

INDUSTRIA DEL CONOCIMIENTO

Taller Urbano

La Nube

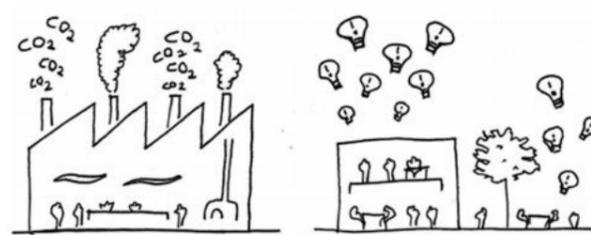


FAU

Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA



ARQUITECTURA INDUSTRIAL EMERGENTE

Autor: Romina PIERANTONI

N° 32024/7

Título: “La Nube, Arquitectura Industrial Emergente”

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N° 1 MORANO - CUETO RUA

Docente: Constanza SALDÍAS - Leandro MORONI

Unidad Integradora: Arq. Mario Calisto AGUILAR - Ángel MAYDANA

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 27.10.2022

Licencia Creative Commons



PORTADA

INDICE

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

REGION METROPOLITANA. RMBA-LP

ESCALA URBANA. CIUDAD: LA PLATA

MOVILIDAD URBANA Y ACCESIBILIDAD REGIONAL

SECTOR LA PLATA CARGAS

ENTORNO BARRIO HIPÓDROMO

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

MASTERPLAN LA PLATA CARGAS

EDIFICIO ORIGINAL

REFERENTES

PROGRAMA: EL TALLER URBANO

ESTRATEGIAS PROYECTUALES

PROYECTO. DOCUMENTACION GRÁFICA

PROYECTO. DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

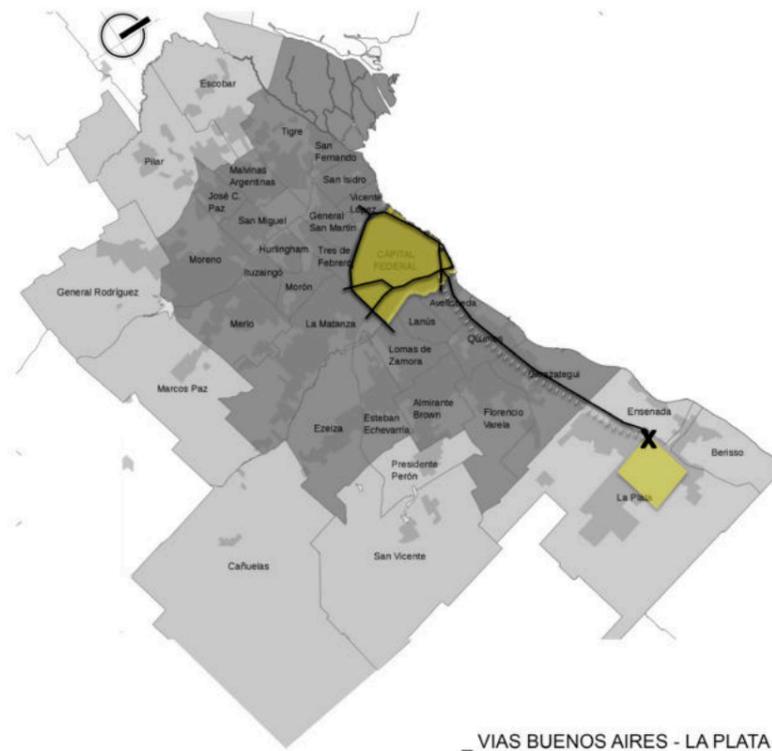
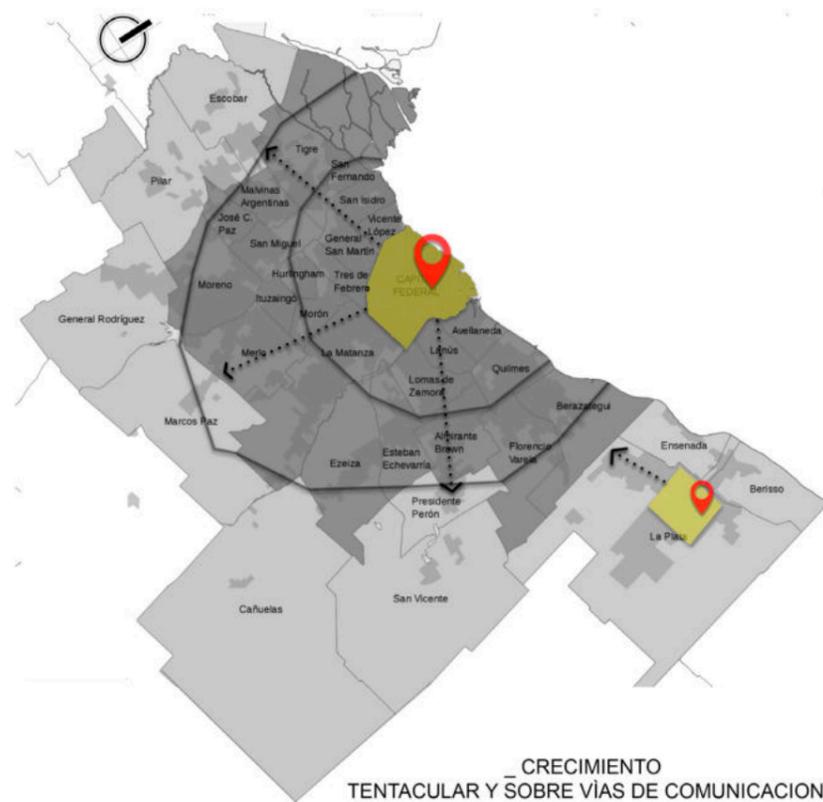
DE LA HABITACIÓN AL PROYECTO URBANO

- .Las formas del Crecimiento Urbano, Manuel Solá - Morales*
- .Guía, imágenes e información facilitada por Nicolás Colombo de AHG: Archivo Histórico de Geodesia, dependiente del Ministerio de Obras Públicas*
- .ONG Defendamos La Plata*
- .La autoría del primer diseño del parque (bosque) de La Plata. "El Jardinero Ilustrado" Fernando Mauduit. Julio Ángel Morosi*
- ."El Bosque de La Plata entre su razón de ser Res Nullius, Universitatis o Communis" Mgr.Arq Cristina E Vitalone*
- .Los espacios verdes y el arbolado urbano en el área de La Plata II. El Bosque entorno vegetal del Museo. Delucchi, Julianello y Correa*
- .El Bosque de mi Ciudad. Dr. Santiago Oliver*
- .Parques Urbanos, Patrimonio Paisajista, y Sustentabilidad en América. Central Park, Mont Royal y el Paseo del Bosque. Mabel I. Contin*
- .Hacia una propuesta de ordenamiento del Paseo del Bosque de La Plata. Mabel I. Contin*
- .Ciudad de La Plata. de Reflexiones acerca de Julio A. Morosi*
- .Colegio de Arquitectos Distrito I. La Plata/Itinerarios/3-Avenida 1 y el Bosque*
- .Revista MUSEO Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ciencias Naturales y Museo. Vol1 N° 2 Diciembre 1993*
- .Las tierras y los eucaliptos del Bosque de La Plata Dr. Carlos Grau. Ministerio de Obras Públicas. Biblioteca Pública. UNLP*
- .50 Cosas que hay que saber sobre Arquitectura. Philip Wilkinson*
- .El Gran Libro del Paisaje Urbano*
- .Las escalas del Proyecto: de la Habitación al Proyecto Urbano - Sbarra / Morano / Cueto Rúa*

son algunos de los tantos estudiados...

LA PLATA - BUENOS AIRES

ESCALA REGIONAL RMBA



ACTUAL

En la actualidad, gran parte de la población urbana, pertenece a áreas metropolitanas y ciudades aglomeradas. En el caso de la RMBA, concentra el 37% sobre el total de la población urbana del país. Con un aproximado de 14 millones de habitantes y caracterizada por fuertes flujos de interrelación, concentración creciente de personas, actividades y de poder.

Presenta una alta concentración poblacional en la Ciudad Autónoma y un desarrollo tentacular a lo largo de ejes del ferrocarril, rutas y autopistas.

En cuanto al modelo de crecimiento, los procesos urbanos de concentración y expansión, simultáneos y contrapuestos, dejan expuesto un modelo insostenible disperso y de baja densidad.

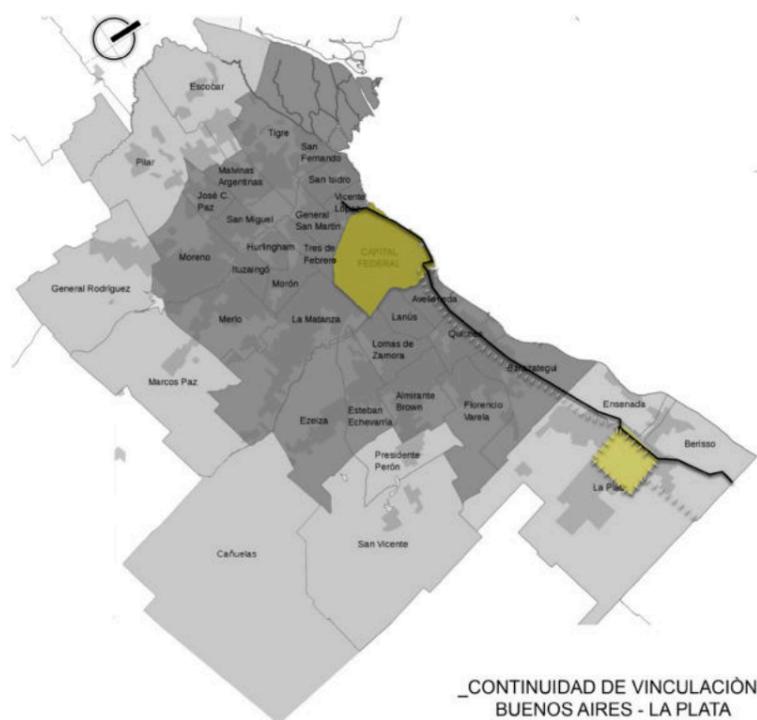
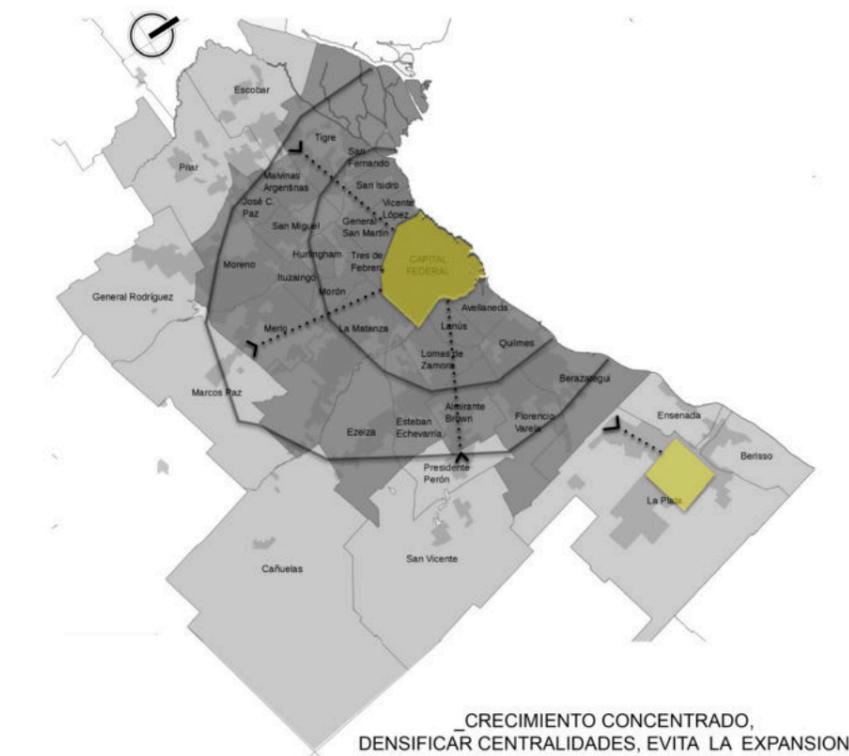
La degradación de las centralidades tradicionales, promueve el crecimiento poblacional de la periferia en forma de urbanizaciones cerradas o asentamientos informales.

Además del conflicto de las infraestructuras y servicios, la movilidad urbana en crisis por colapso del sistema público y sobredimensionamiento del vehículo particular. Agravado por la ausencia de inter-modalidad y falta de coordinación metropolitana.

Dentro del mismo escenario, la Ciudad de La Plata crece con dirección a Buenos Aires. Ambas consolidadas como focos urbanos donde concentran el mayor volumen de servicios y actividades.

La falta de planificación, dio como resultado el crecimiento espontáneo y el colapso de las estructuras y servicios existentes. Provocando el deterioro de los espacios públicos y la calidad ambiental.

El OBJETIVO entonces, será GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD COMO ESTRATEGIA para evitar el deterioro social, higiénico y ambiental de un área. Con el fin de que la ciudad crezca de forma dinámica, mejorando los tiempos de traslado, mejorando la accesibilidad y reduciendo la fragmentación social, fomentando la SUSTENTABILIDAD DE MOVIMIENTOS y USOS DEL SUELO.



DESEADA

LA PLATA
GLP-BELP.

Pedro Benoit y Dardo Rocha vivieron la epidemia de fiebre amarilla que asoló la zona sur de Buenos Aires. Supieron que la planificación es la única solución para prevenir las problemáticas que genera el crecimiento urbano descontrolado.

Por eso pensaron una ciudad higienista.

Al Higienismo del siglo XIX hoy se lo denomina sustentabilidad y calidad de vida.

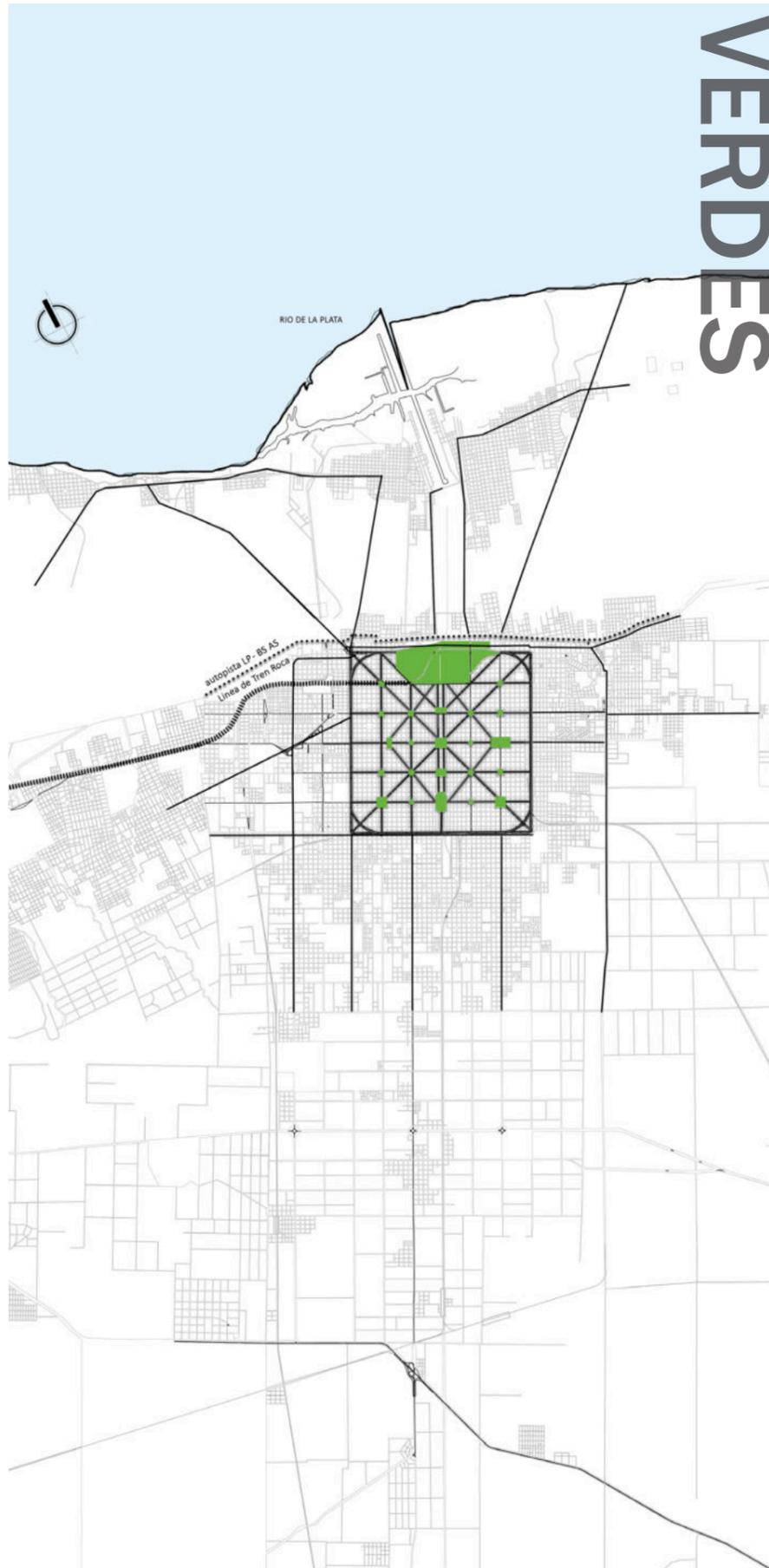
Proyectaron una ciudad aireada, asoleada, de casas bajas, con plazas, parques y jardines rodeando los edificios públicos que serían los únicos altos de la ciudad, en la que la renovación constante del aire evitara naturalmente las epidemias. La pensaron con infraestructura de vanguardia. Y crearon una ciudad única: La Plata.

La ciudad se distorsionó: torres y edificios crecieron tanto en el casco urbano como en barrios. Se edificó en los espacios verdes. Se loteó humedales. Se impermeabilizó.

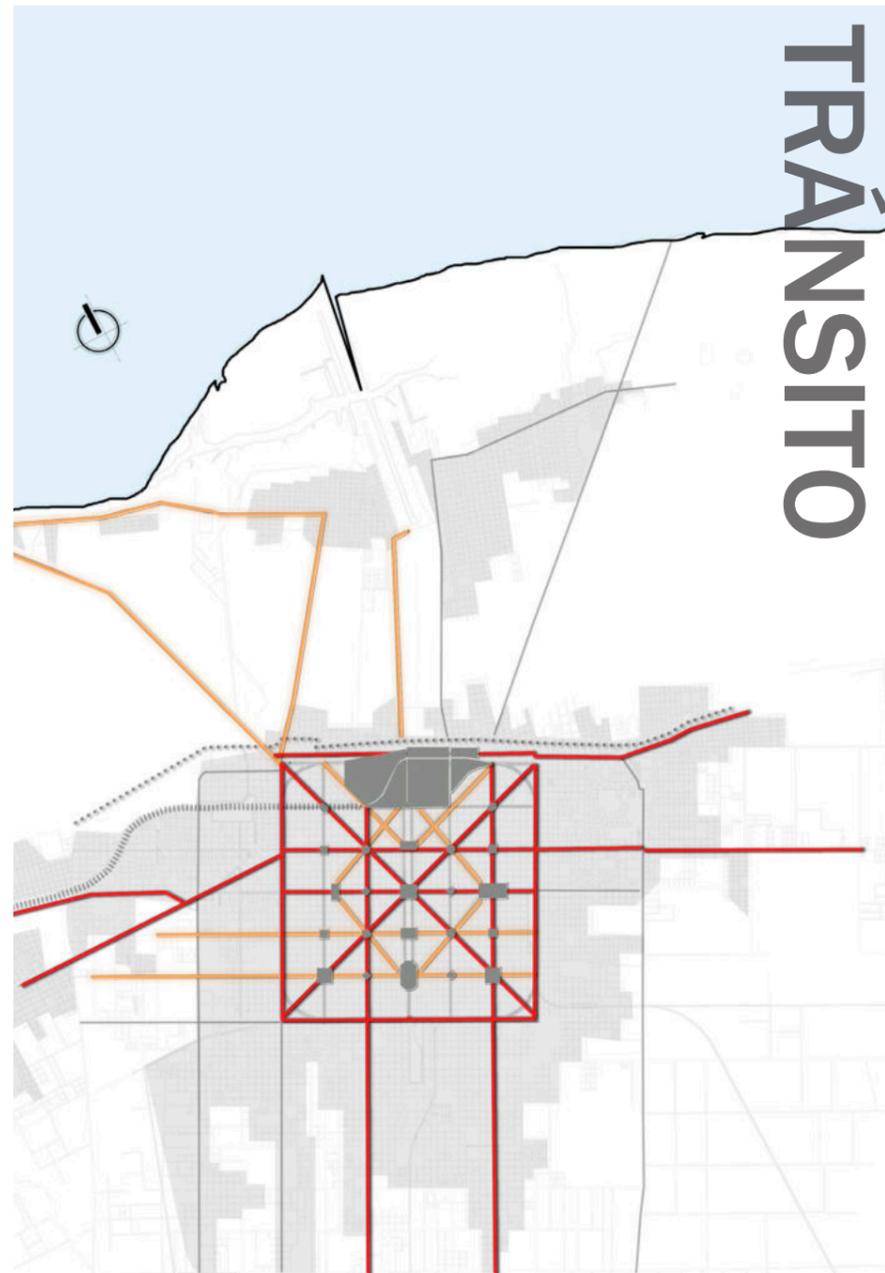
La Plata, ex ciudad higienista hoy transformada,

La Plata, ex ciudad pensada, con sus espacios públicos degradados, vías principales colapsadas por vehículos particulares debido a un sistema de transporte ineficiente que debiera ser público, masivo, sustentable y vinculador con el resto de municipios de la región.

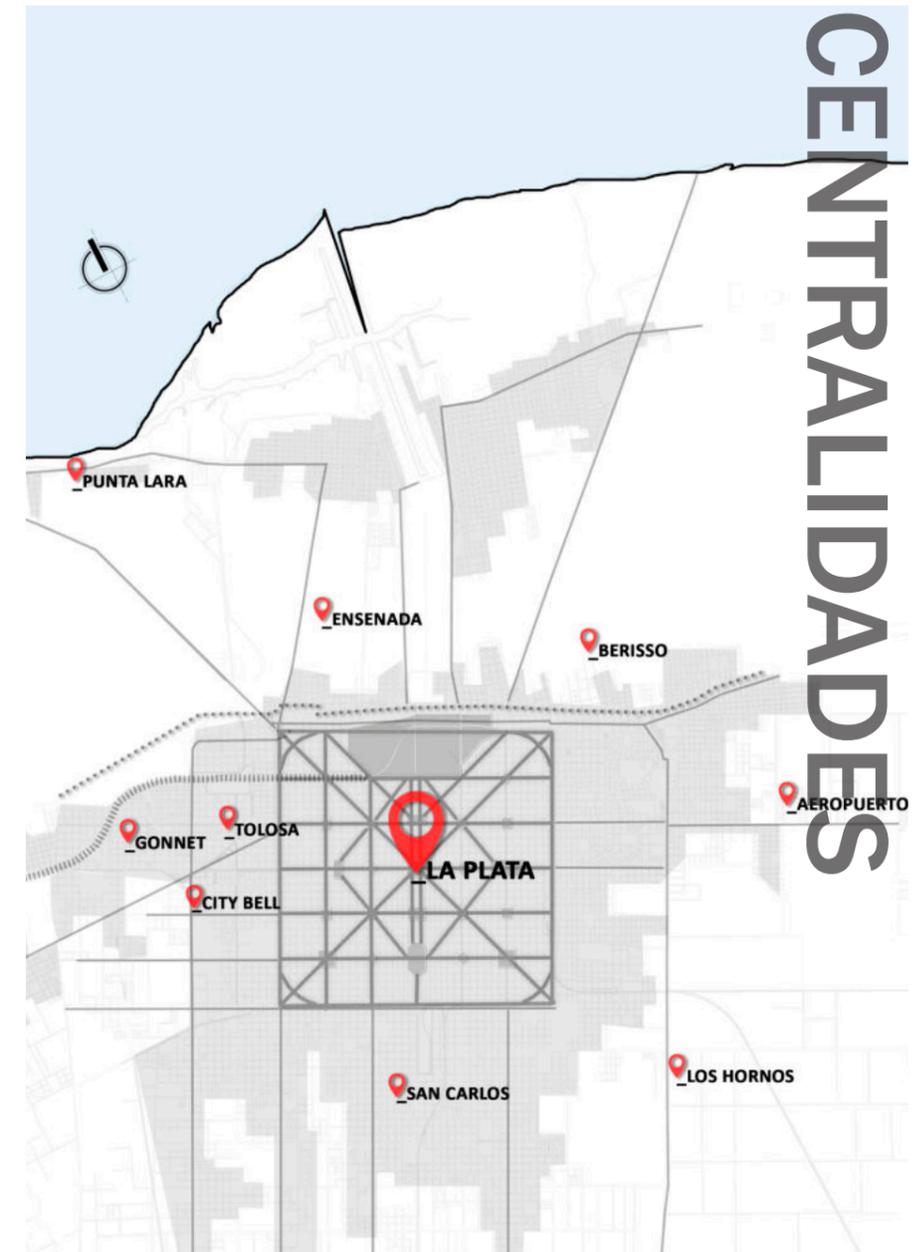
VERDES

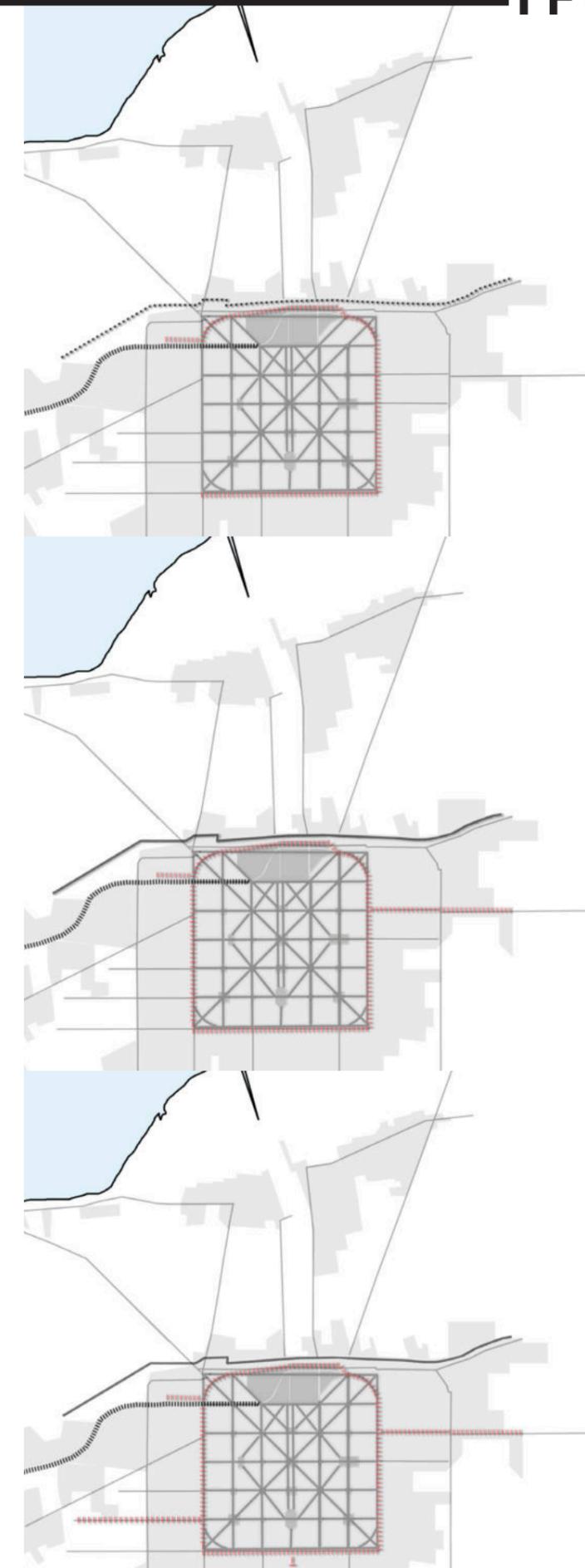


TRÁNSITO



CENTRALIDADES





ETAPA 1
ETAPA 2
ETAPA 3

ACCESIBILIDAD REGIONAL Y MOVILIDAD URBANA EN LA PLATA Y SU CONEXIÓN CON BS.AS

Reivindicación del tren ligero como medio de transporte público. Los problemas a resolver con la planificación de la movilidad y transporte serán el uso del automóvil particular y la congestión que genera, sumado al tiempo de traslado, la contaminación ambiental, la pérdida de espacio público...

Buscando posicionar al sector como articulador, y vinculador de las centralidades, es necesaria la refuncionalización del tren ya no de carga, sino de transporte de pasajeros conectando desde Tolosa, todo el sector y llegando hasta Meridiano V y el Aeropuerto de La Plata; aprovechando antiguas vías en desuso y vinculándolo con la Línea del Ferrocarril Roca que comienza en Buenos Aires.

En la propuesta, la accesibilidad es un concepto muy significativo, por lo que la llegada regional al sector, es primordial.

Teniendo como referencia los predios de ferrocarril: Tolosa, Estación 1 y 44, Gambier, Meridiano V, La Plata Cargas, se plantean puntos clave para la unión de los puntos para la conexión intraurbana y de larga distancia en el trayecto de este tren.

Primero se reutilizarán vías existentes en desuso, en la segunda etapa el tramo llegará al aeropuerto y el objetivo final será que el sector, se vincule regionalmente con municipios y barrios restantes.

La propuesta, se basa en encontrar una relación del nuevo tejido (macromanzanas) con el existente; otorgando así, pautas para el crecimiento constante, gradual y ordenado; sin perder la variedad urbana que otorga el paso del tiempo; pero dejando líneas claras para la densificación de este área, y por qué no su réplica en las áreas colindantes.



TRIPARTITO

VACIOS

UNIVERSITARIA

VÍNCULOS CON LA CIUDAD

Se localiza en un predio resultante de la antigua estación del ferrocarril conocido como "La Plata Cargas". Vinculaba el puerto con la ciudad de Buenos Aires. Este sector público, (víctima de actividades privadas), se encuentra delimitado por los municipios de La Plata, Ensenada y Berisso, encontrándose relacionado también con Tolosa. Delimitado por calle 122, vía regional que conecta la bajada de la autopista LP-BsAs con RP 11 y el Puerto. Estas centralidades que lo rodean, llevan a que podamos entender que debiera ser un punto de articulación, capaz de mejorar su interrelación.

La ciudad posee un amplio repertorio de bienes ferroviarios que en la actualidad se encuentran abandonados o subutilizados dentro de áreas urbanas, obstaculizando su desarrollo y formando parte de la identidad e imaginario cultural de la ciudad. No sólo tienen jerarquía como oportunidad proyectual por las importantes dimensiones que poseen, sino por tratarse de predios localizados en diferentes sectores coincidentes con lugares de importante centralidad barrial. A su vez, el sector tiene una importante relación con el bosque y por ende la UNLP; de esto surge un relevamiento que resulta alarmante; todos los días llegan a este punto unas 70.000 personas, estudiantes, docentes y no docentes, buscando satisfacer necesidades educativas, comerciales, gastronómicas, de vivienda, etc. en un área que no está equipada para semejantes flujos.

El análisis de conectividad, nos muestra la tendencia a un proceso de crecimiento y densificación. El objetivo será generar una consolidación y sostener la escala barrial dentro del marco de las vías regionales que contienen el sector. Potenciando los espacios verdes, mejorando la calidad de vida, la interacción y potenciando la movilidad pública y jerarquizando la peatonal.

SITIO LP CARGAS



A

IMACOVA



B

CALLEJÓN



C

FAC. INFORMÁTICA

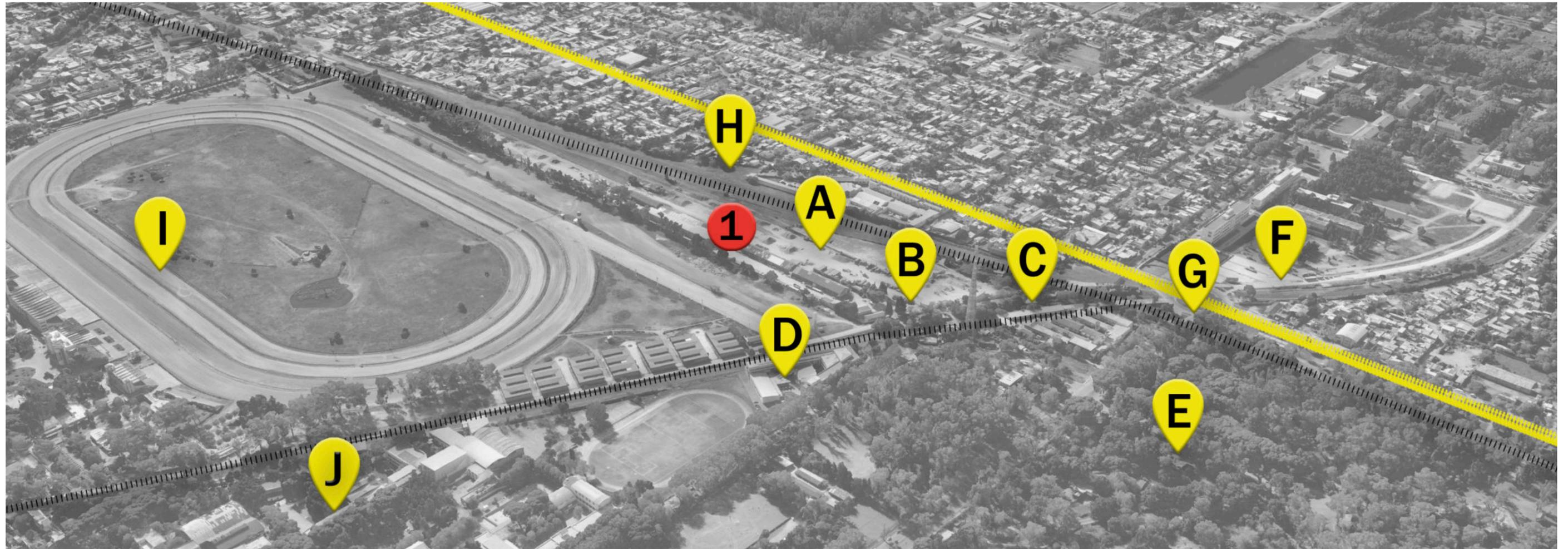


D

BOSQUE



E



EX BIM III



F

ROTONDA



G

CALLE 47



H

HIPÓDROMO



I

FAU



J

Ante la necesidad de densificar el sector e impulsar su crecimiento, se usan los 3 procesos de crecimiento para generar vinculación entre las partes componentes del Plan, para el ordenamiento del sector en base a una estrategia clara que garantice:

_ACCESIBILIDAD a todos los puntos del espacio y continuidad de movimientos

_PARCELACIÓN Y EDIFICACIÓN con nuevas tipologías como resultado de la remodelación de vías de circulación (vehiculares y peatonales)

_PIEZAS DE EQUIPAMIENTO apoyadas sobre las vías de conexión principal.

El garantizar la accesibilidad y circulación en el espacio permite el desarrollo gradual, y evita el deterioro higiénico, ambiental, etc. de las áreas. La creación de nuevas estructuras de organización en base a los procesos dinámicos de crecimiento urbano, permite dentro del proyecto ordenar el sector, establecer infraestructura para su desarrollo y crear líneas claras para la etapabilidad del proyecto y, por qué no, su réplica en otras áreas de la ciudad siguiendo las premisas de las mismas y adaptándolas a las particularidades de otros sectores.

Las **MACROMANZANAS**, un tipo de tejido novedoso para crear un nexo con lo existente, generando una **DENSIFICACIÓN CONSTANTE Y GRADUAL**. Permiten la generación de "islas", creando unidades de población con personalidad propia. Esto se logra a través de la reinterpretación de los movimientos vehiculares, para priorizar los peatonales, conectando los centros de manzanas y convirtiéndolos en puntos de encuentro, lugares de ocio. Esta tipología se da a la par con un nuevo concepto de ciudad, de descentralización de servicios y usos para humanizar zonas y asentar a las personas en sus barrios, siendo más protagonistas, siendo ciudadanos.

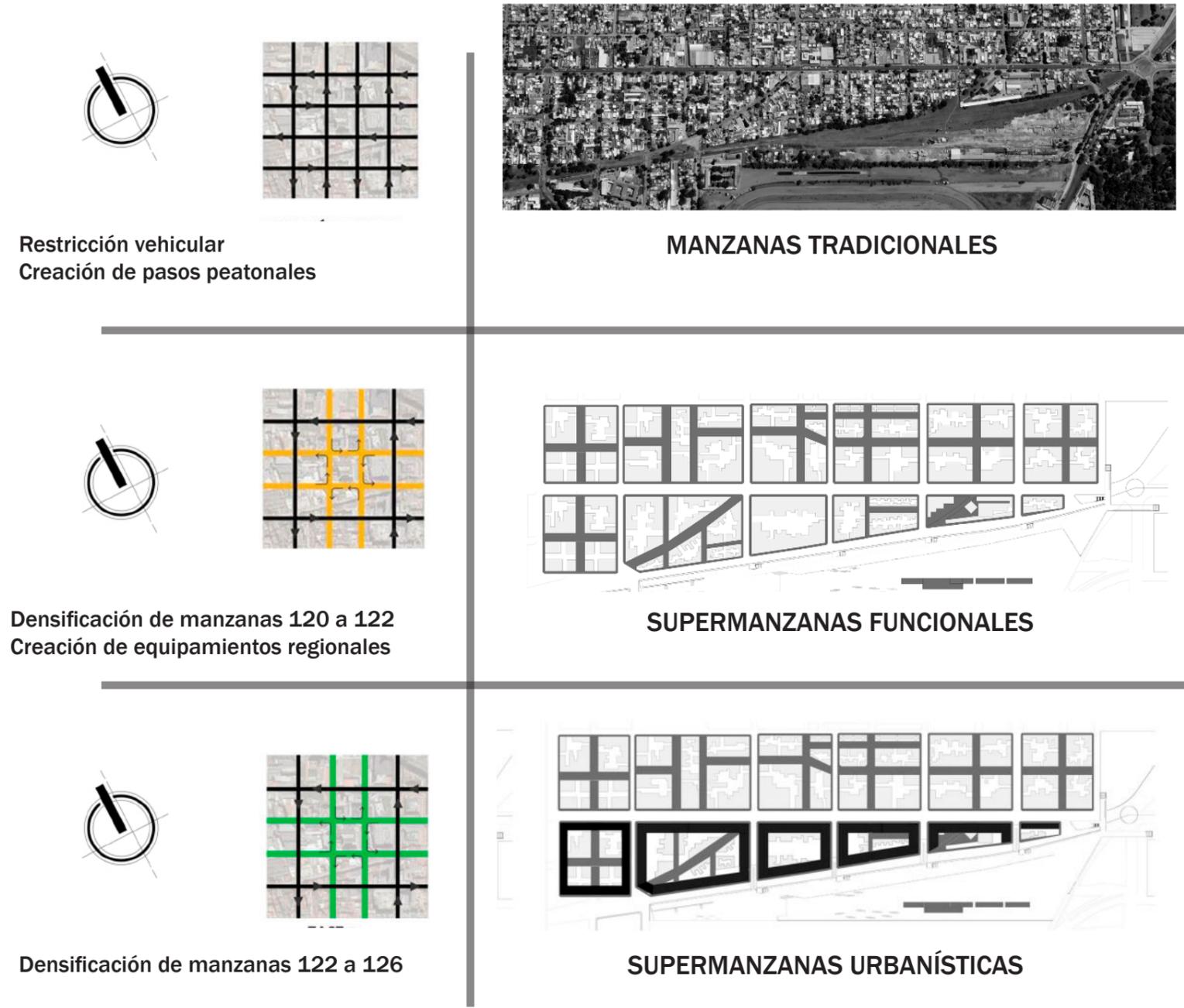
Este concepto de **AUTOSUFICIENCIA** se materializa como un basamento de equipamiento y servicios.

NUEVAS ESTRUCTURAS DE ORGANIZACIÓN URBANA



FASE 1 ACTUAL

FASE 2



Restricción vehicular
Creación de pasos peatonales

MANZANAS TRADICIONALES

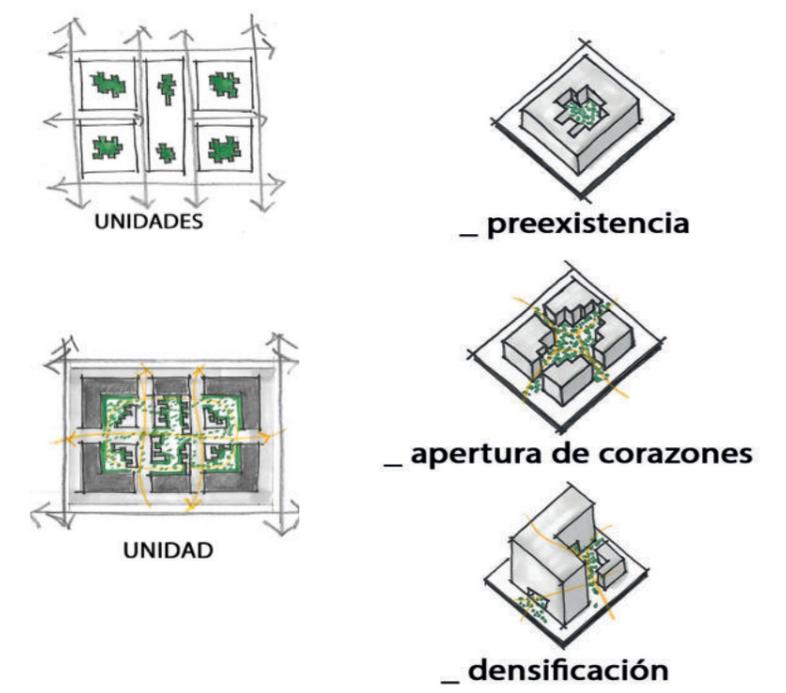
Densificación de manzanas 120 a 122
Creación de equipamientos regionales

SUPERMANZANAS FUNCIONALES

Densificación de manzanas 122 a 126

SUPERMANZANAS URBANÍSTICAS

MACROMANZANAS



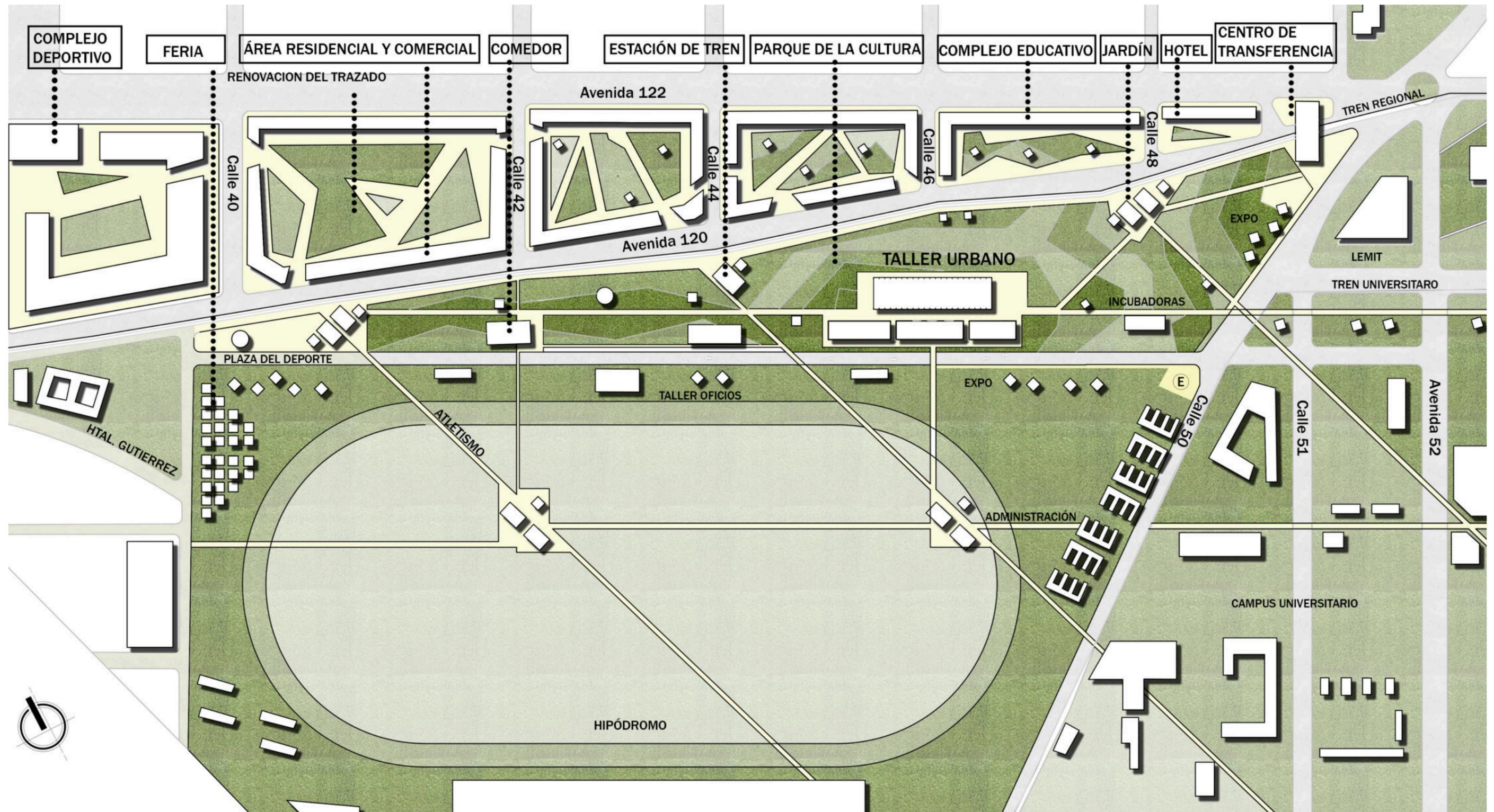
UNIDADES

_ preexistencia

UNIDAD

_ apertura de corazones

_ densificación



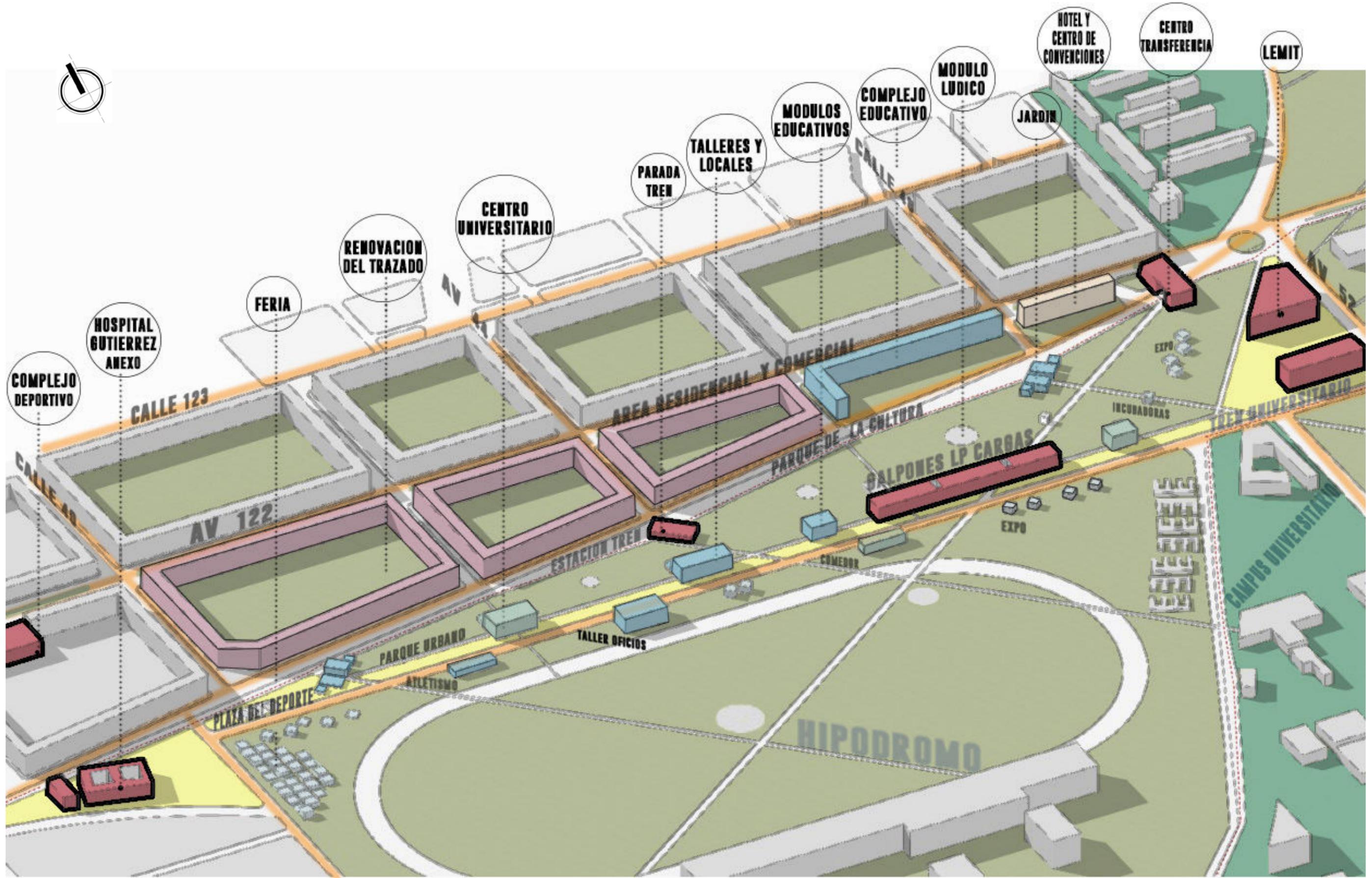
EL SECTOR: VACÍO DE OPORTUNIDAD

Las intenciones propuestas en el desarrollo del masterplan se centran en tres puntos principales:

_EL SECTOR COMO ARTICULADOR Y VINCULADOR DE LAS CENTRALIDADES, a través de la refuncionalización del tren de transporte de pasajeros conectando desde Tolosa, todo el sector y llegando hasta Meridiano V y el Aeropuerto de La Plata; aprovechando antiguas vías en desuso y vinculándolo con la Línea del Ferrocarril Roca que comienza en Buenos Aires. Entendemos que este replanteo del tren y cuestiones de movilidad a nivel regional permitirían empezar a crear la cultura del transporte público eficiente, con el objetivo de minimizar paulatinamente el uso del auto particular. También, en varios puntos del proyecto se buscará garantizar la accesibilidad, como necesaria impulsora de espacios, de manera que el acceso al sector a través del tren acompaña la idea general.

En base a esto, en el terreno se genera un parque que permite nuevos usos y genera un espacio para parada del tren y posibilita el intercambio con otros medios de transporte.

_DENSIFICACIÓN Y EQUIPAMIENTO DESTINADO en parte a la población de la UNLP y del sector, a través de la reinterpretación de los procesos de crecimiento urbano: MORFOLOGÍA, INFRAESTRUCTURA Y TIPOLOGÍA.

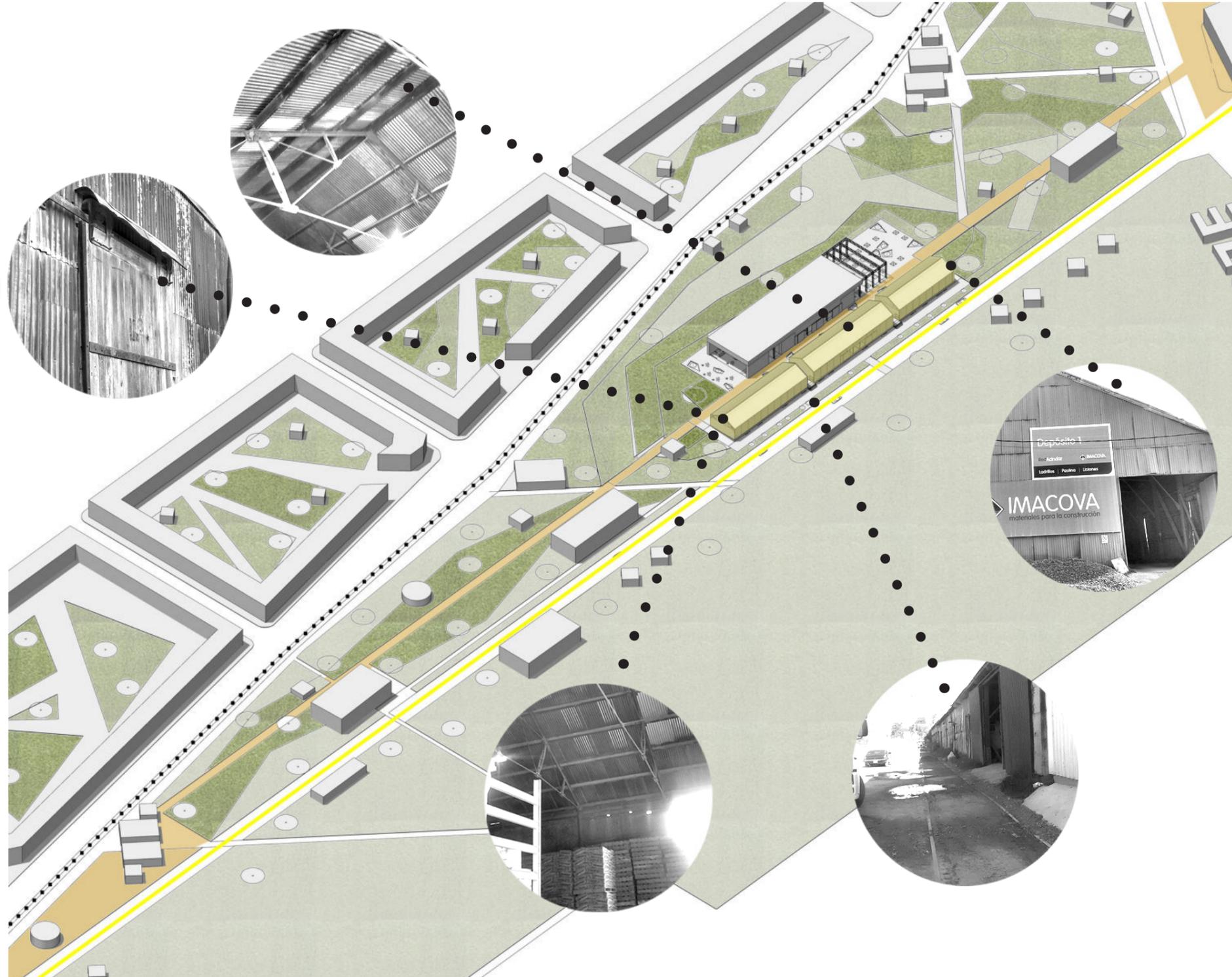


EDIFICIO ORIGINAL

La Plata Cargas, se implanta dentro de lo que es hoy una empresa de materiales y una hormigonera, la cual dispone de una gran parcela de tierra que pertenece a un parque público de la ciudad y en la actualidad un pulmón verde de escala Regional, el cual contiene 3 galpones que datan de 1890, (cerca de la fundación de la Ciudad) con la función de ser la antigua Estación de La Plata Cargas donde el tren continuaba su trayecto hacia el Puerto de Ensenada.

Con la falta de actividad del tren, los tres galpones originales (1200m2 cada uno) perdieron su función.

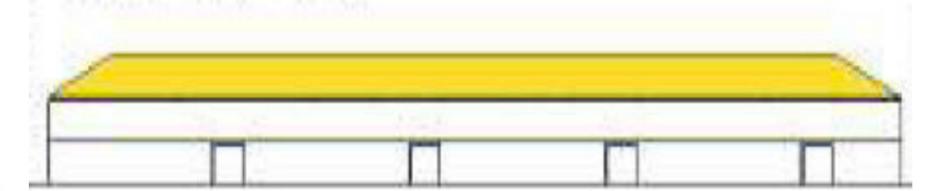
Implantados en un lugar privilegiado de la ciudad, el acceso principal dentro de un gran pulmón verde que hoy en día no es utilizado por sus vecinos.



RELEVAMIENTO GALPONES

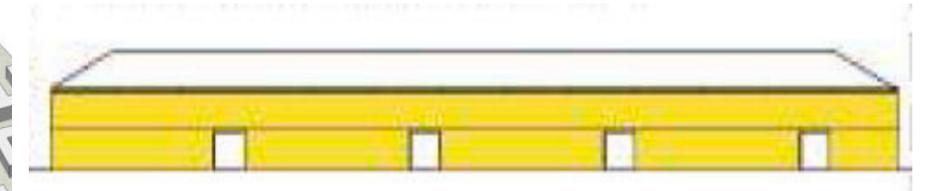
CUBIERTA

- Cubierta de chapa acanalada galvanizada



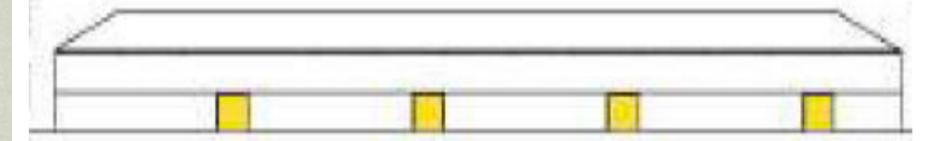
CERRAMIENTO VERTICAL

- Paneles sándwich de chapa acanalada galvanizada



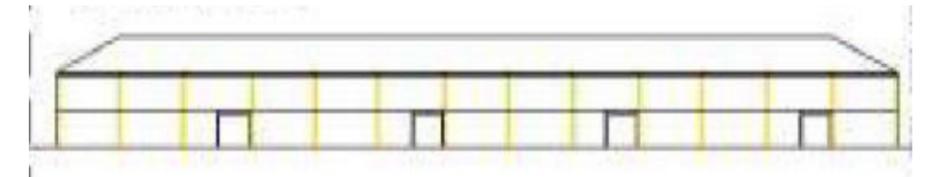
CARPINTERIA

- Paneles corredizos de chapa acanalada galvanizada



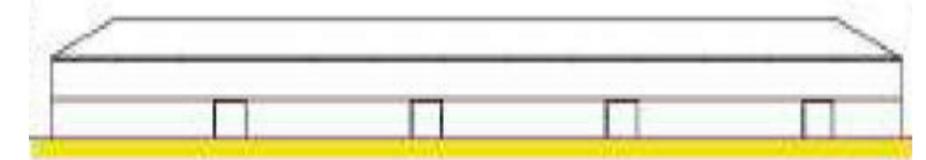
ESTRUCTURA

- Estructura principal: cabriada metálica y estructura doble T



PISO

- Piso de hormigón visto, carpeta alisada



A TRAVÉS DEL TIEMPO...

1890

Estos tres galpones datan de esta época, unos años posterior a la fundación de la ciudad.

El propósito que tenían eran ser la Estación de Cargas de la Ciudad de La Plata. La Estación Terminal del ramal perteneciente al Ferrocarril General Roca, desde la Estación Tolosa. Ramal de 1ª Categoría habilitada para Cargas, Hacienda.

El tren recorría el sitio y seguía su rumbo hacia el Puerto de Ensenada (ya consolidado con historia desde 1700 con los primeros asentamientos militares).

La industria ferroviaria, tenía su propio modelo laboral que garantizaba progreso y prosperidad.

1940

La primera etapa de construcción de los ferrocarriles va de 1850-1940 en la Argentina a cargo de los privados.

Junto con la caída económica del ferrocarril y el negocio de la construcción de carreteras a su vez, la impronta del automóvil, aparece la estatización de los ferrocarriles. A través de Ferrocarriles Argentinos, el Estado intervencionista se convirtió en el dueño total de infraestructura, operación, talleres, desarrollos de ingeniería e industrias.

1989

El Estado ordena la privatización de bienes y servicios. De 43 mil kilómetros de vía con que contábamos, pasamos a tener menos de la mitad porque así lo determinó el análisis económico del sostenimiento de la infraestructura.

2001

Etapa de emergencia y crisis económica. El sector ferroviario ya venía con una gran impronta de déficit en la gestión. El Estado vuelve a ser intervencionista.

ACTUALIDAD

En este vaivén de actuaciones del Estado, queda relegada a la suerte la infraestructura disponible de un país. Con la falta de actividad del tren, los galpones perdieron su función. En la actualidad los de La Plata Cargas, pertenecen a una actividad privada dentro del pulmón verde de la Región BELP, como es el Bosque. Estos mismos se encuentran degradados cumpliendo solamente la función de depósito en un espacio público con mucho potencial.

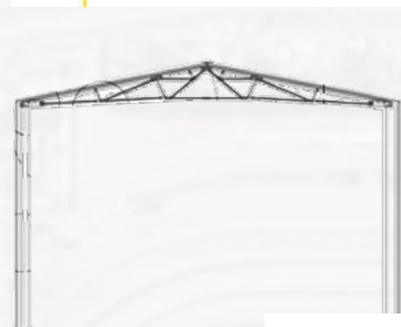
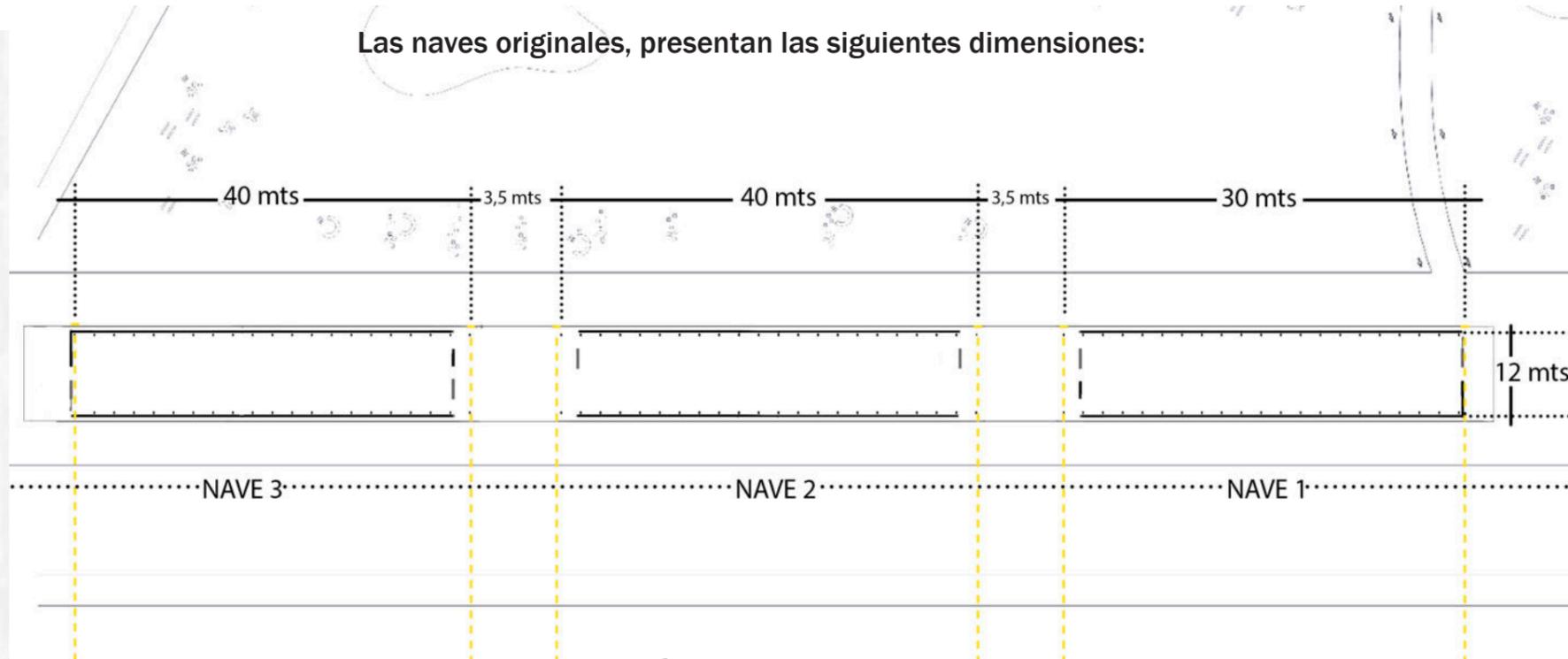
Chapa y estructura deteriorada Corrosión Vegetación Invasiva Faltante Paneles de chapa



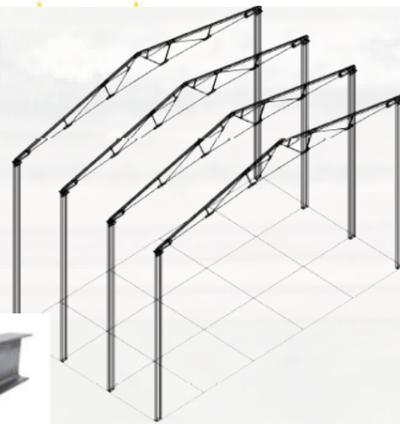
ANTES...



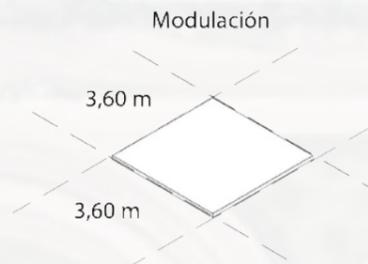
Las naves originales, presentan las siguientes dimensiones:



Estructura principal:
Cabriadas metálicas y
Perfil Doble "T"



CRECIMIENTO LINEAL



Modulación
3,60 m
3,60 m
La repetición del modulo se da cada 3,6 mts.



Cerramiento:
El cerramiento vertical está formado por un panel sandwich de chapa acanalada galvanizada. Dentro, se encuentran las estructuras mencionadas. La cubierta es del mismo material.



Estructura Principal
Metálica



Encuentros de Estructura
Horizontal y Vertical



Cerramiento
Corredizo



Interior Muro
Sándwich



Estación La Plata



Estación Tolosa



Estación Gambier



Estación Meridiano V

2001_ CENTRO METROPOLITANO DE DISEÑO
Ex Mercado de Pescado,
Barracas



La calle interior es un espacio diáfano y fluido, verdadero corazón funcional y social del edificio.

En las naves se disponen los programas contenidos en piezas cerradas y compactas, que a modo de 'barcos' se encastran dentro de ellas. La forma de estos contenedores es la extrusión de una sección. De este modo se produce una fuerte relación entre la forma contenida y el espacio contenedor.

2006_ COMPLEJO CULTURAL PARQUE CENTRAL
Ex Galpones Ferroviarios,
Mendoza



Se construye un espacio público con una relación entre la naturaleza perdida y el desarrollo de las grandes urbes (que representan lo actual).

Los arquitectos buscan integrar la movilidad y el descanso en la zona.

La Nave Creativa como parte del conjunto del Polo Cultural de la UNCUYO, constituye un desarrollo clave para el desarrollo de las infraestructuras culturales que impulsan la recuperación y el uso de los espacios públicos de la ciudad.

en construcción_ PARQUE DE LA ESTACIÓN,
Ex Estación 11 de Septiembre
Once, CABA



El proyecto del Parque de la Estación contempla la creación de un parque público, en los terrenos de la estación 11 de Septiembre del Ferrocarril Sarmiento, y la recuperación del galpón ferroviario que se encuentra en sus inmediaciones. El espacio del galpón se dividirá en tres sectores, adecuados para usos diferentes: deportivo (con baños y vestuarios), cultural y de reunión (posibilidad de usarse como SUM, sala de reuniones, auditorio), y biblioteca, hemeroteca y mediateca.

También como parte de este proyecto se creará un nuevo espacio verde para el disfrute de los vecinos, que reconfigurará y pondrá en valor el entorno de la Estación Once. Su diseño contempla las necesidades de diferentes actividades culturales, educativas y deportivas.

LOS ESPACIOS

Estadio Unico

Dardo Rocha

Plazas y Parques al aire libre

Meridiano V

El Galpon de Tolosa

Estaciones/Galpones Ferroviarios



_espacios totalmente cerrados, construídos para otra función fuera de lo cultural (como sucede con los centros culturales barriales o estudios de danza, talleres, etc)

_ espacios que sí fueron planeados para una actividad cultural puntual, pero se utiliza para otras (como sucede con teatros o el Estadio Unico).

_espacios exteriores , donde se dan actividades culturales que fueron planeadas (como sucede en las plazas, parques con ferias o eventos)

_actividades espontáneas como el arte callejero o skate

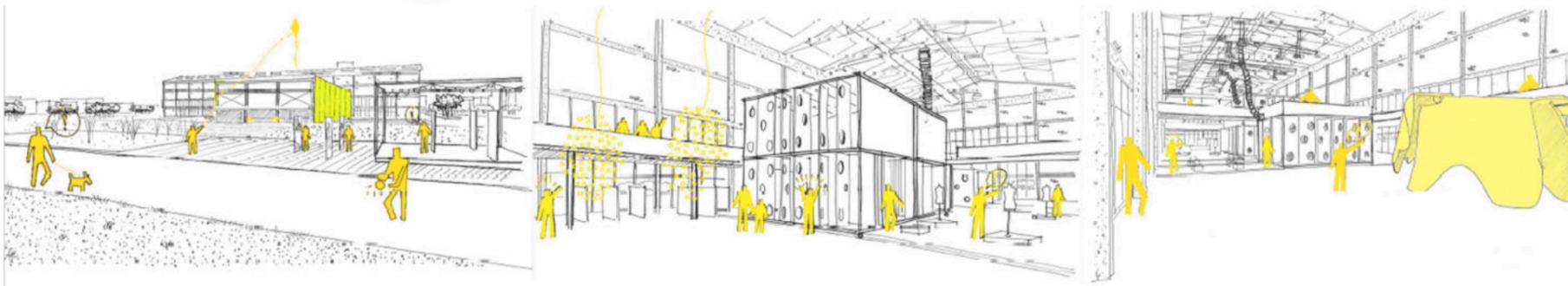
LA NUBE

El objetivo es lograr un espacio de encuentro, donde las distintas actividades funcionen en conjunto o de forma individual. Se debe tener en cuenta entonces, que estos espacios deberán reunir características que permitan albergar grandes flujos de personas. Las circulaciones, espacios en común y espacios en expansión deben cubrir estas necesidades.

Además de tomar el concepto de taller, desde el origen de la preexistencia, donde en su momento se realizaba una actividad específica relacionada con la producción y tomando también el concepto del trabajo en grupo.

EL TALLER DE LA PLATA CARGAS

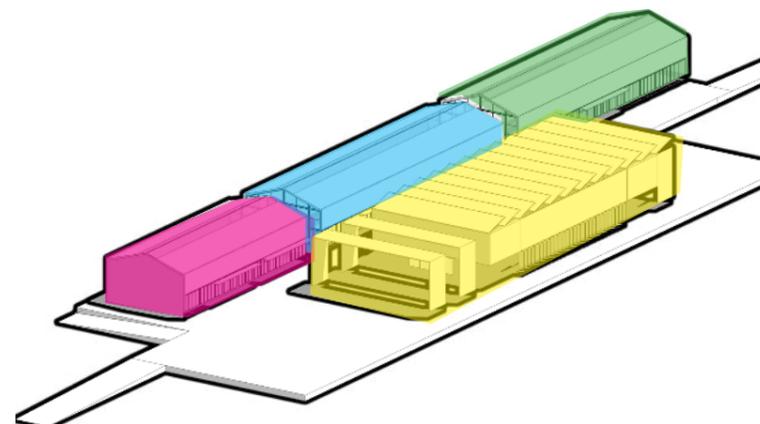
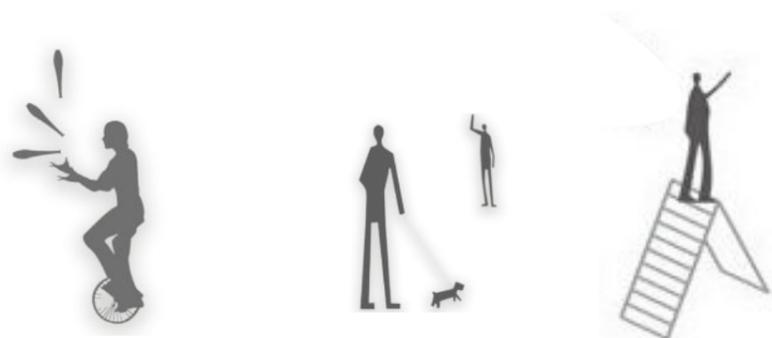
- ✓ Plaza Feria
- ✓ Sector Multimedia
- ✓ Galería Arte Urbano
- ✓ Interior/Exterior
- ✓ Exposiciones
- ✓ Pasaje de las Artes
- ✓ Artes Escenicas
- ✓ Polivalente



RECREACIÓN JUEGO EXPRESIÓN

LA NUBE

ENCUENTRO EDUCAR APRENDER

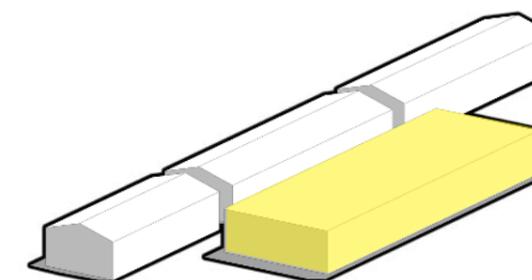
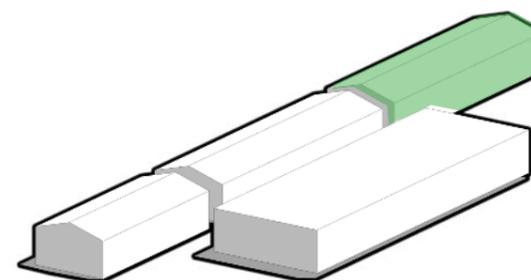
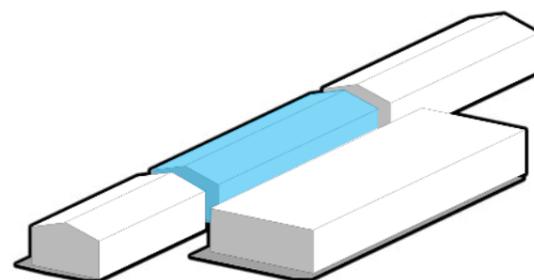
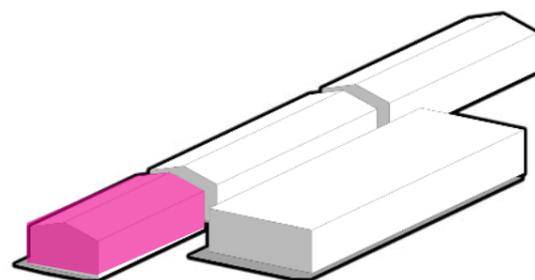


ADMINISTRACIÓN

EXPOSICIÓN

TALLERES

SALÓN DE USOS MÚLTIPLES



FUNDAMENTOS

La puesta en valor, refuncionalización y creación de un Taller Urbano de los galpones ferroviarios cercano al Paseo del Bosque, es de un enorme valor estratégico para el desarrollo urbano de la Ciudad de La Plata. El Parque y el Taller Urbano multiprogramático propuesto, constituyen factores esenciales para la calidad de vida de jóvenes, niños y estudiantes del sector residencial cercano y todo el espacio universitario. La utilización de estos espacios forma parte de acciones culturales que favorecen la recuperación y el uso de espacios públicos, contra la violencia y la exclusión social. Otro aspecto fundamental para la creación de este Taller Urbano es la necesidad no sólo de ampliar la infraestructura cultural de la Ciudad sino modernizarla y adecuarla a las necesidades de la oferta y la demanda cultural de la Ciudad. Hoy en día es común encontrar muchas propuestas artísticas, creativas, socioculturales que no encuentran un espacio para exhibir su producción.

Los espacios culturales de la Ciudad como salas de teatro, museos, auditorios públicos se encuentran sobredemandados y muchas veces es difícil encontrar una fecha para el uso de los espacios. Por otra parte, no existen espacios aptos para muchas expresiones artísticas y culturales que requieren características espaciales diversas o versátiles como circo, danza aérea, teatro de impacto, ferias de diseño, acrobacias, nuevas tendencias, etc. Este es un espacio óptimo para albergar actividades culturales multidisciplinarias que nucleen diferentes propuestas, por sus generosas dimensiones, su privilegiada ubicación en plena área de desarrollo urbano, su accesibilidad y aislamiento sonoro, además del valor histórico y arquitectónico de los mismos.

Intervención de preexistencias; Esta corriente comienza con el reconocimiento como Patrimonio Mundial a aquellos edificios que no querían que sean demolidos, tal como el caso de la demolición parcial de Les Halles de París.

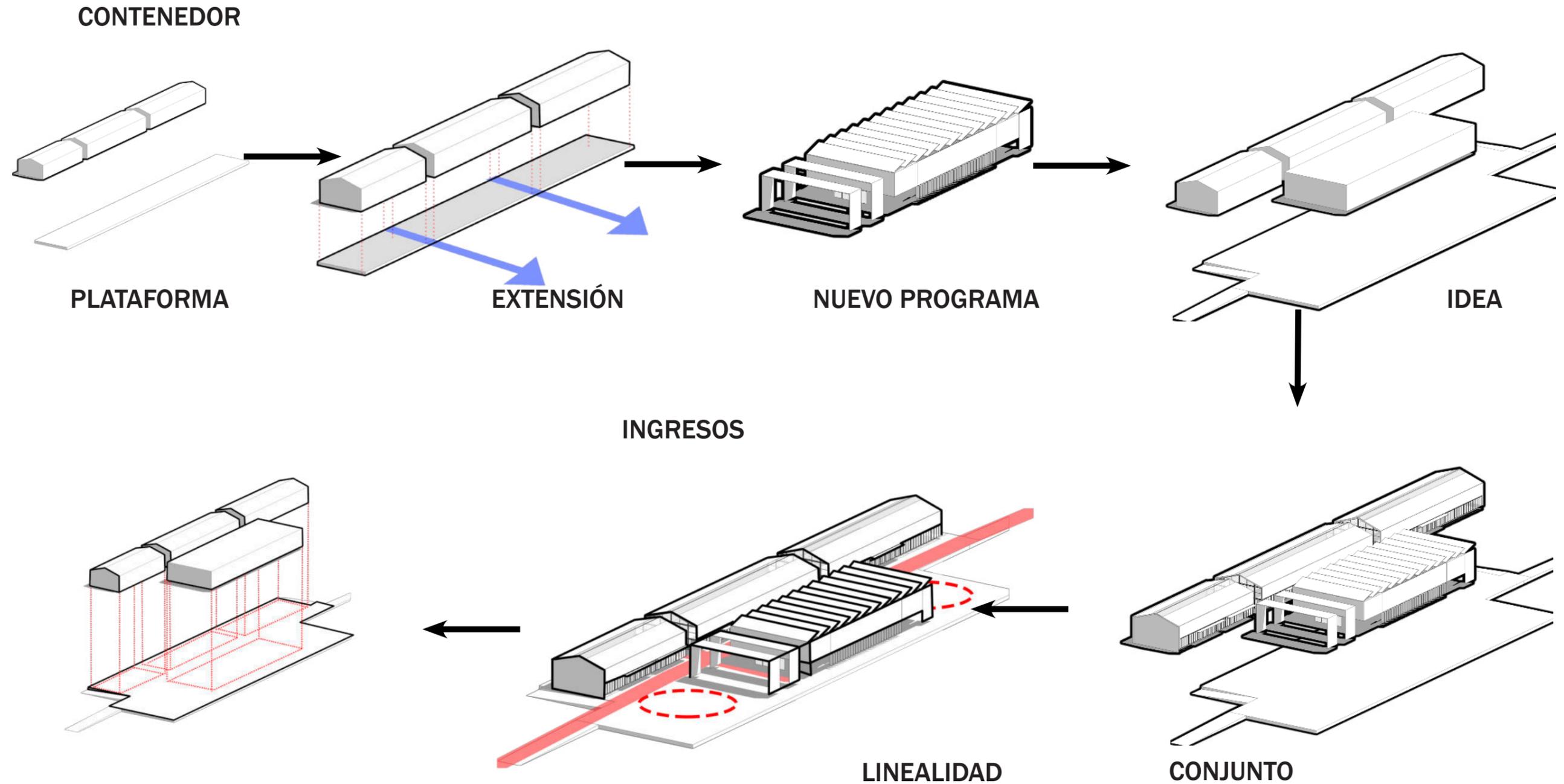
A raíz de estas nuevas ideas por preservar el Patrimonio en la ciudad, comienzan a estudiarse distintos tipos de intervención.

En este caso es de tipo Estructural, lo cual mantiene el valor estructural del proyecto, contrario a la intervención integral que supone la preservación total del edificio.

La finalidad es *preservar* la arquitectura existente del conjunto con operaciones tanto técnicas como programáticas, asegurando su continuidad, *conservando* su valor original y *potenciando cualidades* estéticas e históricas. Partiendo de la premisa de respetar la geometría de la volumetría existente, así como la cubierta en forma de cabriada y la materialidad, la operación se realiza con *intervenciones sutiles* tanto de *conservación, restauración e intervención*.

Dentro de las naves se diseñan elementos prefabricados que adaptan el espacio al nuevo programa, con la condición de volver a su estado original si en algún momento es necesario.

INTERVENCION PREEXISTENCIA

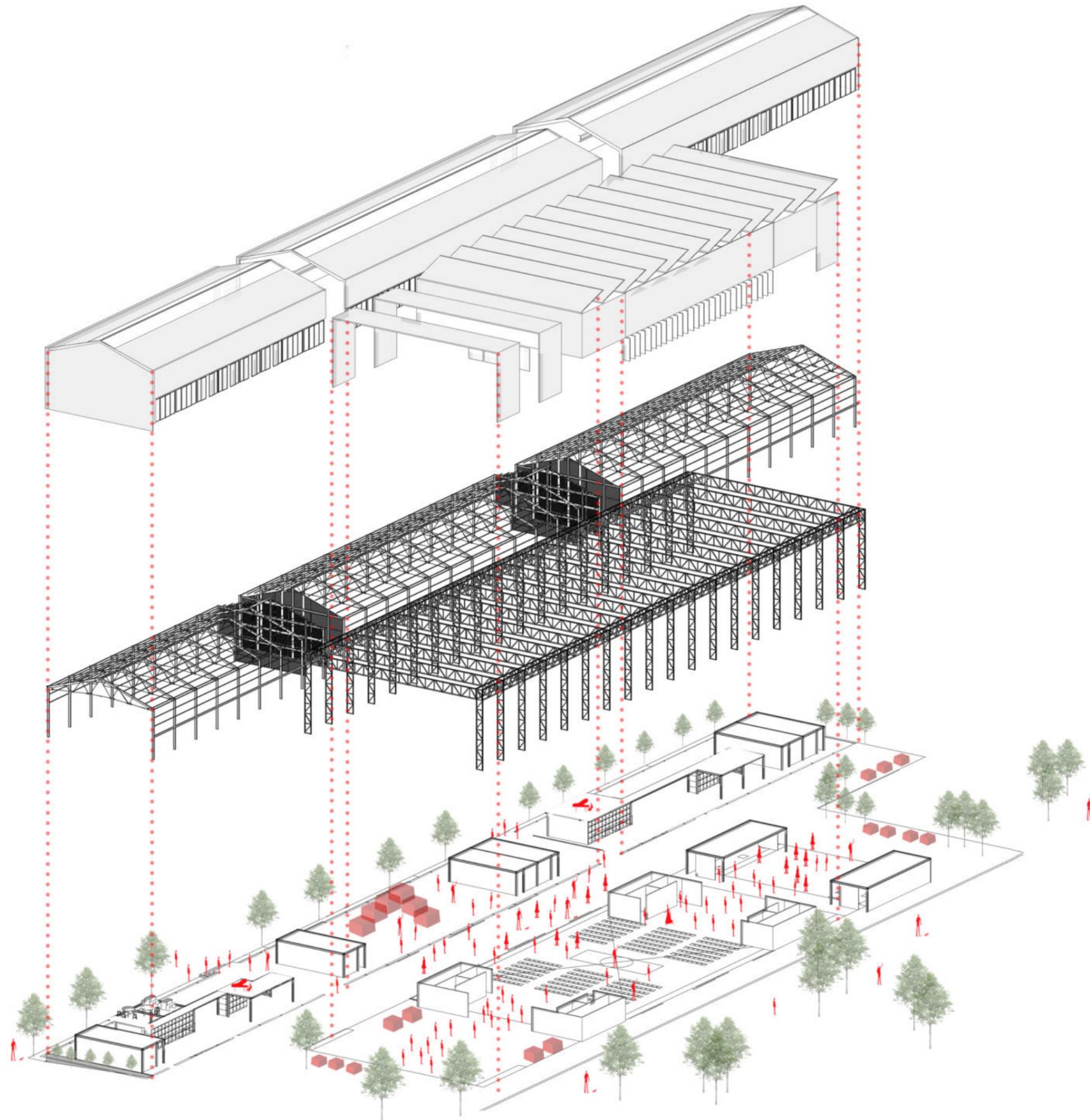


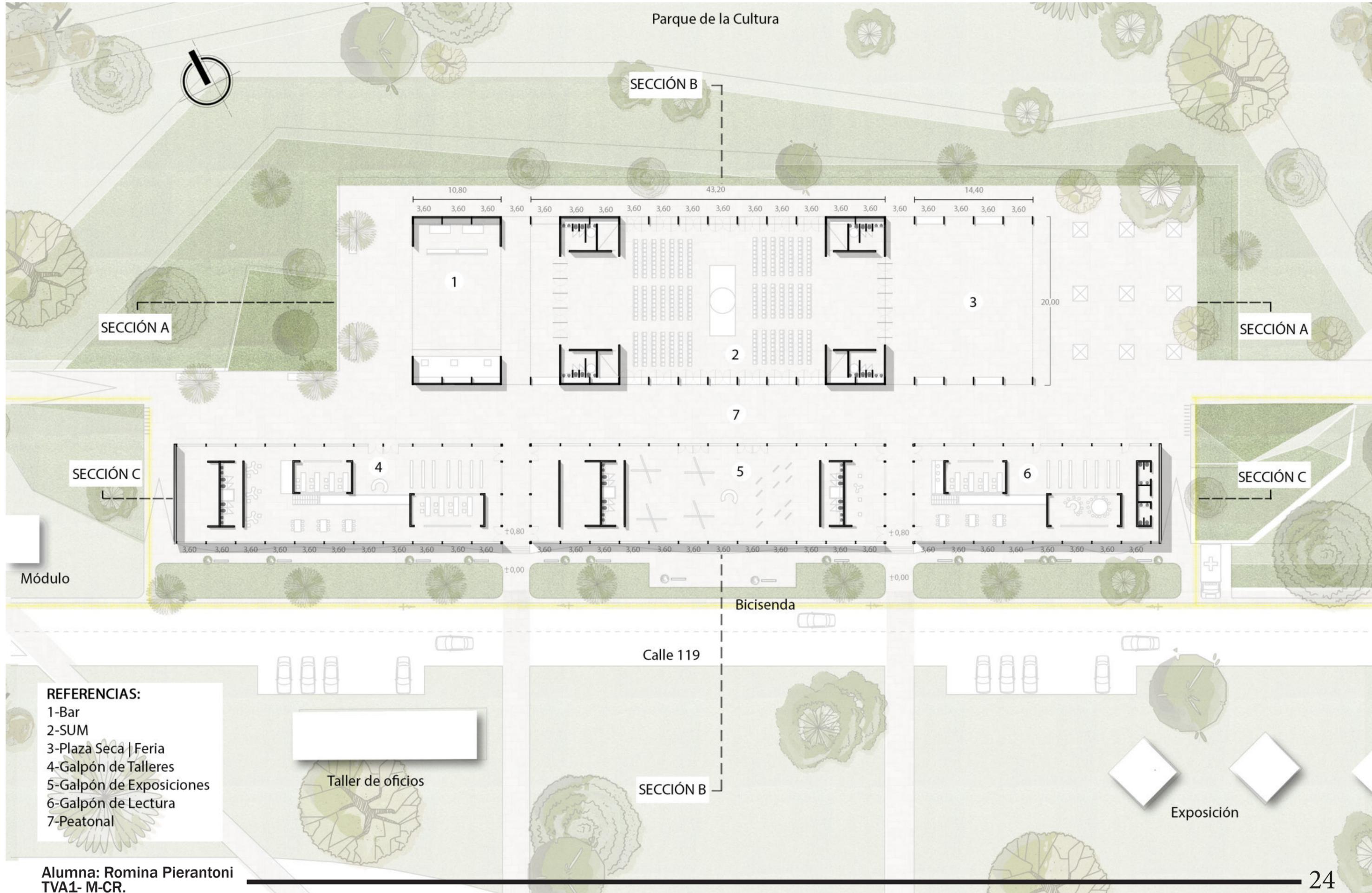
EL PROYECTO

ENVOLVENTE
ADAPTADA

ESTRUCTURA
EXISTENTE

PROGRAMA
NUEVO

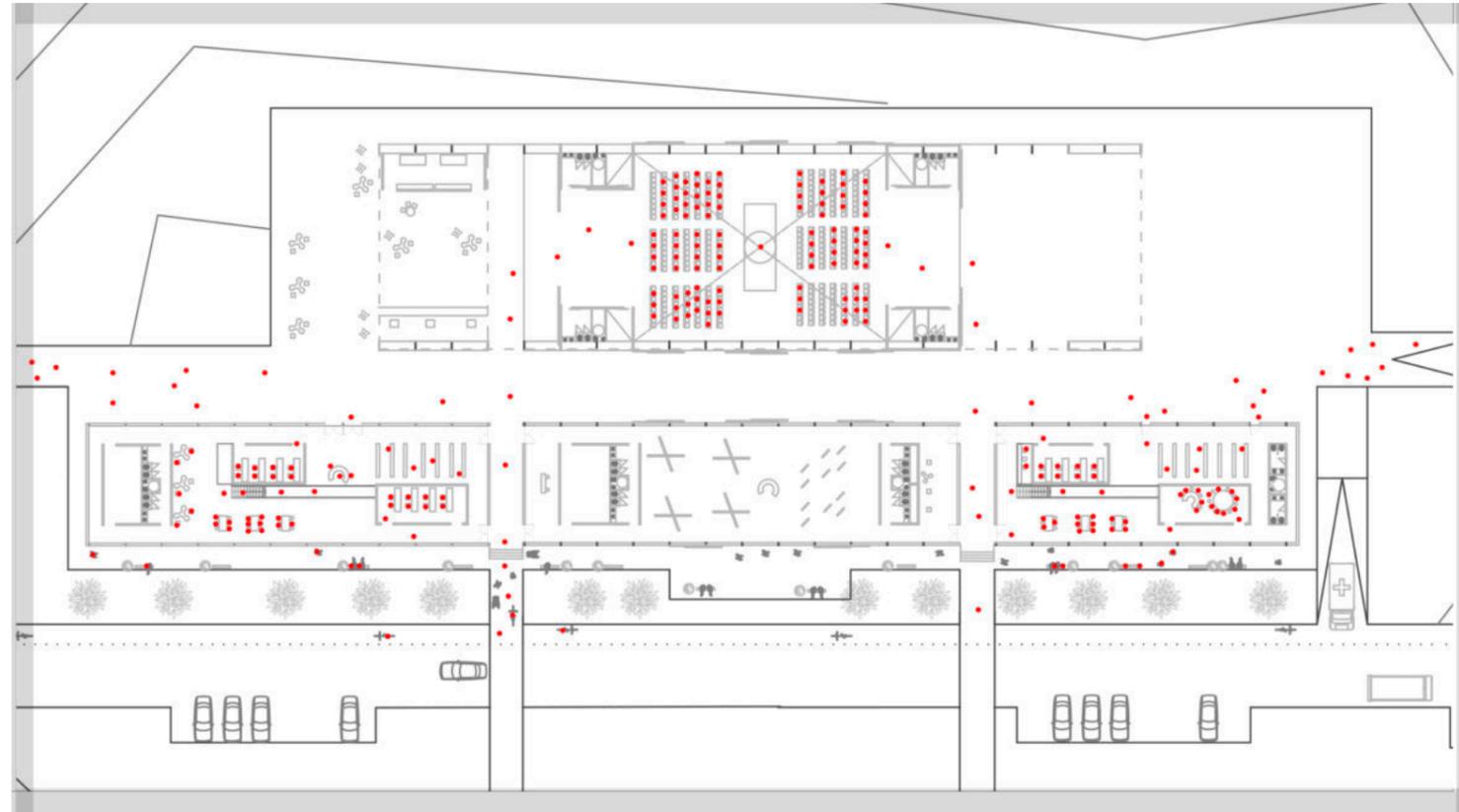




- REFERENCIAS:**
- 1-Bar
 - 2-SUM
 - 3-Plaza Seca | Feria
 - 4-Galpón de Talleres
 - 5-Galpón de Exposiciones
 - 6-Galpón de Lectura
 - 7-Peatonal

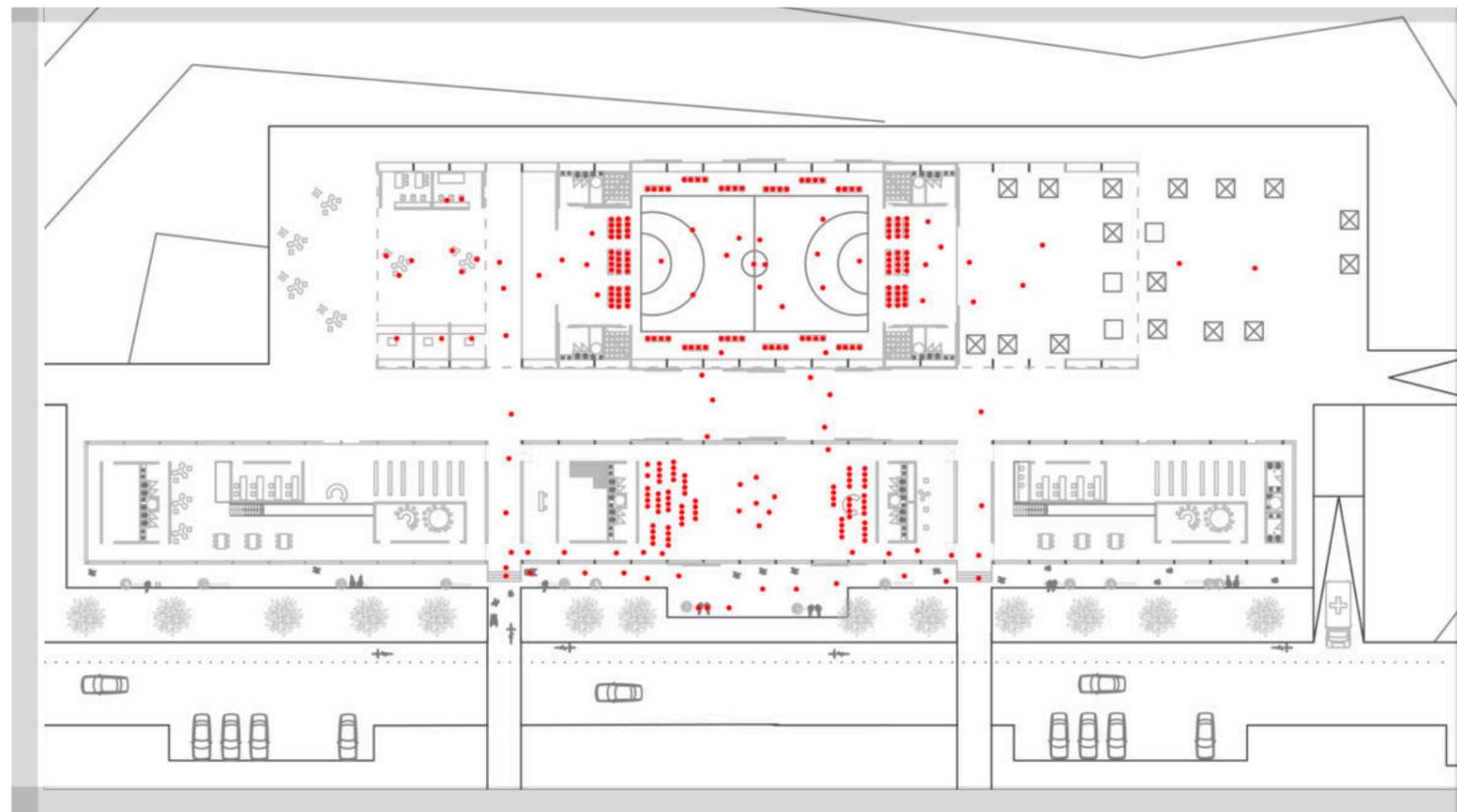
DÍAS DE SEMANA

De Lunes a Viernes, se encuentra con mayor actividad el sector de oficinas, reunión y de talleres de Planta Baja y Entrepiso. Incluido el SUM utilizado para visitas y charlas de mayor convocatoria.



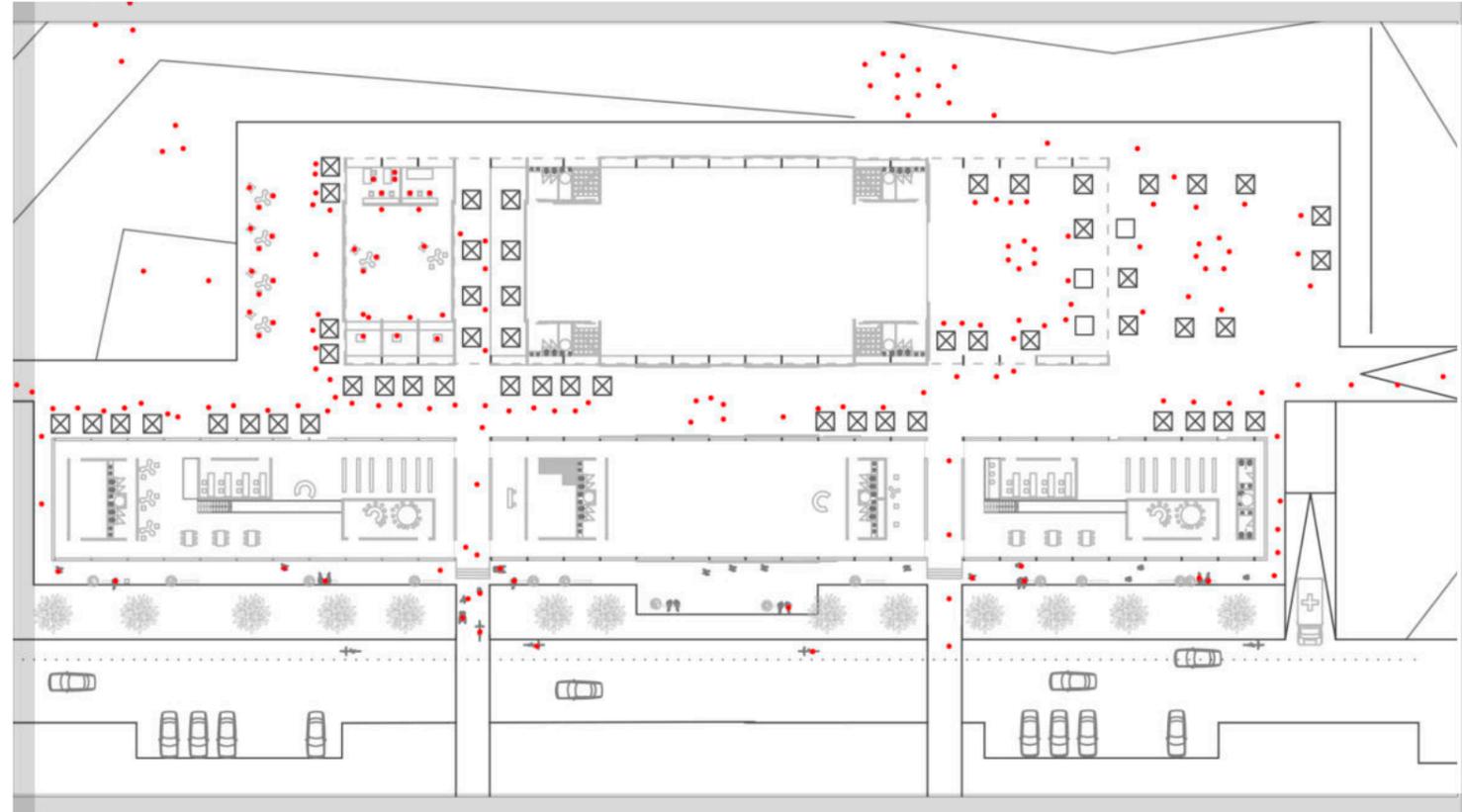
FINES DE SEMANA

Sábados, Domingos y Feriados, son días de exposición y se encuentran activas las muestras artísticas y deportivas, que son preparadas en los talleres de la semana. Tanto en el Galpón 2, como en el SUM. El resto del complejo permanece cerrado.



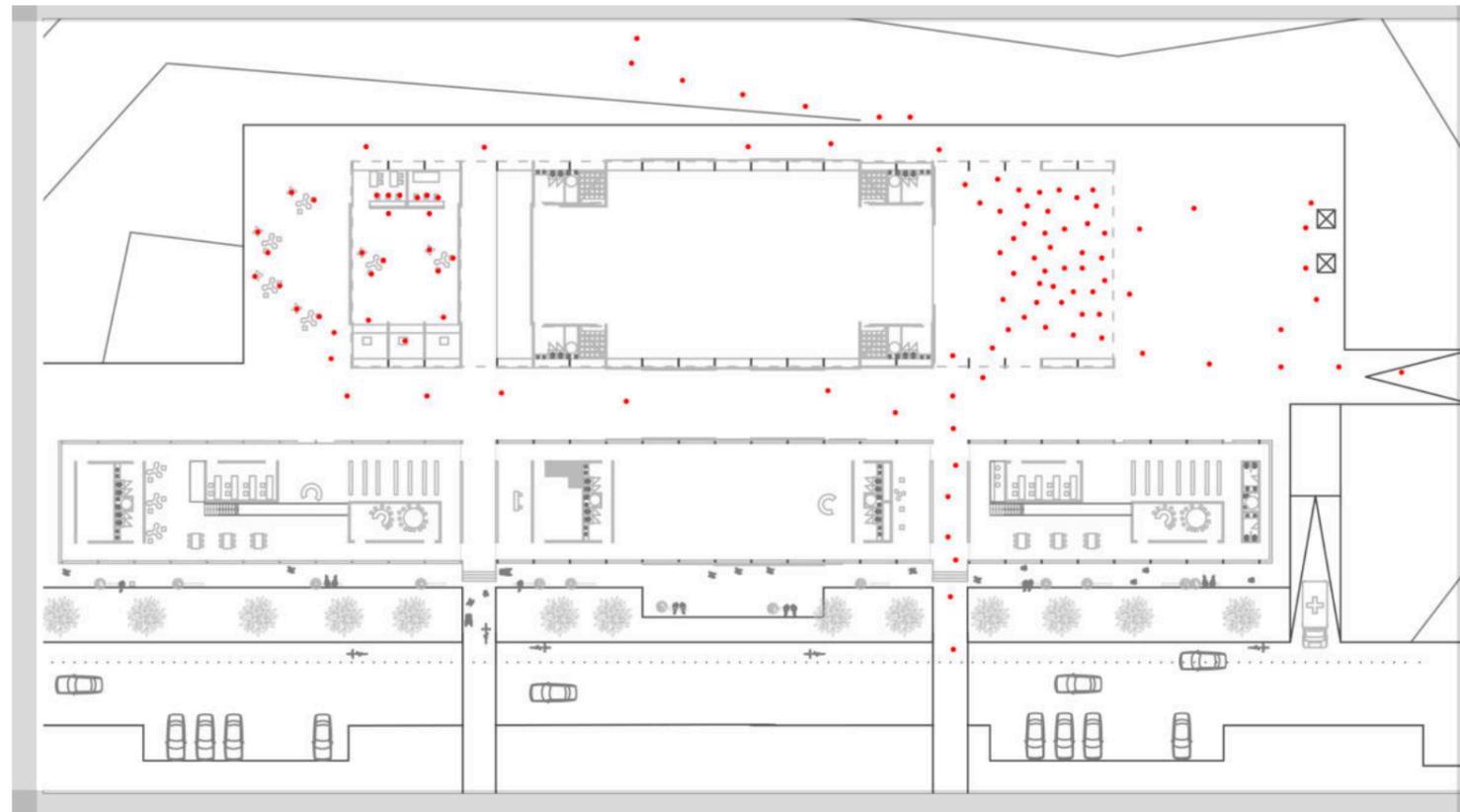
DIURNO

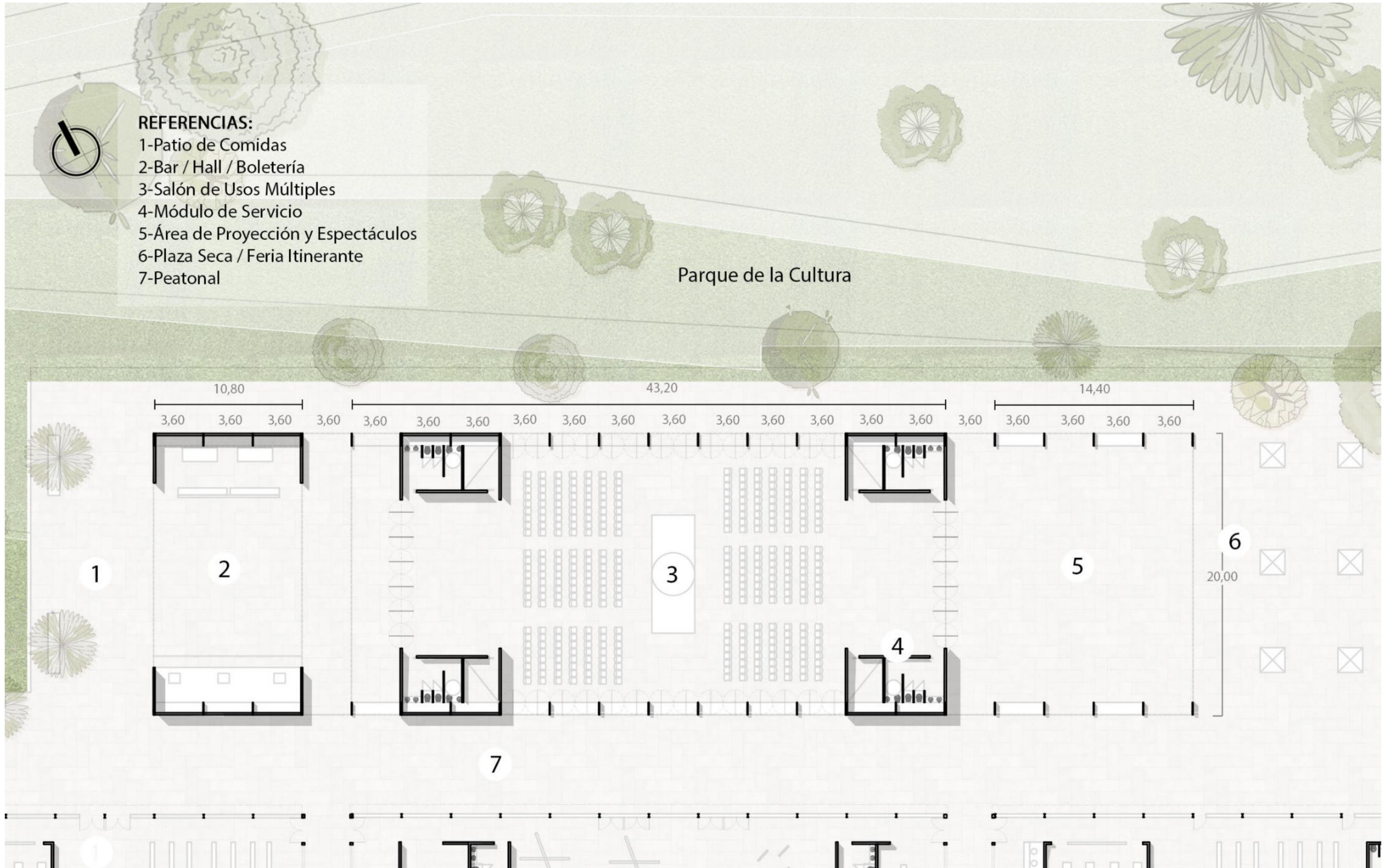
Durante los Feriados y Domingos las ferias convocan a gran cantidad de visitantes. Las actividades al aire libre son de prioridad junto a los puestos donde se dan a conocer numerosos emprendimientos.



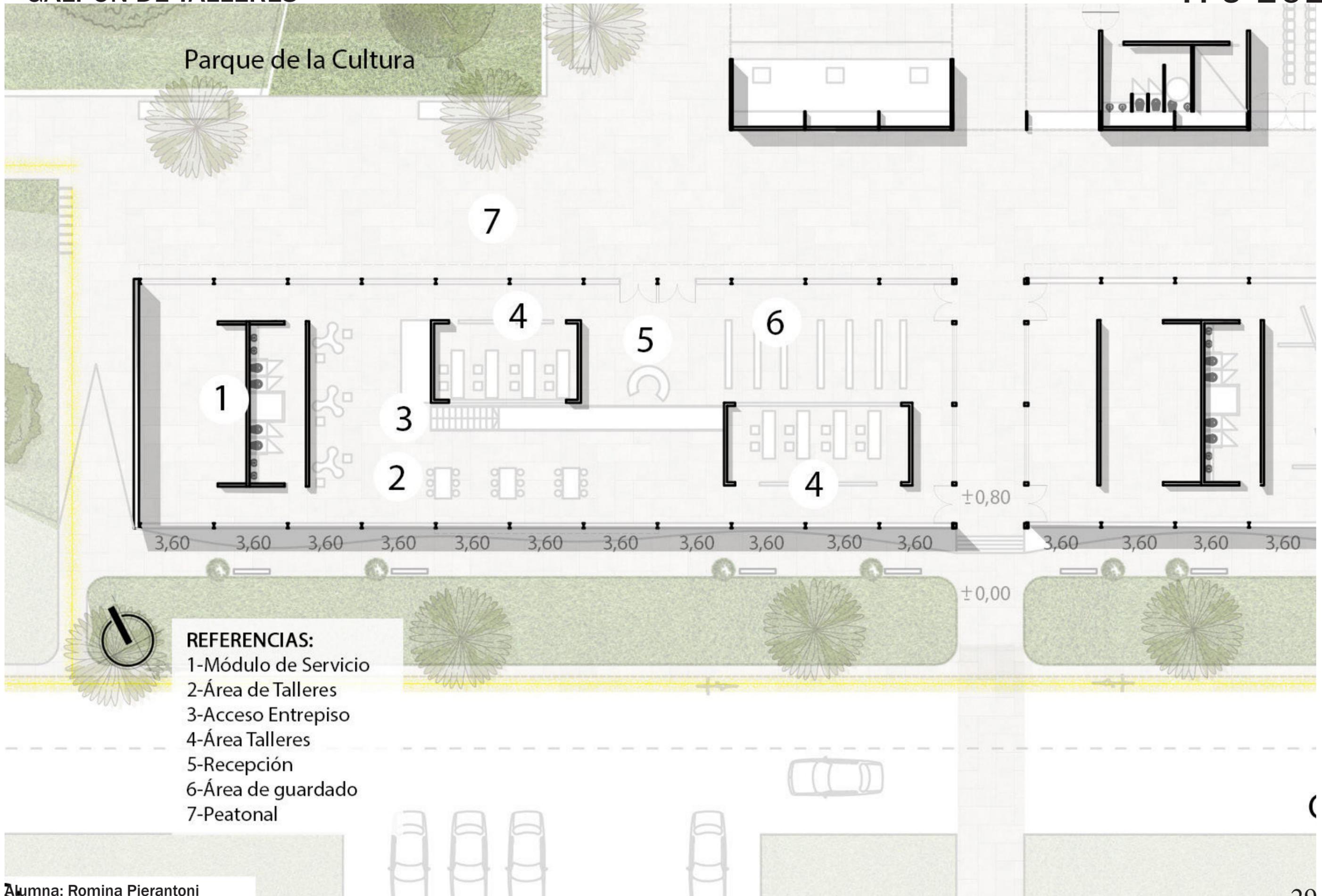
NOCTURNO

Los espectáculos de cine, bandas sonoras y grupos de danza, tienen lugar durante la tarde/noche los fines de semana y feriados. También se activa el sector gastronómico en el complejo.



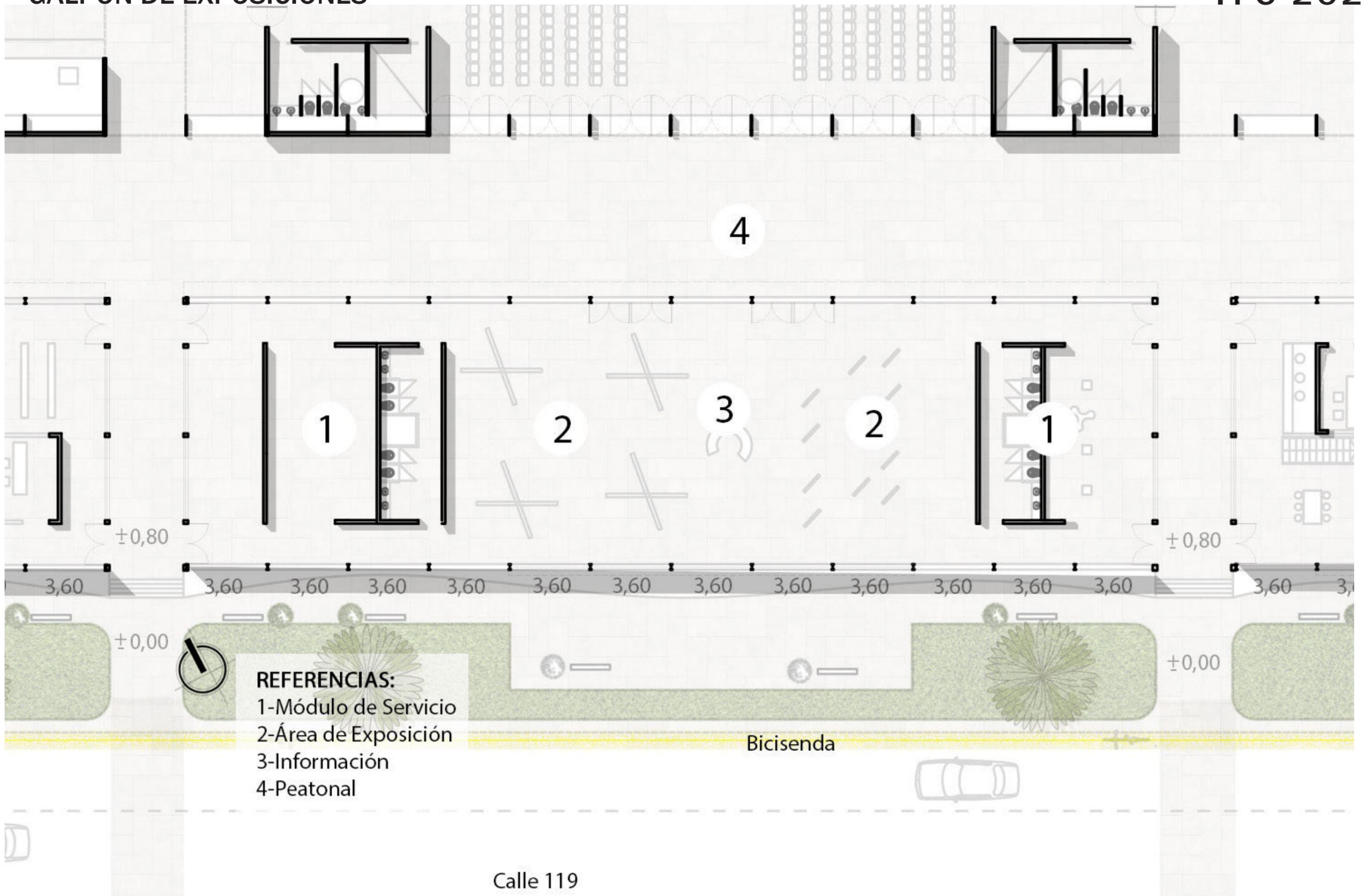




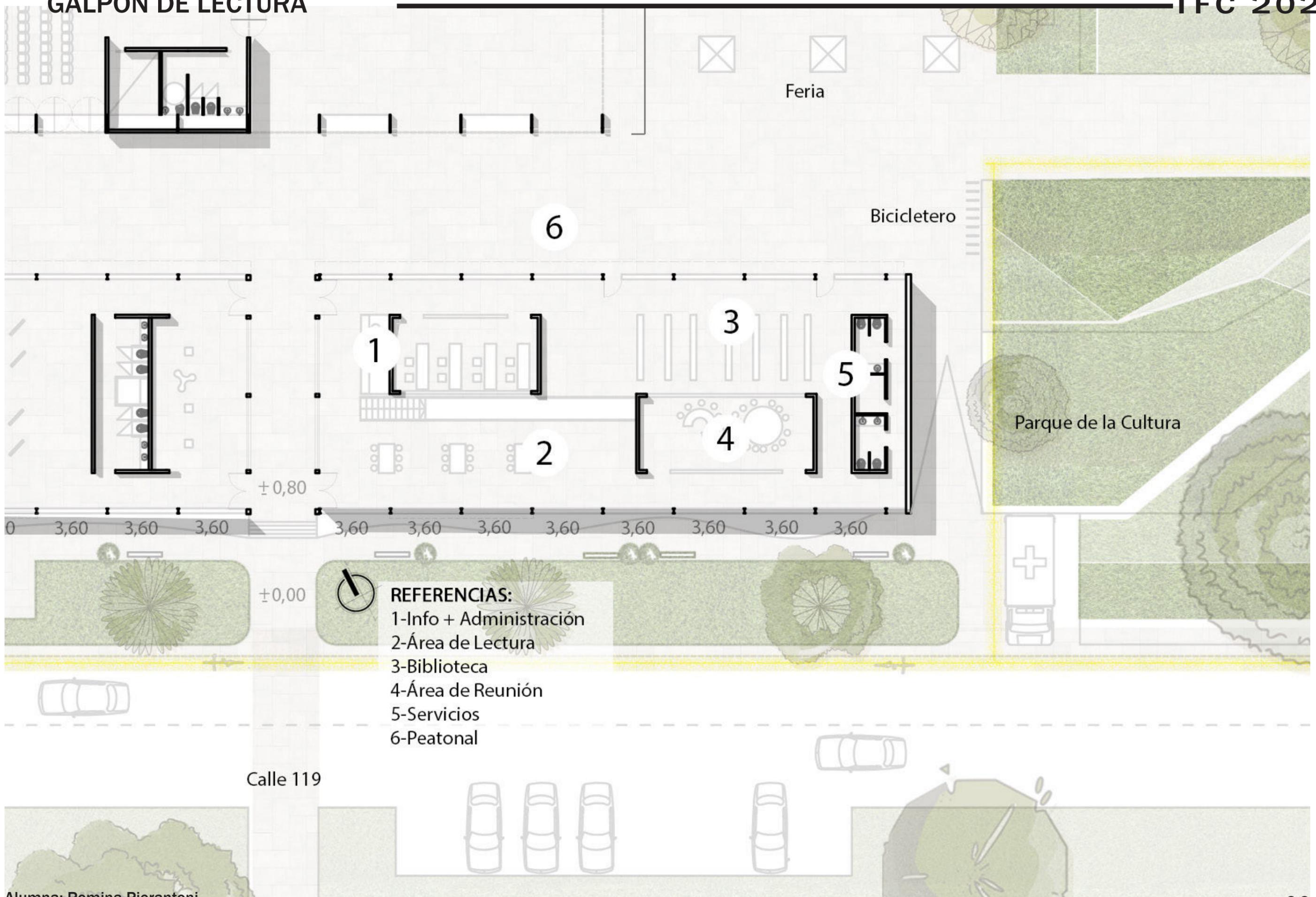




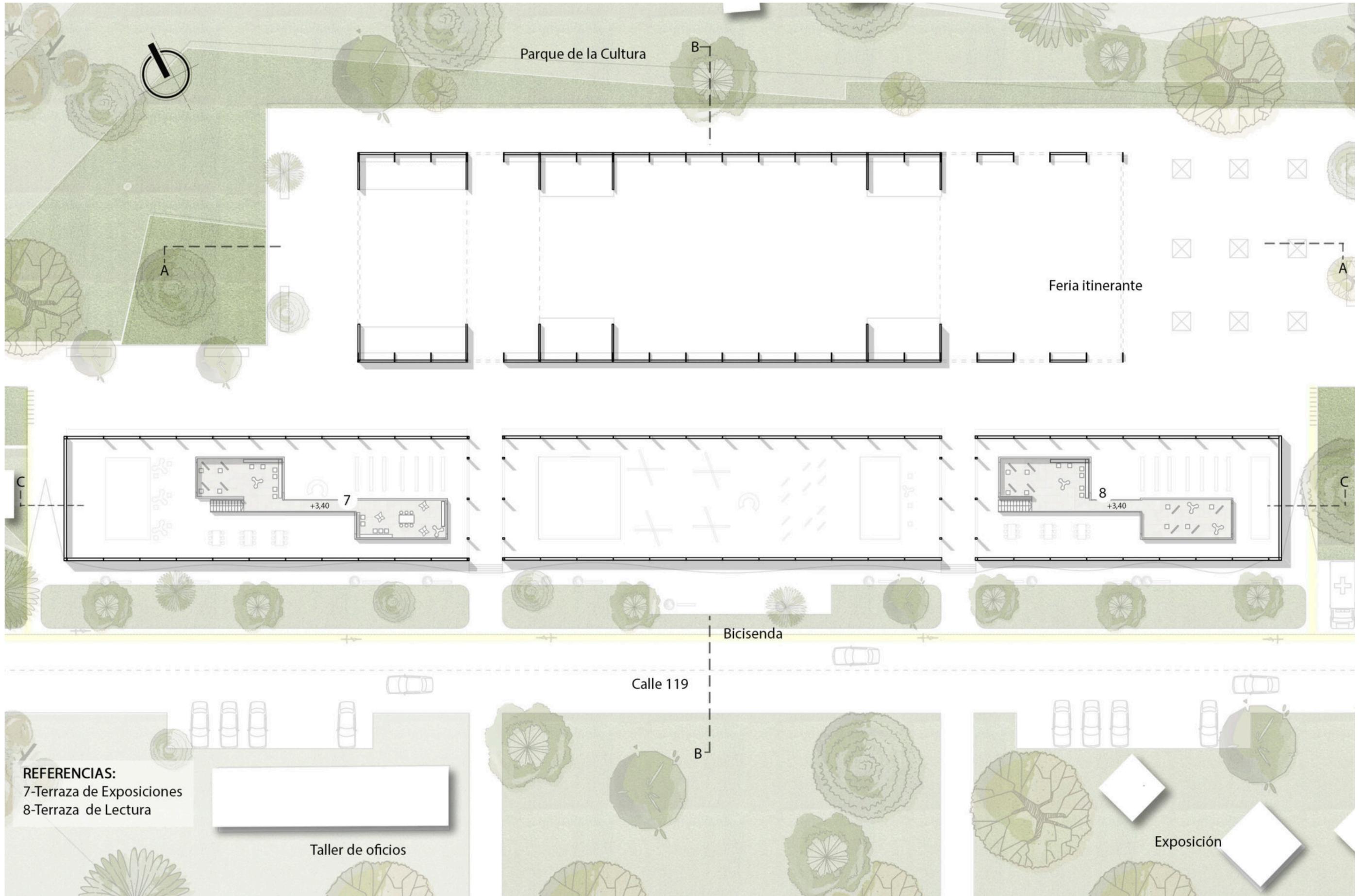
UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA



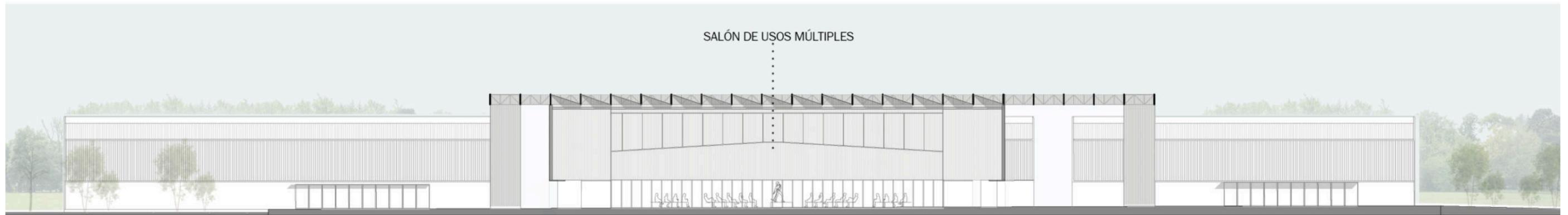




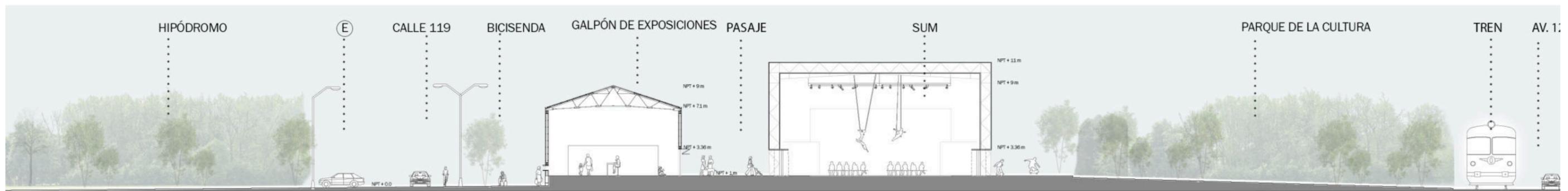




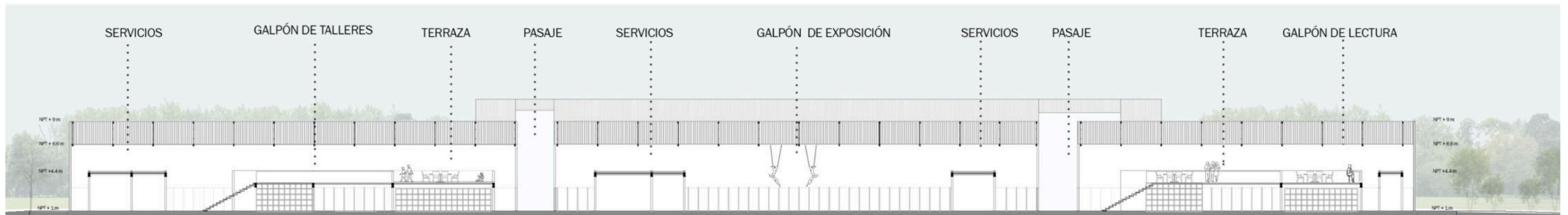
REFERENCIAS:
7-Terraza de Exposiciones
8-Terraza de Lectura



CORTE A - A
ESCALA 1 - 300



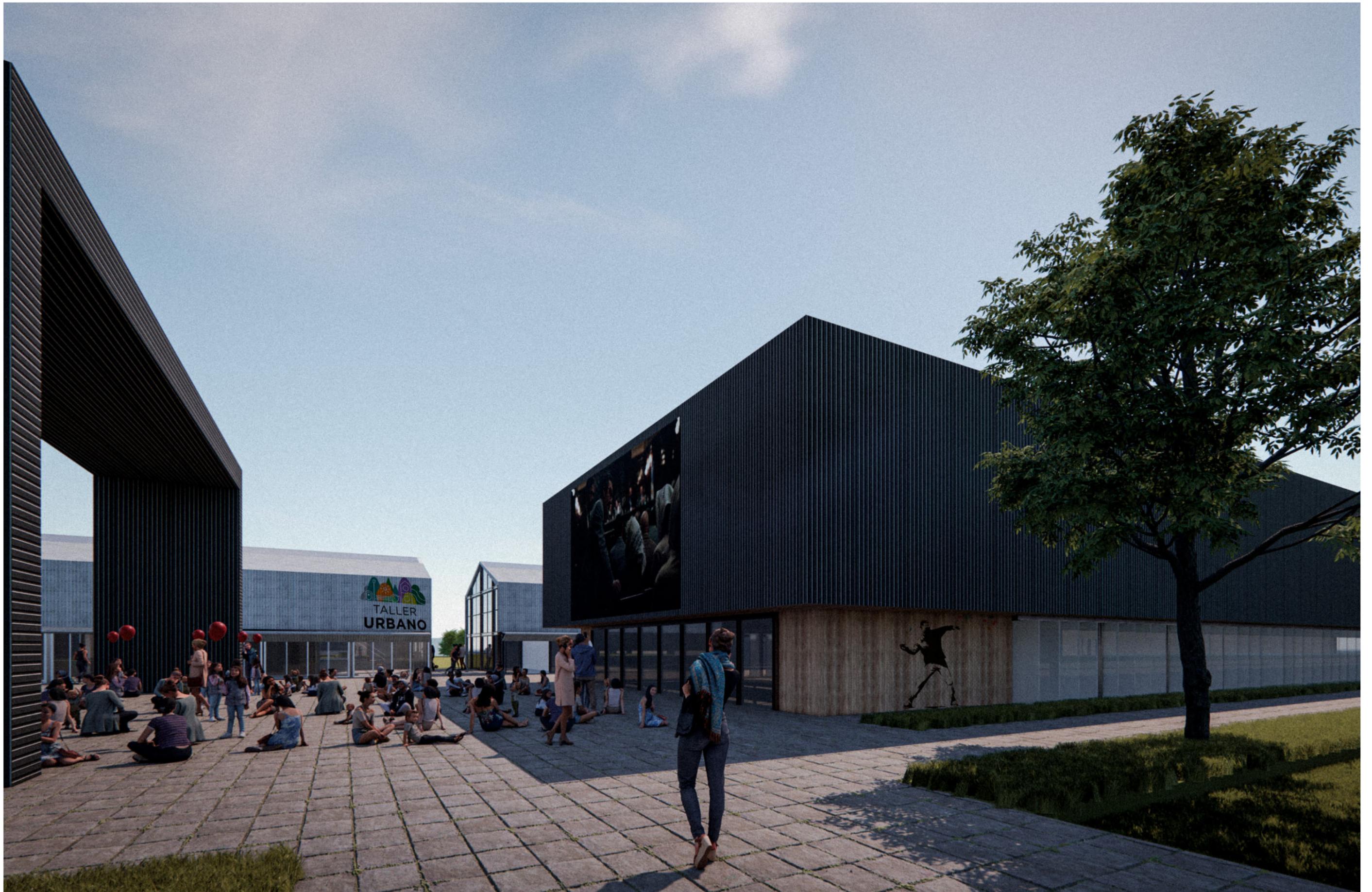
CORTE B - B
ESCALA 1 - 300



CORTE C - C
ESCALA 1 - 300



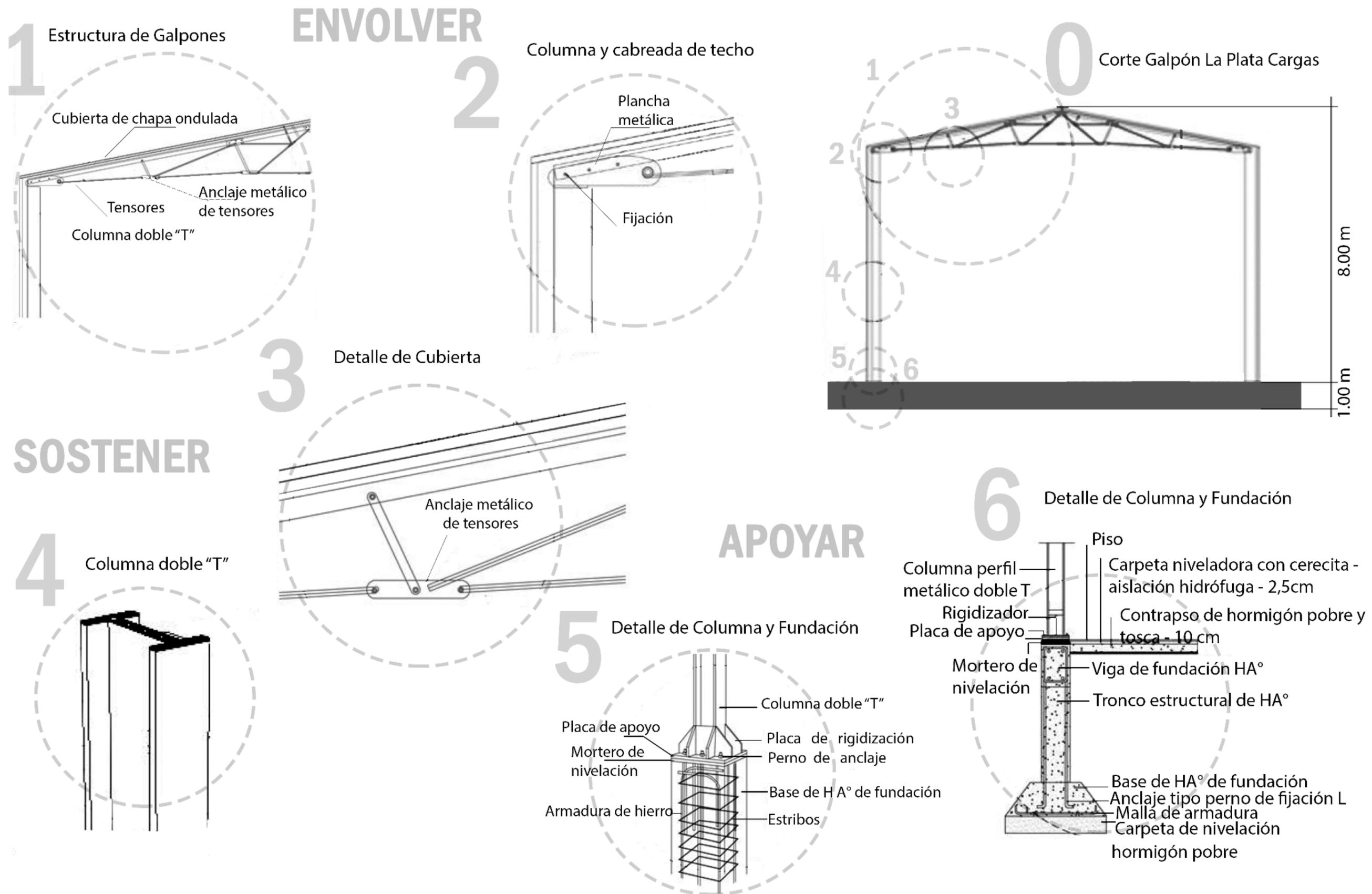




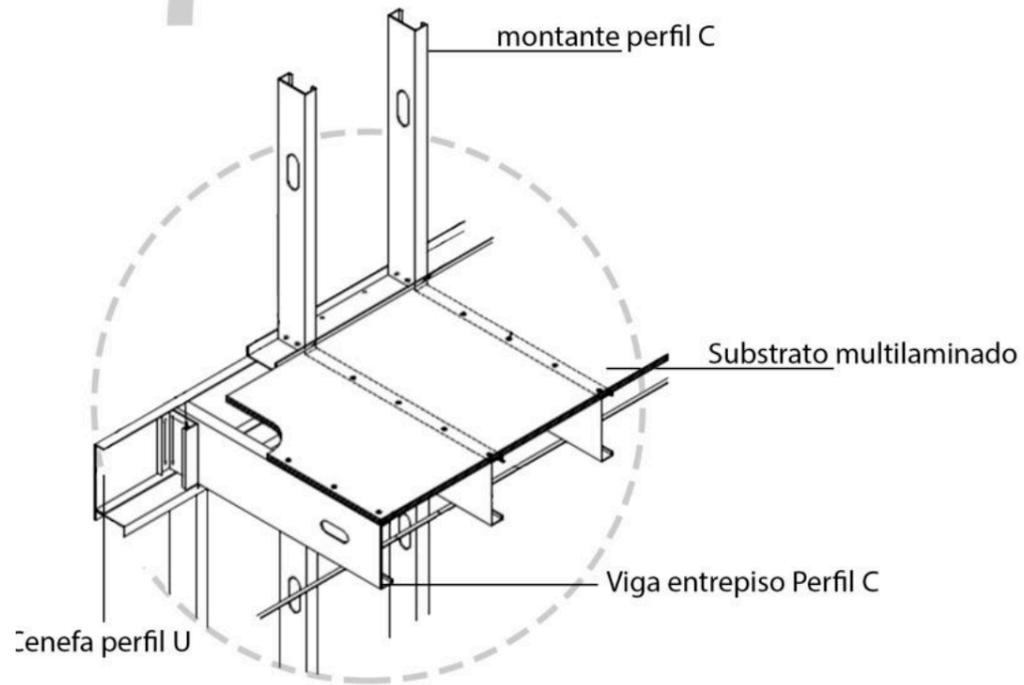




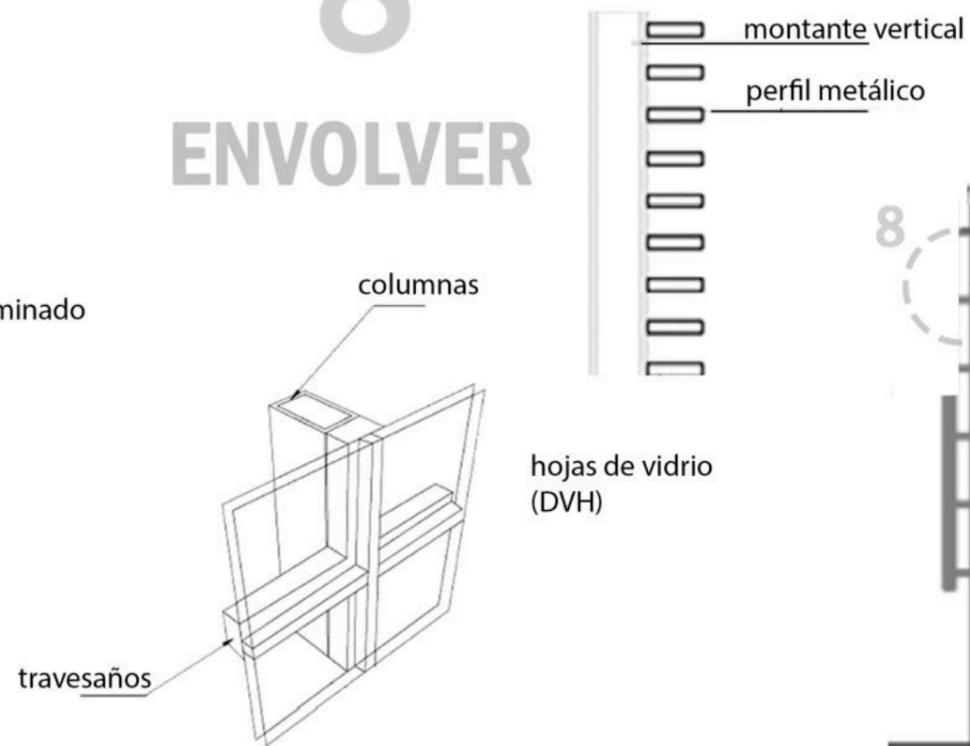
DOCUMENTACIÓN TÉCNICA



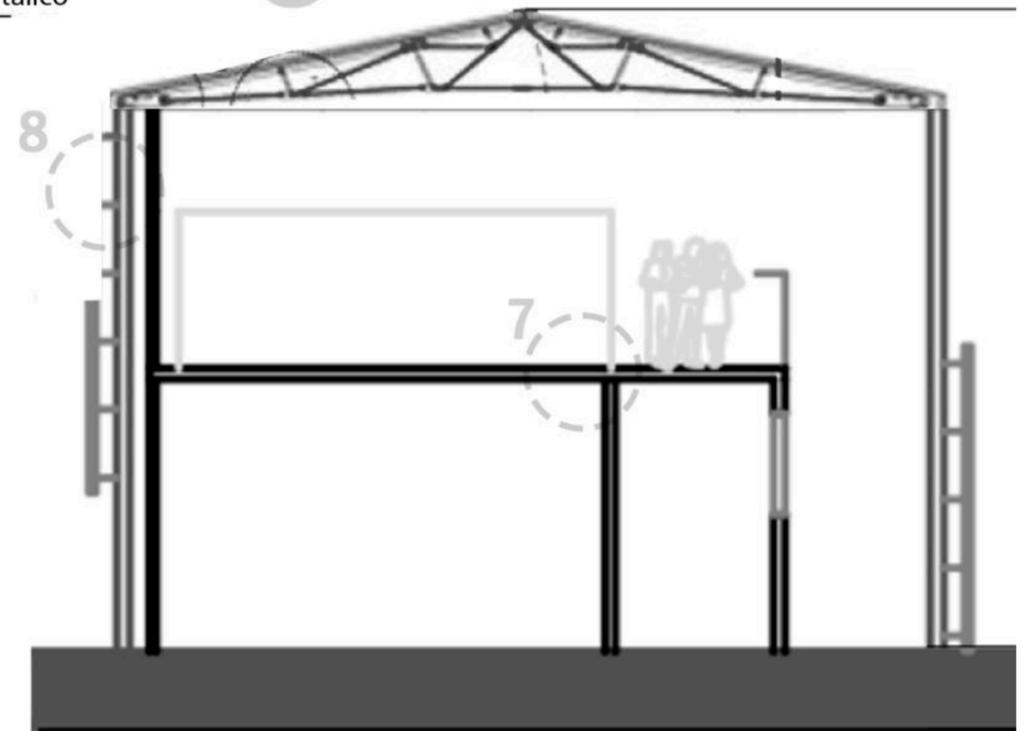
7 SOSTENER



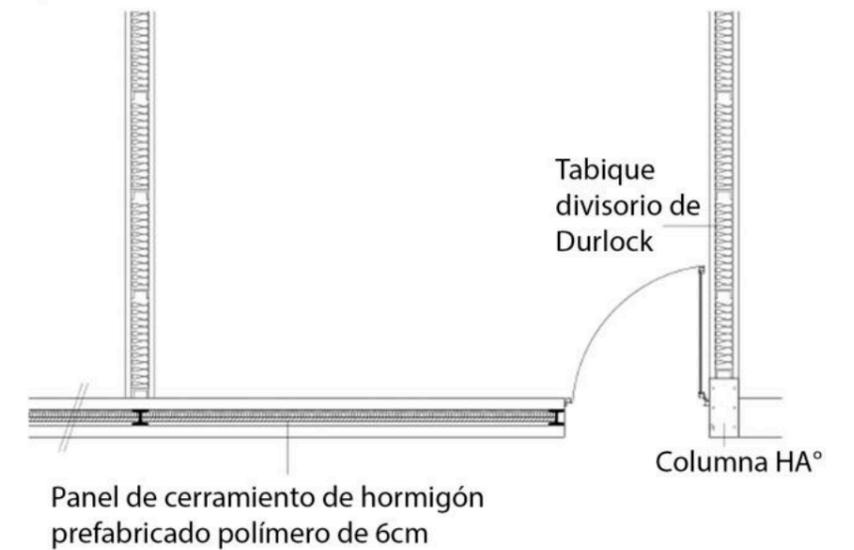
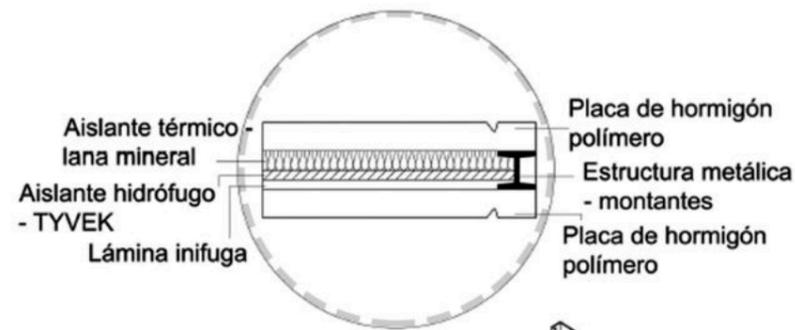
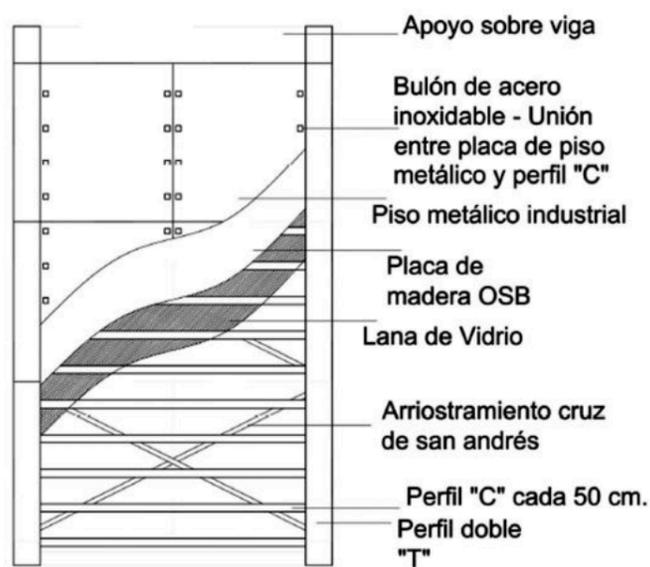
8 ENVOLVER



0 Corte Galpón La Plata Cargas



ENVOLVER



En cuanto al diseño de la instalación de acondicionamiento, se opta por elegir un sistema VRV para cada caja, con el objetivo de lograr una independencia de cada espacio, ya que su utilización varía según sus horas de uso, usuarios, usos especiales, entre otros.

En los galpones, los usos se encuentran compartimentados; se ubicarán las unidades condensadoras, conocidas como MEL. Conectados a través de colectores, cañerías de líquido y succión.

Cada caja a una distancia a la unidad más alejada 40 mts.



INSTALACIÓN SANITARIA

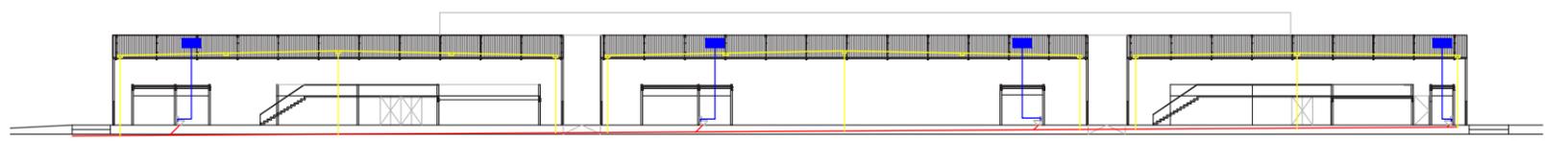
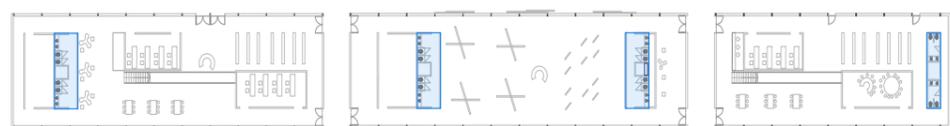
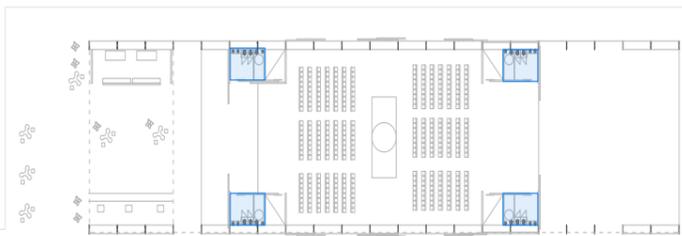
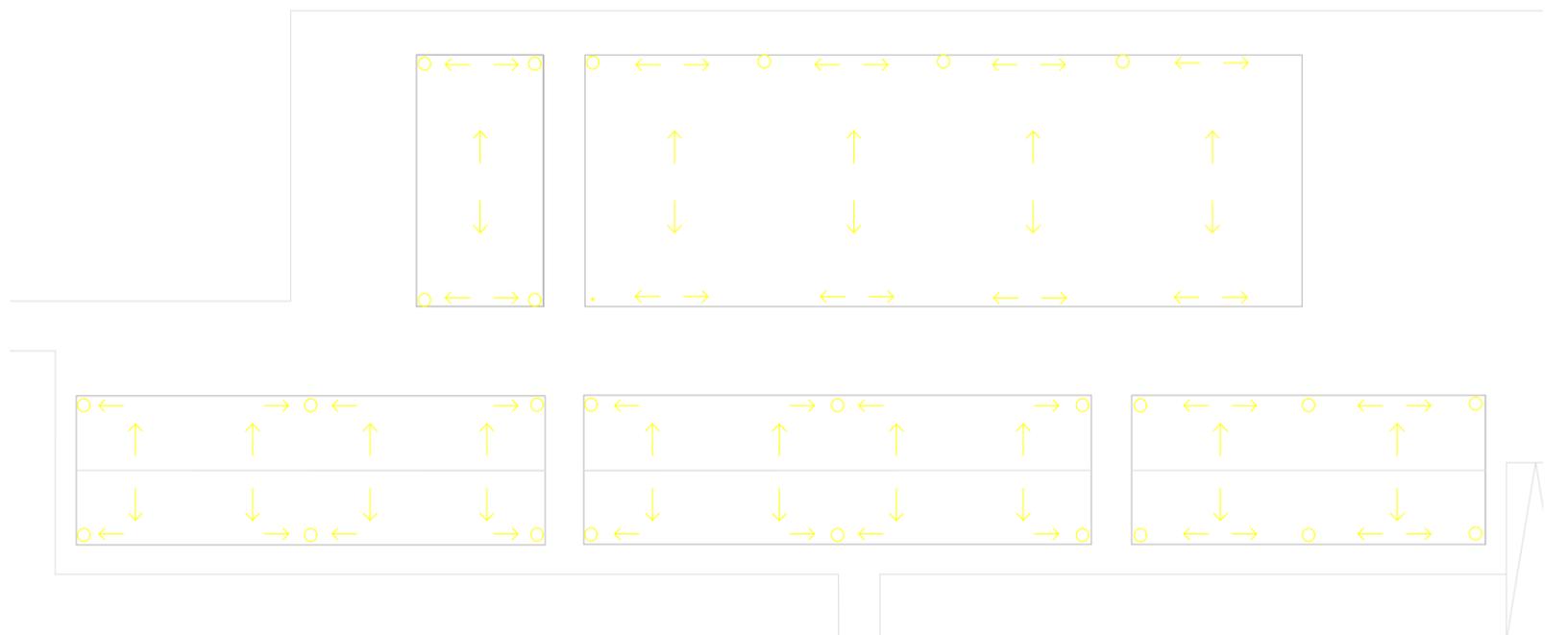
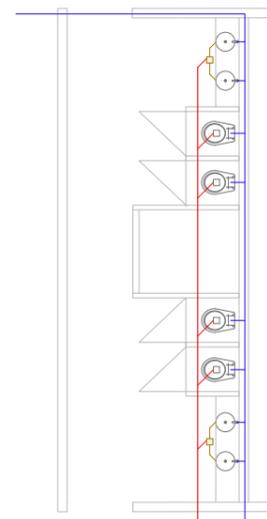
Se realiza a través de un Tanque de Reserva al cual le llega el agua por una bomba de 2HP, para que de este conecte a cada uno de los artefactos.

El desagüe cloacal se conecta a la red principal que se encuentra por debajo de la calle más cercana

El desagüe pluvial contendrá canaletas de chapa galvanizada embutida.

Se coloca en las distintas cubiertas y desciende por cañería de lluvia hasta conectar con la red.

Continuando con la accesibilidad del proyecto, las dimensiones de los servicios contempla el uso de la silla de ruedas



INSTALACIÓN DE INCENDIO

La instalación de extinción de incendio se realiza mediante un sistema presurizado por bombas Jockey, con reserva de incendio ubicadas en los galpones.

Se colocan rociadores de incendio en los galpones de talleres y lectura.

También se colocan BIES, con matafuegos tipo ABC para espacios comunes en galpones y SUM.

Para la detección de incendios, se colocan detectores de humo.

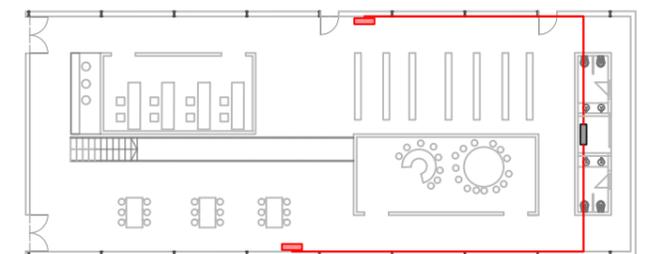
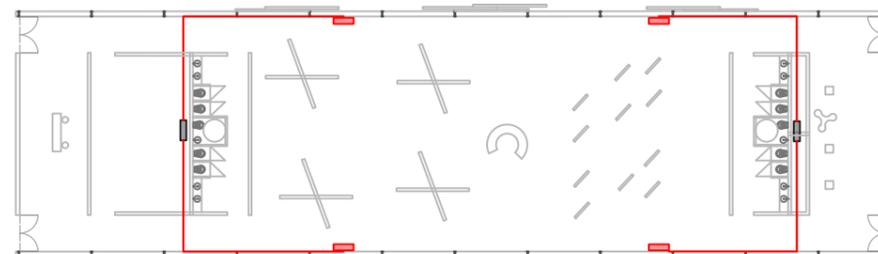
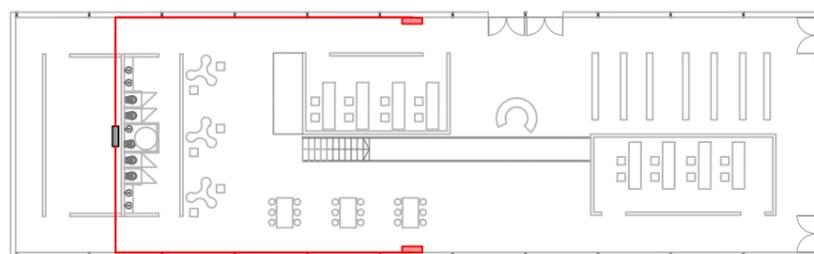
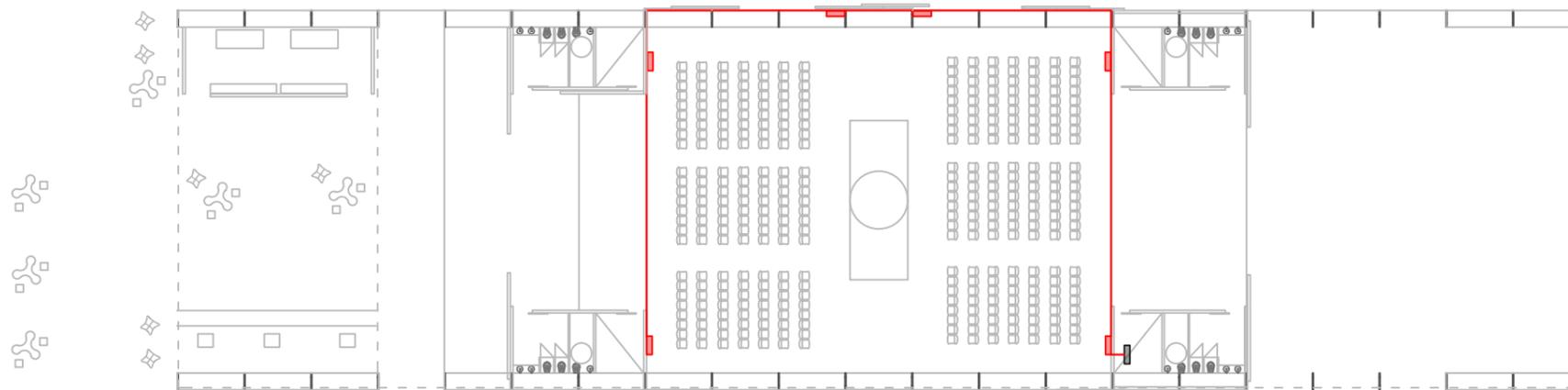
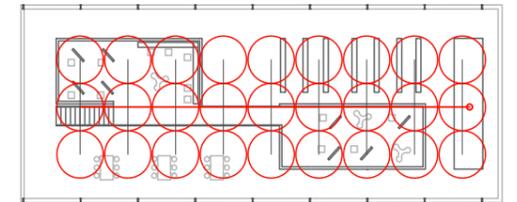
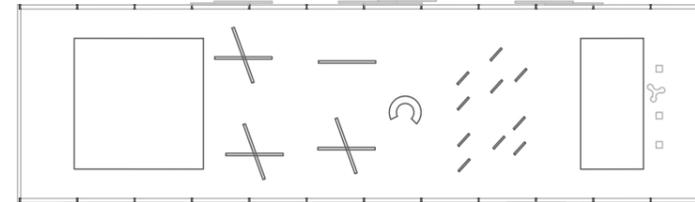
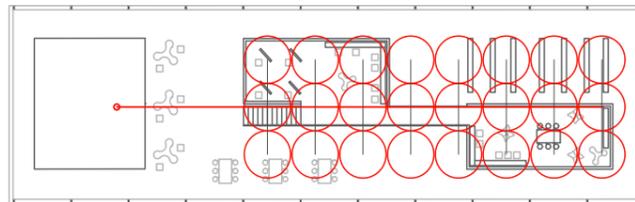
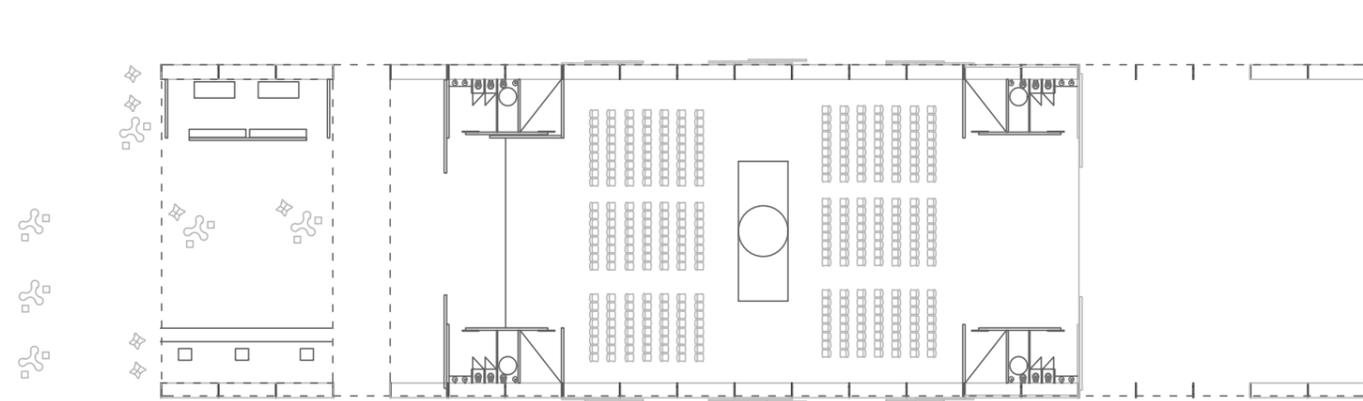
Como prevención ante incendios, la envolvente elegida (paneles sándwich) tiene un tratamiento ignífugo.



Boca de Incendio Equipada



Matafuego



CONCLUSIONES

DE LA HABITACIÓN AL PROYECTO URBANO

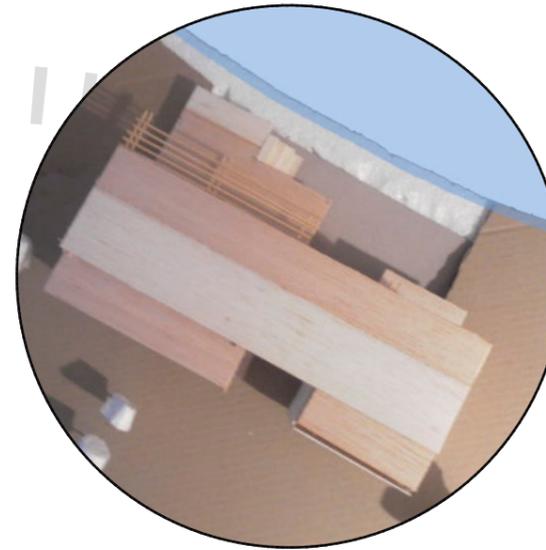
Master Plan
La Plata Cargas

Sbarra | Morano | Cueto Rúa



Vivienda de Fin de Semana en el Arroyo

Azpiazu | García | Guadagna



Nueva Centralidad Gambier :
Vivienda - Equipamiento
y Centro Cultural

Sbarra | Morano | Cueto Rúa



Centro de Salud Barrial

Azpiazu | García | Guadagna



Centro de Integralidad Social

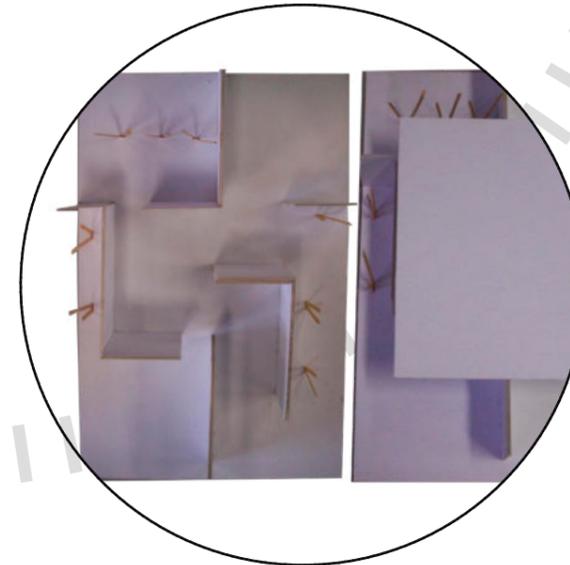
Fisch | Pagani | Etulain



Pabellón de Exposiciones

Workshop La Plata | Montevideo

Azpiazu | García | Guadagna



... AL PROYECTO URBANO

CONCLUSIÓN

El edificio responde a las necesidades diagnosticadas en la región de La Plata y al trabajar en la pieza urbana del Master Plan, encontré el vacío de oportunidad donde recupero la identidad platense de una ciudad racional donde La Plata Cargas era el eje entre el Puerto y la Ciudad.

Recupero la identidad de origen dotando las necesidades ignoradas y convirtiendo un centro donde convive la naturaleza, conectividad, actividades, educación y la cultura.

De la Habitación al Proyecto Urbano resume el recorrido académico por la FAU.

Desde la complejidad de la vivienda en primer año, hasta el Master Plan en el último.

Todo el proceso fue enriquecido por el trabajo en equipo, dentro y fuera del aula, en la modalidad vertical y también encuentros con otras facultades en Montevideo, y en París.

Desarrollé este trabajo en cada una de sus escalas, reuniendo los conocimientos incorporados, con interés en el espacio público, en la jerarquización de movimientos, en la accesibilidad y en la arquitectura disponible.

Dentro de la ciudad de La Plata, identifico la demanda de espacio para el ámbito cultural. Pudiéndose replicar en cada Estación del Tren en desuso; en este caso en el sitio de La Plata Cargas, La Nube, busca reunir estas actividades en un espacio pensado en la era industrial y adaptado a la actualidad sin dejar de ser un taller en constante producción.

EL VALOR CULTURAL DE LA ARQUITECTURA: *el hombre produce edificios, produce ciudades que trascienden las condiciones culturales y materiales que le dieron origen. Esta relación objeto sujeto es una relación interactuante el sujeto crea un objeto, pero a su vez ese objeto reacciona ante el sujeto, modificándolo. (Winograd, 1988, p. 47-48)*



Museo Centro Pompidou, París - Renzo Piano & Richard Rogers



École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville



Sede del Partido Comunista Francés, París - Oscar Niemeyer



