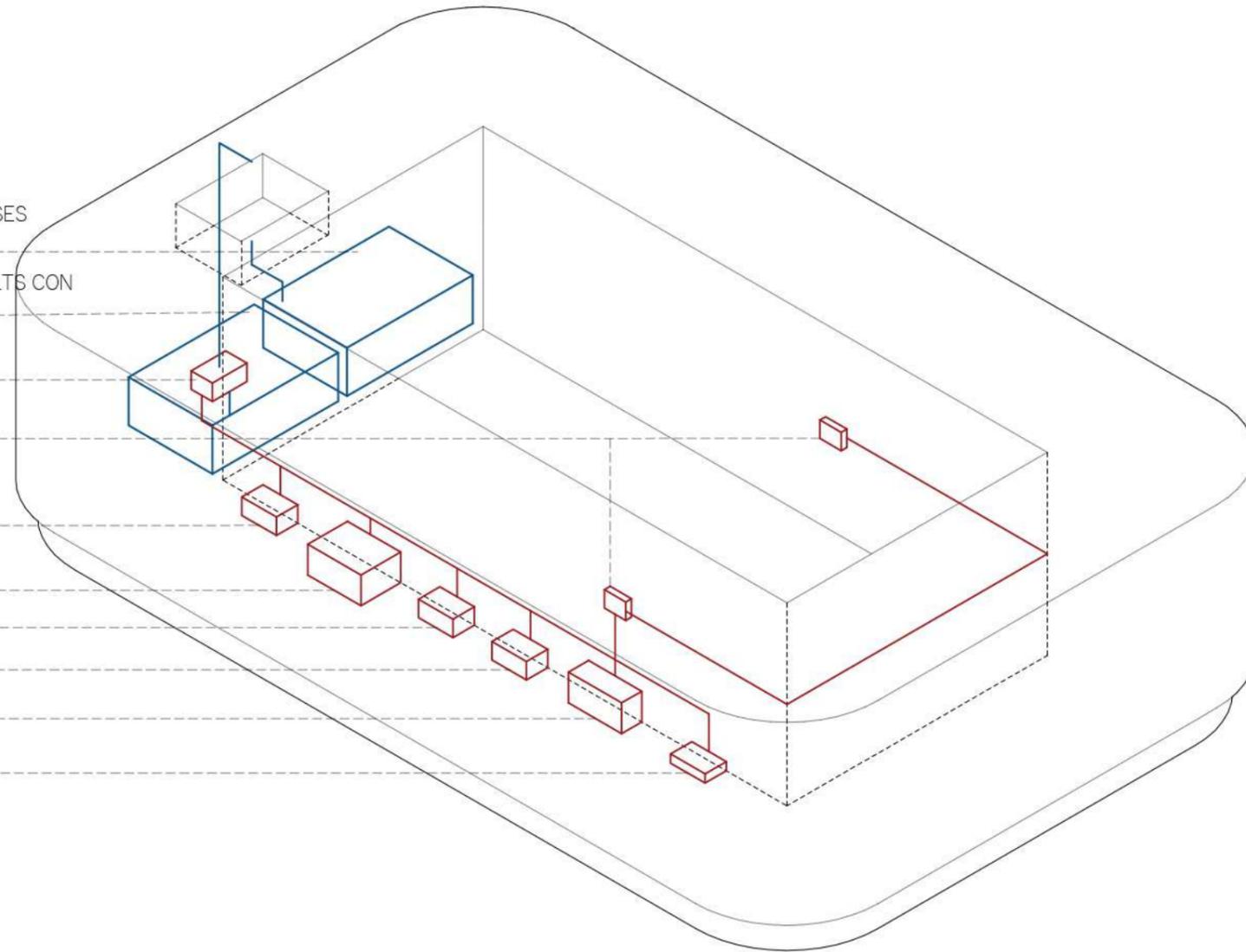




Los stands cuentan con servicio de electricidad, la cual será obtenida de tomas colocados en el solado, prepasada para abastecer los tomas y una heladera exhibidora horizontal. Para cuando estos se desplacen al exterior contarán con un sistema de almacenaje de energía.

A su vez este modulo contara con una bacha abastecida de un tanque de reserva de agua de 50 litros impulsado por una bomba eléctrica. Para su deposición esta planteado otro tanque de igual capacidad.

- TANQUE DEPOSITO DE AGUAS GRISES 50LTS CON CANILA DE DESAGOTE
- TANQUE DE RESERVA DE AGUA 50LTS CON BOCA DE CARGA
- BOMBA IMPULSORA 12V
- TOMAS
- FUSIBLES
- BATERÍA
- DESCONECTADOR DE BATERÍA
- INVERSOR DE CORRIENTE
- TABLERO SECCIONAL
- TOMA DE CORRIENTE GENERAL



07 | CONCLUSIONES

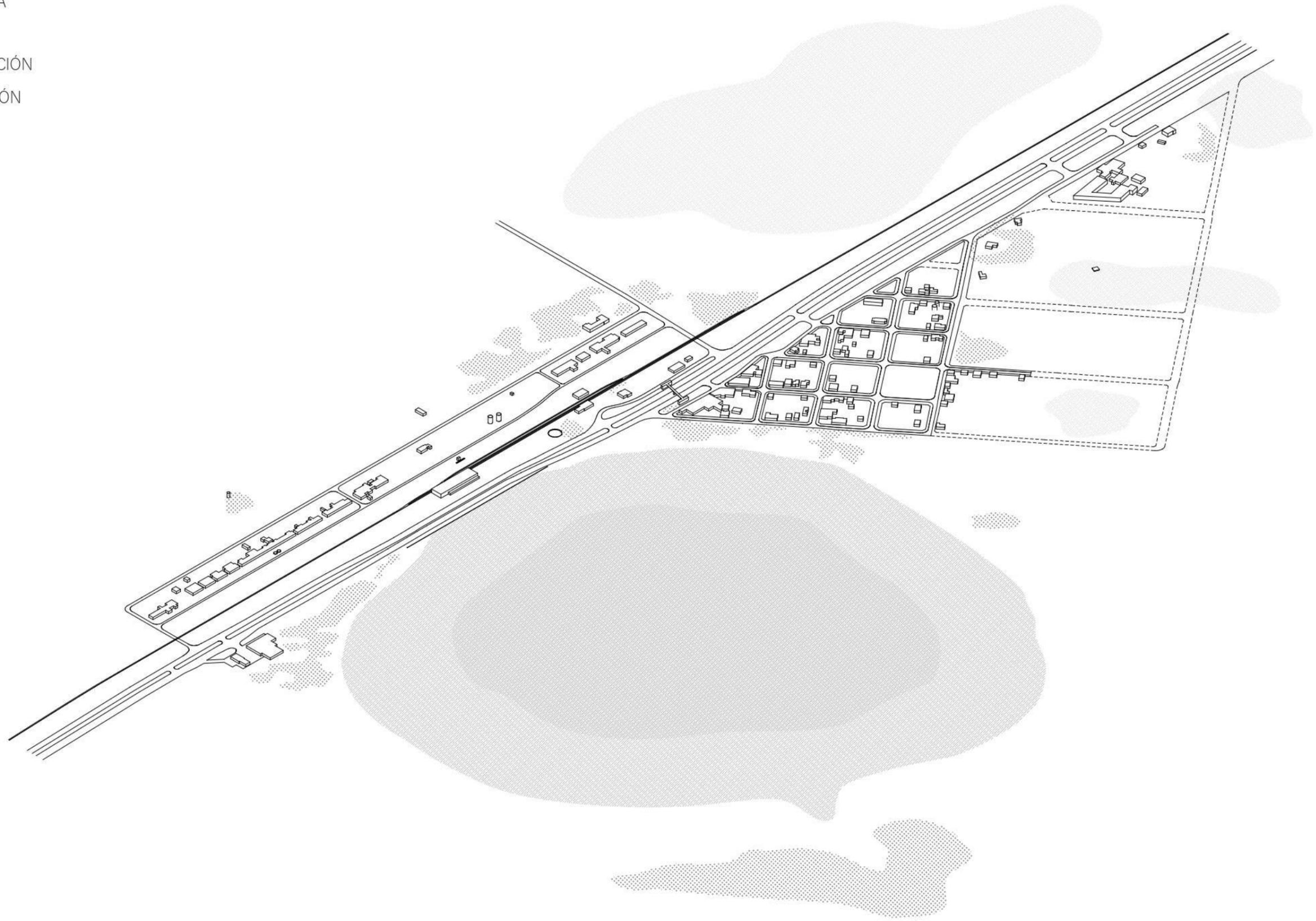
"La arquitectura es un medio para un fin, no un fin en sí mismo."

Tabula Non Rasa - philippe vassal

PREEXISTENCIA

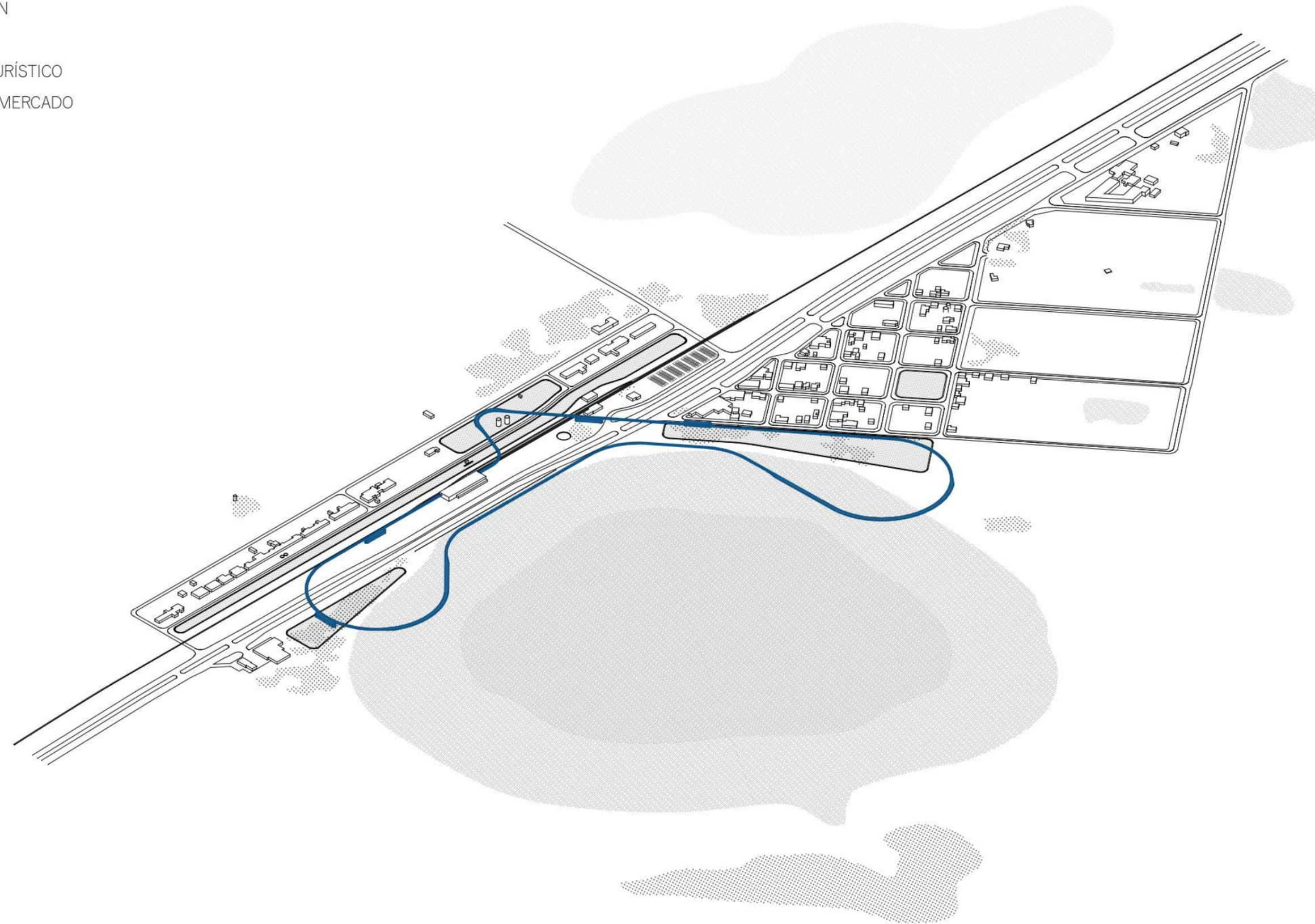
- FRAGMENTACIÓN

- DESOCUPACIÓN



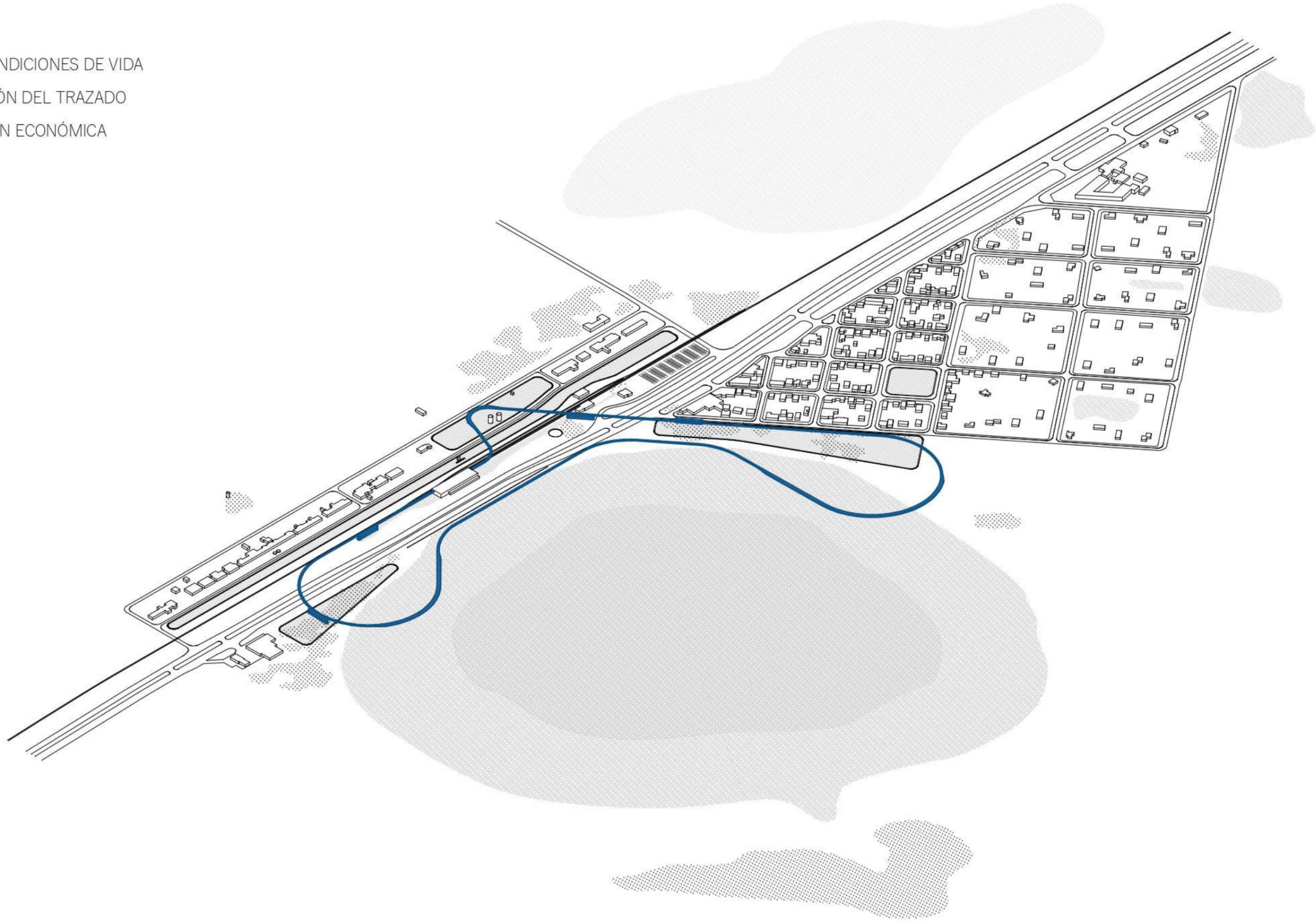
INTERVENCIÓN

- CIRCUITO TURÍSTICO
- PARADOR / MERCADO
- PARQUES



PLUSVALÍA

- MEJORES CONDICIONES DE VIDA
- DENSIFICACIÓN DEL TRAZADO
- REACTIVACIÓN ECONÓMICA



- QUE VARIAS PERSIANAS
COMERCIALES VUELVAN
A LEVANTARSE



- El modelo productivo y comunitario del Ferrocarril Del Sud en el s.xix. - Ana Zagorodny
- Terrain Vague - Ignasi de Solá-Morales
- Tabula Non Rasa - Philippe Vassal
- Plaza Léon Aucoc, Burdeos 1996 - Lacaton y Vassal
- El territorio como Palimpsesto - André Corboz
- Conferencia de Nara sobre autenticidad 1994
- Carta internacional para la conservación de las ciudades y áreas urbanas históricas - Adoptada por icomos en octubre de 1987.
- Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial / julio, 2003
- Carta de Venecia. 1964
- Carta del turismo cultural - Adoptada por icomos en noviembre de 1976.
- www.estructurasmetalicascolombia.com
- urbasig.gob.gba.gob.ar

