Centro Civico La Plata

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

Autor: William GONZALIA
Titulo: “Centro Civico Administrativo La Plata”
Proyecto Final de Carrera
Taller Vertical de Arquitectura N°3 - GANDOLFI - OTTAVINELLI - GENTILE
Docentes: Arq. Natalia COLANTONIO - Arq. Santiago ALCONADA
Unidad Integradora: Arq. Mario CALISTO - Ing. Angel MAIDANA
Consultores Externos: Arq. Carla CAVIGLIA
Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata
Fecha de defensa: 15 de Diciembre 2021
Licencia Creative Commons

FAU Facultad de Arquitectura y Urbanismo | UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

INDICE

INTRODUCCION

INTRODUCCIÒN L4

ESTUDIO

APROXIMACION AL SITIO L6
HISTORIA BARRIAL L7
HISTORIA FERROVIARIA L8
VARIACIONES COMPOSITIVAS. L9
ACTUALIDAD DEL SITIO L10
COMPOSICION DEL PREDIO L11
PLANIMETRIA DE PREEXISTENCIA L12
ESTADO DE CONSERVACION L13
BUSQUEDA DEL PROGRAMA L14
ELECCION DEL PROGRAMA L15
ANALISIS SENSIBLE L16
IDEA GENERAL L17
ESQUEMAS DE IDEA L18
ESQUEMAS CONCEPTUALES L19
PROGRAMA L20

PROYECTO

MAQUETA L22
ESQUEMAS PROYECTUALES L23
IMPLANTACION L24
PLANTA BAJA L25
PLANTA ALTA L26
PLANTA DE TECHOS L27
IMAGENES L28
CORTES L29-L32
VISTAS L33
IMAGENES L34-L42

SISTEMA

ESTRUCTURAS L44
DETALLES CONSTRUCTIVOS L45-L46
INSTALACIONES L47
CAPTACION DE AGUA DE LLUVIA L48
INCENDIO L49
CLIMATIZACION L50
ENERGIA L51
GESTION L52

CIERRE

BIBLIOGRAFIA L53
CONCLUSION L54

INTRODUCCION

INTRODUCCION

El proyecto final de carrera tiene como objetivo aplicar los estudios y conocimientos adquiridos en nuestra formación académica, basándonos en la idea del taller de respetar la historia marcada de cada sector y obra arquitectónica.
El desafío del trabajo es resolver a partir de la intervención de un vacío urbano con preexistencias en la ciudad de La Plata, una serie de problemáticas que influyen en el desarrollo social y la vida cotidiana, por lo que se estudian diferentes escalas de alcance para la posterior toma de decisiones.
El predio ferroviario de Gambier forma parte de un tejido histórico que abarca varios vacíos urbanos a lo largo del trazado vial y se elige por el potencial que posee para reorganizar la estructura de la ciudad y su funcionamiento administrativo y social cuando al establecer un nuevo nodo multidisciplinar.
Para comenzar el proyecto, seguimos una serie de lineamientos que permitió tener un enfoque conciso de lo que se pretende y como lograrlo.
Descentralizar - Conectar - Integrar
Se piensa entonces un Centro Civico Administrativo que se emplazará en los antiguos talleres ferroviarios de Gambier que, dentro de un proyecto urbano, va a redefinir el sector y generar una desfragmentación espacial que conecta los barrios aledaños pero que también los integra con el casco urbano con la continuidad de su eje histórico.
El desarrollo del nuevo edificio necesita de una profunda investigación para entender su historia y morfología, pero también, para marcar parámetros de intervención en el mismo, volcando nuevas tecnologías y refuncionalizando su espacio interior y exterior que logren responder a los objetivos particulares.
La creación de un nuevo programa es condicional para todo el entorno en el que influye y la búsqueda de relocalización de diversos sectores que hoy se concentran en el corazón de la ciudad, va a jerarquizar la zona convirtiéndose en un gran punto atractor que va a transformar la configuración de dicha zona.

ESTUDIO

Provincia de Buenos Aires

Partido de La Plata

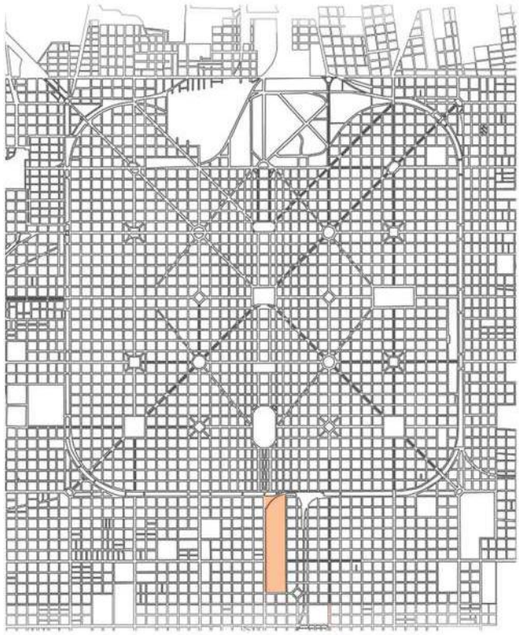
Provincia de Buenos Aires

- Está situada en la región centro-este del país.
- La capital de la Provincia es la ciudad de La Plata y se encuentra a tan solo 58 kilometros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, formando parte de la región metropolitana.
- Alberga a mas de 16 millones de habitantes, concentrando en dicha región casi un 80 %.
- Posee el polo industrial y económico mas grande del pais, y es uno de los mas importantes en la región sudameriacana.

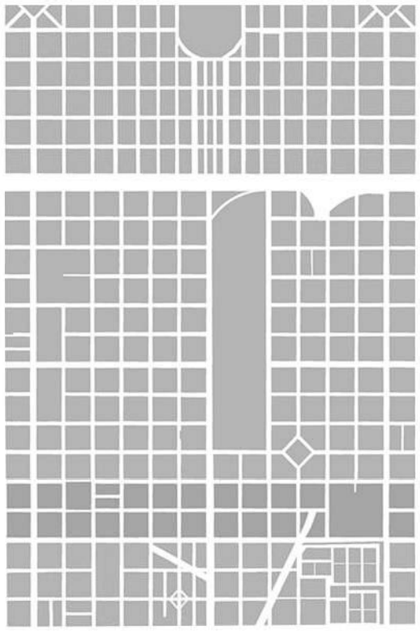
Partido de La Plata

- La Plata es uno de los 135 partidos pertenecientes a la provincia y está Ubicado en el noreste del territorio bonaernse.
- Junto con Ensenada y Berisso, conforman el área del Gran La Plata.
- Dentro del partido la población urbana se encuentra en el centro de la ciudad, siendo el casco, la de mayor densidad y quedando aún en su periferia lotes rurales o superficies “vacias”.
- Al ser la capital provincial, cuenta con un sistema administrativo.

Casco urbano de la ciudad



Sector de Proyecto-Gambier



Casco urbano de la ciudad

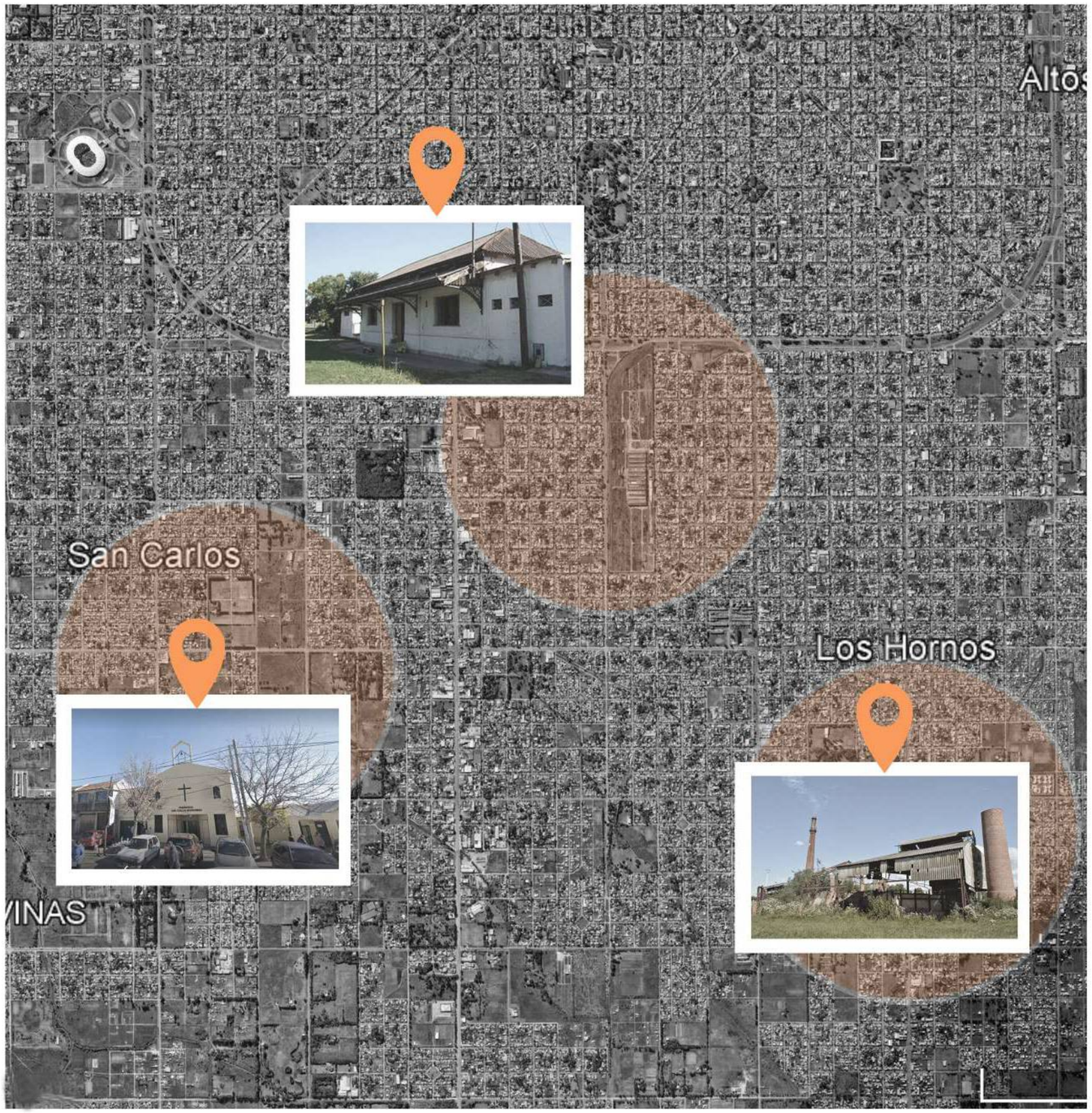
- La ciudad esta constituida por el casco urbano y una serie de barrios que conforman el tejido de la ciudad.
- Al ser una ciudad planificada con un sistema ortogonal perfecto dentro una traza perimetral, se leen limites bien claros con los barrios de Villa Elvira, Altos de San Lorenzo, Los Hornos, San Carlos, Tolosa y los municipios de Ensenada y Beriso.
-En el casco, se ubican los principales centros de carácter administrativo, educativo, y politico.

Sector de Proyecto-Gambier

- El barrio Gambier está ubicado al sudoeste del casco urbano en la localidad de San Carlos.
- El predio en el que se desarrolla el proyecto, corresponde a la linea ferroviaria provincial que se encuentra en desuso.
- Se encuentra sobre uno de los puntos del denominado “eje fundacional”.
- El sitio cuenta con una superficie mayor a 30.000m2 que actuan como barrera urbana, en la que existen construcciones relacionadas a sus destinos históricos y actuales.

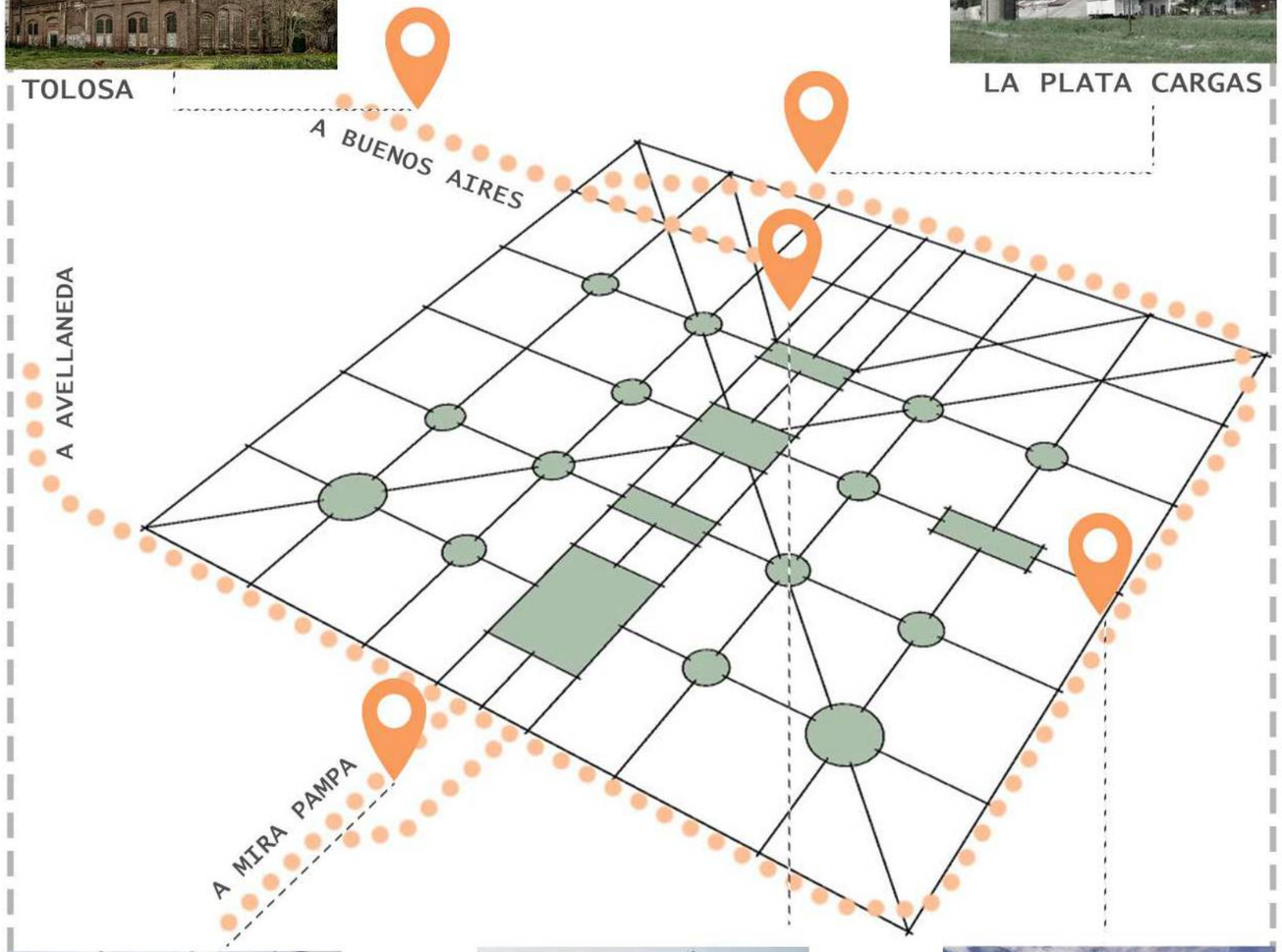
HISTORIA BARRIAL

Gambier se encuentra ubicado en la "triple frontera" de San Carlos, Los Hornos y el casco urbano de La Plata, por lo que es necesario adentrarnos en su historia.
Por un lado, en el año 1883, tres meses después de la fundación de La Plata, el gobierno de la provincia de Buenos Aires creó el barrio "Villa Unión Nacional", con el objetivo de consolidar un sector semi-industrial donde se instalen los hornos de ladrillos, cuyo producto seria utilizado en el ámbito de la construcción. En total se radicaron más de ochenta fábricas a lo largo del barrio.
Al año siguiente se subastaron 500 lotes como atractivo e incentivo para los primeros habitantes, principalmente de la clase obrera inmigrante. Se estima que para el año 1885 habitaron más de 2000 vecinos, lo que refleja un acelerado crecimiento. Para ese entonces ya existian escuelas, juzgado de paz, una sucursal de correo, seccional de policia y comenzaba a construirse la parroquia. La llegada del ferrocarril, contribuyó a dinamizar el proceso de concentración y crecimiento poblacional.
Su identidad con el mundo de los ladrillos se arraigó tanto que el nombre original quedó desplazado por el habla popular y en 1982 se bautiza a la localidad como "Los Hornos".
Por otro lado, en el año 1992 se funda el barrio de San Carlos, conformando la zona oeste de La Plata.
Su historia de fundación es la más reciente entre las localidades vecinas y está constituido a su vez por los barrios internos de La Granja, San José, El Triunfo, Las Quintas, y Gambier.
Su nombre fue elegido en una junta vecinal en donde tomaron como referencia al santo patrono de la Parroquia "San Carlos de Borromeo".
La localidad padeció de un acelerado crecimiento demográfico en las últimas décadas a causa de los mercados centrales y el desarrollo agrícola de la zona, sumado a que atraviesan por el, las avenidas 520, 32 y 44, de gran circulación vehicular y con cientos de locales comerciales.



TOLOSA

LA PLATA CARGAS



GAMBIER

ESTACION LA PLATA

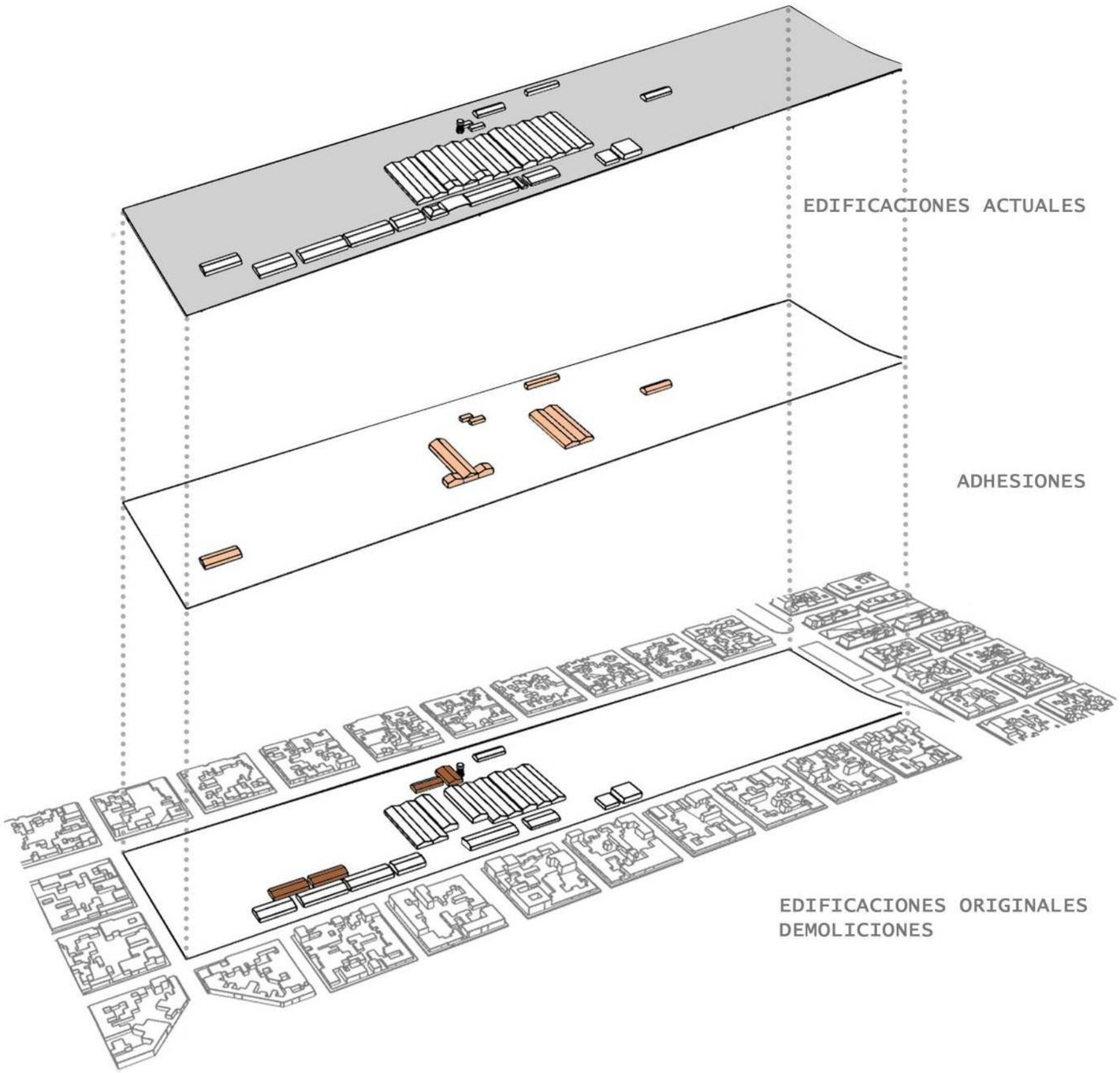
MERIDIANO V

HISTORIA FERROVIARIA

Los ferrocarriles tuvieron un papel clave en el desarrollo económico y la consolidación de Argentina entre finales del siglo XIX y comienzos del XX. Hicieron posible que el país se consolidara como un importante exportador de trigo, carne y otros productos. Con el tiempo también se convirtió en uno de los medios de transporte para pasajeros mas accesible y eficaz.
El ferrocarril provincial tenia una gran extensión en el territorio de Buenos Aires a través de los distintos ramales que abarcaban recorridos desde el puerto de Berisso hacia destinos como Mira Pampa y su conexión con la red vial que llegaba al puerto de Buenos Aires.
El mismo fue una empresa de capitales nacionales, franceses y belgas, originalmente llamado Ferrocarril de La Plata al Meridiano V.
Su fundación fué en el año 1907, inaugurando el primer servicio publico en Marzo de 1912 en un tramo corto. En sus comienzos el taller del Meridiano V, atendia una cantidad pequeña de locomotoras y vehiculos de carga y pasajeros, pero al incrementase el número de material rodante debido al crecimiento del sistema ferroviario, las reparaciónes requerian mayor espacio laboral, por lo que en el año 1929 se traslada al barrio de Gambier, creando una revolución en el sector, convirtiendo a los talleres en un sitio importante de desarrollo productivo.
La idea de Dardo Rocha, fundador de La Plata, era que los ferrocarriles entrasen a la ciudad por sus perímetros, sin atravesarla, teniendo sus rieles de forma tal que corrieran paralelos a la circunvalación.
Debido a la falta de mantenimiento y presupuesto por parte de los gobiernos, la infraestructura comenzó a deteriorarse generando problemas que devinieron en la clausura del servicio, quedando en el olvido cada una de las estaciónes intermedias, transformandose de esa manera en vacios urbanos fragmentadores de la misma traza.

VARIACIONES COMPOSITIVAS

A lo largo de los años, la composicón edilicia del predio del Taller Vias Obras Sur ha presentado variaciones en su fisionomia, aunque siempre, respetando una identidad marcada en cada uno de los edificios con destino de uso ferroviario.
Lo que se muestra con los esquemas es justamente las modificaciones que hubo, partiendo del archivo de imagenes aereas de la década del 70, donde se ven la cantidad de construcciones que habia hasta dicha fecha, y se observa principalmente, que los talleres no contaban con las doce naves, sino que estaba conformado por nueve, y dos de ellas tenian un recorte espacial que no completaba el espacio rectangular perfecto. También, se observa la existencia de cuatro galpones que han sido demolidos por el deterioro estructural, lo que marca, una falta de planificación edilicia y constructiva marcada por lo espontáneo.
En el esquema intermedio, se representan las edificaciones que fueron realizadas años posteriores, en las que se observa el completamiento de los talleres principales y la suma de dos naves mas, llegando ahora si, a las doce naves que se encentran hoy en día. Sin embargo, no son las únicas construcciones que se visibilizan actualmente, sino que se llevaron a cabo otras perimetrales al gran taller, que siguieron la línea del estilo ya construido, de estructura independiente de hormigón, cerramientos de mamposteria de ladrillo común visto, y cubiertas de chapa acanalada a dos aguas, y otros dos con un carácter singular, ya que no poseen el característico techo a dos aguas ni la estructura modular del resto de galpones, por lo que se plantean para otro uso programático como lo es el administrativo y aquel que requiera una menor escala.
Finalmente, se muestra en el esquema superior, la totalidad de edificaciones que se pueden ver hoy en día, que perduran por la gran calidad con la que se desarrollaban y además, respetando siempre las huellas de lo mas sensorial del sector que son claramente los trazados de vias.



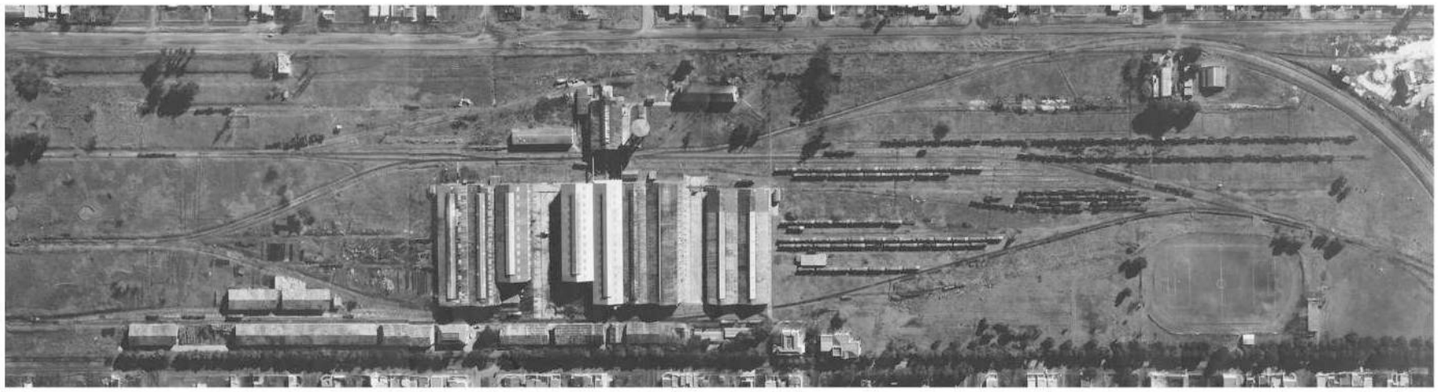
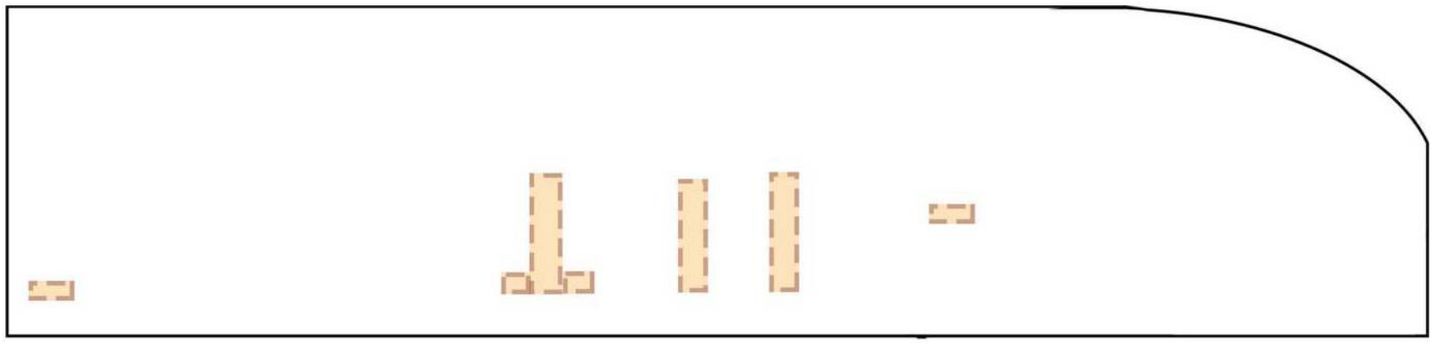


Foto aerea del predio tomada por la Direcciòn de Geodesia. Año 1968



Esquema de los talleres adosados en la actualidad

Vista aerea del predio en la actualidad.

ACTUALIDAD DEL SITIO

La ciudad de La Plata está rodeada por una serie de vacíos urbanos pertenecientes a grandes talleres que conforman a la estructura ferroviaria de la provincia. Originalmente ubicados en el perimetro de la misma, pero con el crecimiento demográfico, hoy quedaron inmersas dentro de la traza urbana provocando problemas de integración en dichos espacios consolidados.

El taller ferroviario de Gambier fue creado para reparar toda la infraestructura del sistema ferreo de las zonas Sur y Oeste, Ferrocarril Roca y Belgrano Sur. Dichas actividades tuvieron su época dorada, de continuo crecimiento, pero por situaciones políticas y económicas a nivel nacional y provincial, van presentando distintas problemáticas que repercuten en su desarrollo.

En términos generales, la historia del predio fue siempre consecuente con su contexto histórico, encabezado por las decisiones políticas. Sumado a los desarrollos tecnológicos y gremios que empezaron a pisar fuerte con los distintos transportes, el ferrocarril comenzo a perder poder, provocando el cierre de los talleres.

No obstante, el predio, pese a un par de años cerrado, volvió a estar ligado a actividades ferroviarias, y con altibajos, hoy se pueden seguir viendo trabajos de mantenimiento de máquinas y vagones que llegan fundamentalmente, desde CABA.

Al dia de la fecha, los principales galpones, se encuentran bajo la dirección de la empresa privada Alstom, que los utiliza como deciamos anteriormente, para el ensamble y acondicionamiento de coches y vagones de subte de la ciudad de Buenos Aires. Además, coexisten otras actividades que ocupan el otras construcciones, como la escuela de oficios del gremio UOM, dependencias de desarollo social, otra empresa de insumos ferroviarios, una planta de separación para “recicladores urbanos”, y por último, una sede de la Union de Mujeres Platenses (UMUPLA), dejando el resto de galpones y cobertizos como depósitos y lugares de almacenamiento.

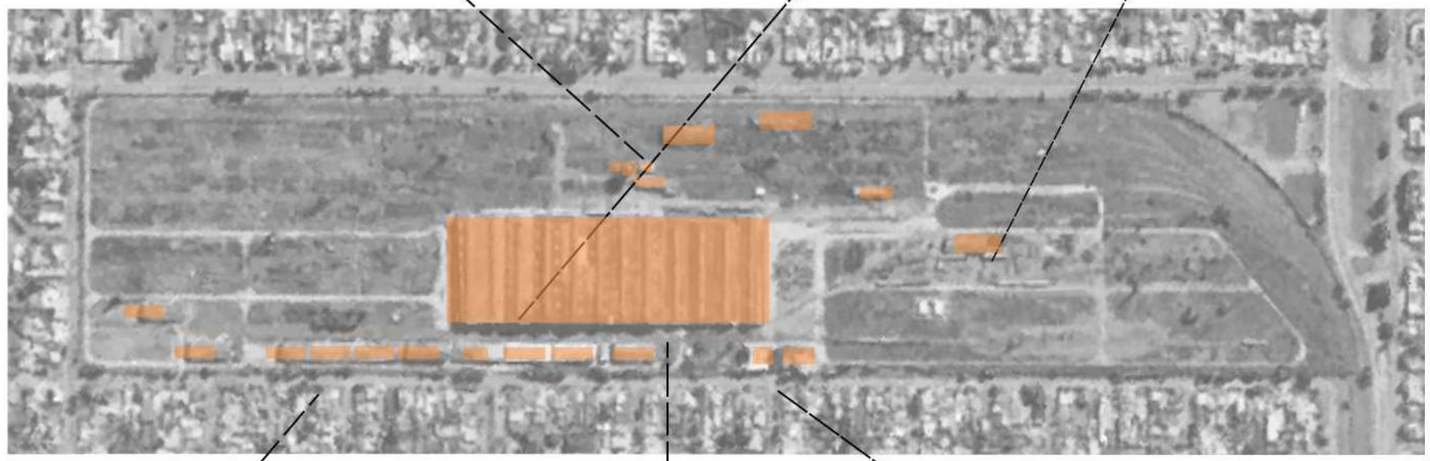
COMPOSICIÓN DEL PREDIO

El predio ferroviario está compuesto por el taller principal y por una serie de edificaciones complementarias.
El taller principal dentro de sus doce naves tenia distintas actividades, en las cuales se desarrollaban tareas de reparación de maquinas y vagones asi como también el ensamble de los mismos y largos rieles para la infraestructura vial.
Originalmente no contaba con todas las construcciones existentes hoy en día, pero con el paso del tiempo la infraestructura se fue ampliando.
Las nuevas edificaciones que se adosaron a las preexistentes, han respetado la tipologia y morfologia de las tradicionales generando un ambiente obrero e industrial.
El crecimiento en torno al predio se fue conformando por casas bajas, principalmente viviendas de trabajadores, generando una identidad barrial.
Los enormes galpones de aproximadamente 15/20 metros de altura y las grandes gruas que se encontraban allí le dieron un caracter autentico.
Las gruas funcionaban para el movimiento de cargas, pero con el cierre de los talleres dejaron de usarse, por lo que sufrieron un desgaste importante y una de ellas se desmoronó causando daños materiales, por lo que posteriormente las gruas que quedaban en pie fueron desmanteladas por el riesgo que implicaban.
El resto de las construcciónes, generalmente ubicadas sobre la calle 56 fueron realizadas con el fin de complementar y dar apoyo al taller. En ellas funcionaron tanto depositos como lugares para trabajos de menor escala.
Debido a la trascendencia que tuvieron en el tiempo, algunos de estos edificios fueron declarados como patrimonio arquitectonico. Se trata del edificio ubicado en las calles 56 y 135, como también los edificios historicos institucionales ubicados en las calles 52 y 135.

Galpones complementarios
Distinta morfologias.

Empresa Alstom - Edif. administrat.
Uso de galpones para industria.

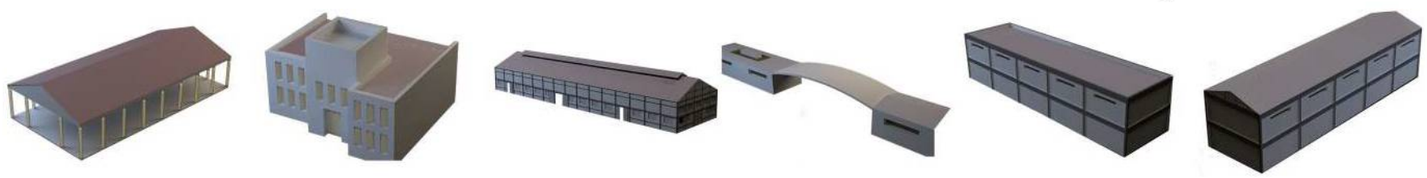
Galpones tinglado - Sin envolvente.
Uso como deposito.



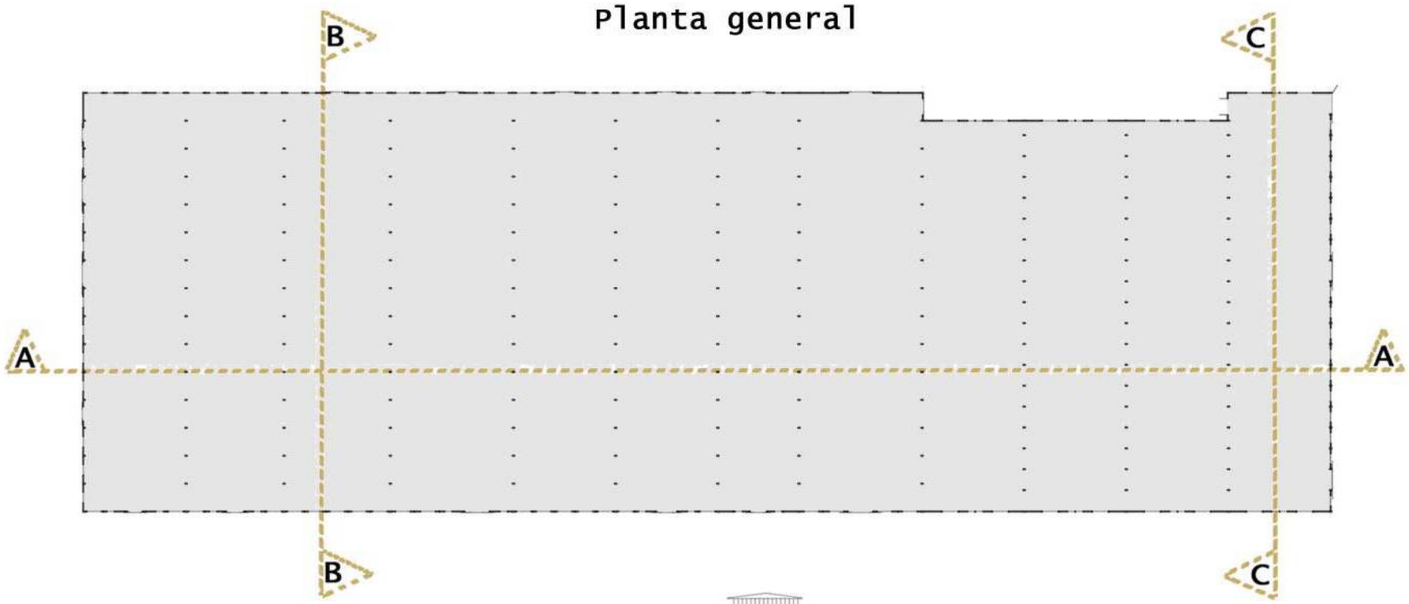
Galpones complementarios
Igual morfologia - Cooperativa -

Galpon principal - Talleres -
Depositos - Maquinaria - Industria

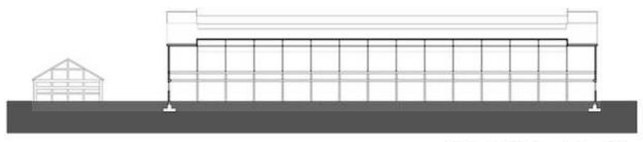
U.Mu.Pla - Asociacion civil -
Se brindan talleres y cursos.



Planta general

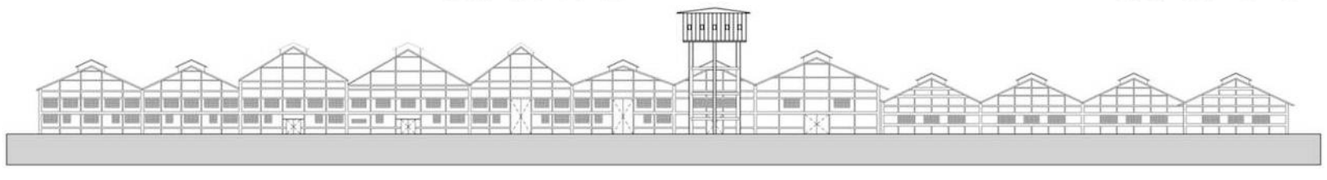


Corte A-A



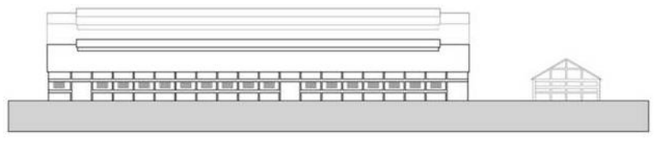
Corte B-B

Corte C-C



Vista calle 52

Vista calle 32



Vista calle 140

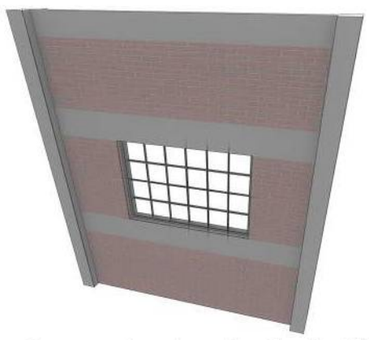
PLANIMETRIA DE PREEXISTENCIA

Los grandes talleres, se conforman por una secuencia de galpones o naves que funcionan en conjunto. En su totalidad, las medidas que posee este edificio son de 102 metros por 298, dando una superficie cubierta de 30400 m2, pero a esto, es importante agregarle las variaciones en altura, por lo que su volumen interior es de 286000 m3 sin contar el espacio de las cabriadas, por donde pueden alojarse algunas cuestiones como las instalaciones.
Estos numeros, nos muestran claramente lo inmenso del edificio en cuestión, y el potencial de intervención que posee para albergar funciones de gran demanda.
La estrucura, tiene una grilla modular que se respeta en el sentido horizontal de la planta en ocho de sus naves, cambiando a priori, por una modulación mas acotada en las últimas cuatro. También, en el sentido vertical, esta grilla solo se respeta en las ultimas cuatro naves, ya que en las ocho anteriores, el ancho de las naves es siempre diferente, por lo que denota, que fue una construcción que se fue haciendo por etapas, y seguramente en base a las necesidades del taller.
La estructura, como se nombraba anteriormente, esta conformada por columnas de H°A° de unas dimensiones de 60x30 cm, y una serie de vigas perimetrales en cada nave (cada nave tiene planta libre) que tienen dimensiones de 60x20 y en algunos casos, por refuerzo para soportar cargas específicas, son dobles de 60x15cm.
En cuanto a las cabriadas, estan realizadas en acero forjado, muy caracteréstico de las construcciones ferroviarias, y, como varian en el ancho cada una de las naves, también lo hacen en altura, llegando algunas a tener más de 8 metros de alto, dandole a los talleres, dimensiones que van entre los 14 y 20 mts.
Por último, el techo se realiza con chapa senoidal, que, pese a su antiguedad, estan en un estado bueno en la mayoria de los casos, incluso, hay algunas que son completamente nuevas por haberse reparado tras los daños que causó el derrumbe de una de las gruas.
Todas las naves, tienen su sobretecho para permitir, junto a algunas chapas transparentes, el ingreso de aire y luz.

ESTADO DE CONSERVACION

Los talleres fueron declarados patrimonio histórico y urbanistico de la ciudad. El galpòn principal, objeto de estudio y analisis para este trabajo, está compuesto por doce naves de 100 por 25 metros aproximadamente. Cada una de ellas variando en altura y componiendo un espacio total de unos 30.000mts2 cubiertos. A su vez dentro del predio existen otros espacios de menores dimensiones complementando la superficie cubierta total del complejo.
Para entender su morfologia, basta con tener una mirada atenta sobre los materiales utilizados en su construcción ya que está muy bien marcada.
Muros perimetrales de ladrillo macizo común, formando una envolvente no portante que trasciende generaciones debido a su buena calidad y ejecución. Se entiende, que como toda la arquitectura ferroviaria argentina de la época, se arraiga a los materiales de construcción que se encontraban en la zona, en este caso en particular, la cercanía de los grandes hornos ubicados en el barrio.
La estructura de las naves es puntual, formada por columnas y vigas de hormigon armado, que mantienen una grilla en casi todas las naves, y solo cambia en las naves construidas años después.
Sobre estas columnas, descansa la cubierta que esta estructurada por cabriadas de acero reticuladas. Se encuentran en excelentes condiciones de portabilidad, aunque cabe destacar que las chapas onduladas, algunas tienen enormes problemas de desgaste y corrosión propias del paso del tiempo.
Por otra parte, es muy importante, dentro de la envolvente vertical, destacar las aberturas, que estan realizadas en acero y vidrio, y que en su mayoria, estan aptas para una restauración y adaptación a nuevas tecnologías.
En general, el edificio se encuentra en muy buenas condiciones, y teniendo en cuenta la idea programática y como se lleva a cabo (casi nula intervencion sobre lo prexistente), con tareas de acondicionamiento estaria listo para darle el uso deseado, siendo sensible con su historia.

Como puede visualizarse, la edificación se encuentra en un muy buen estado de conservación, apto para su refuncionalización.

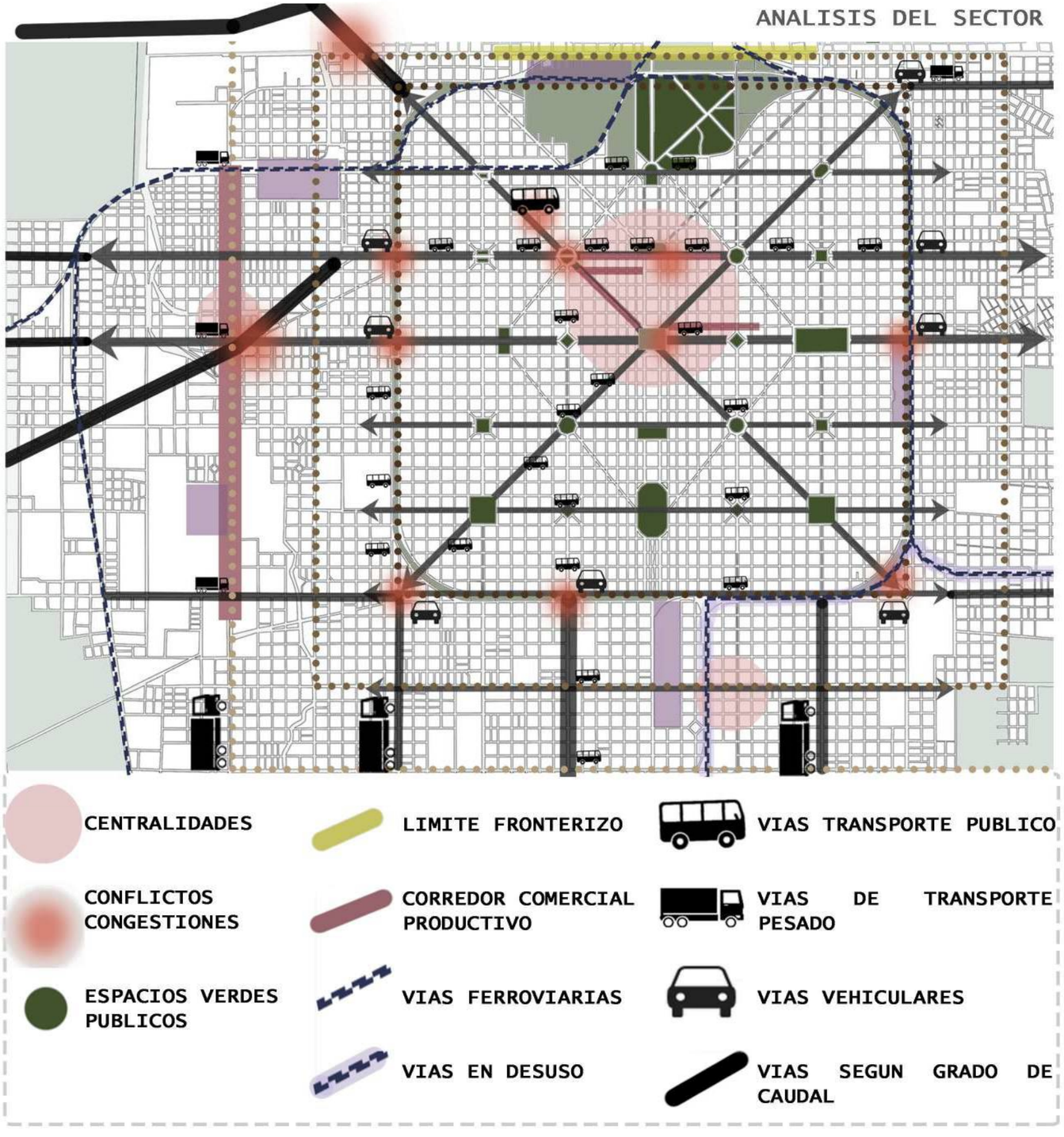


Mamposteria de ladrillo visto.
Estructura de H°A°

Cubierta con cabriadas metalicas y chapa ondulada

Ventanas de acero con vidrios simples

ANALISIS DEL SECTOR



BUSQUEDA DEL PROGRAMA

Definir el programa adecuado para el sitio con prexistencia elegido conlleva un estudio profundo y minucioso en cada una de las escalas territoriales en las que incide. Cuando se habla de predio ferroviario, se define al tren como figura, un medio de transporte de cargas y pasajeros por lo que claramente entran en juego algunos puntos de análisis referidos a la movilidad y el sistema productivo entre otros.
La ubicación del predio, el crecimiento de la ciudad, la necesidad de nuevos puntos atractores que descompriman el centro urbano, la necesidad de ampliaciones de sistema de transporte que permitan mejoras en la acesibilidad, son todos elementos que empiezan a inducir en la elección de ciertos programas.
La ciudad, está sufriendo la falta de planificación urbanística, contrayendo una serie de problemas que quitan calidad de vida en los habitantes. Al ser capital provincial, es una de las localidades con mayor jerarquía en cuanto a equipamientos atractores, ya que tiene un sistema de salud amplio, universidad pública nacional y toda una serie de edificios administrativos de gran escala que la transforman en un conglomerado social. La Plata, pese a su planificación en su origen, creció de manera vertiginosa, perdiendo de vista la idea de ciudad "higienista" transformandose en una ciudad con múltiples deficiencias.
Entendiendo el desarrollo, se puede observar que el casco urbano tiene un funcionamiento inadecuado, colapsando en la mayoría de sus accesos los dias laborales, con deficiencia de transporte publico, marginación social y económica, por lo que uno de los conceptos claves para pensar un programa, es la DESCENTRALIZACION, lo que permitiría un alivio al casco urbano, mejorando asi la accesibilidad y ampliando los puntos de alcance.
Pensar un nuevo nodo atractor, que contemple actividades gubernamentales de carácter administrativo y social va a lograr que no sea necesario llegar al centro del casco para realizar distintas actividades.

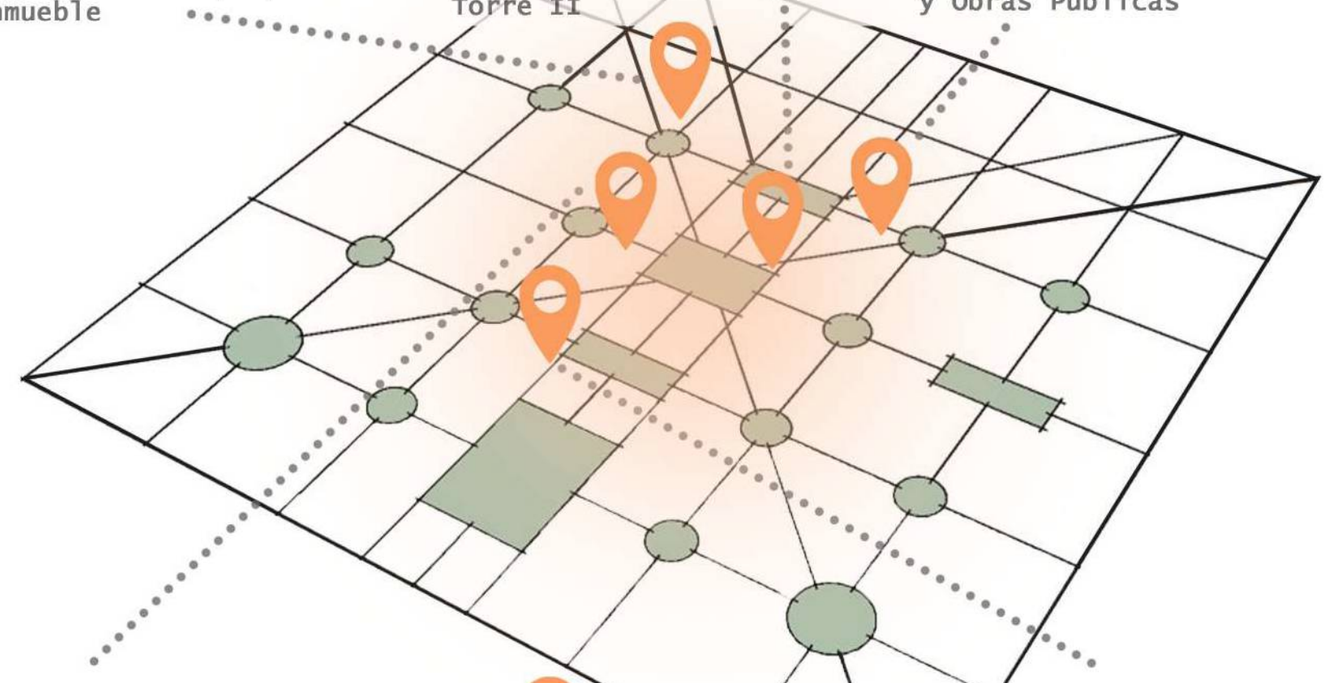
ELECCION DEL PROGRAMA

El nuevo atractor debe concentrar diversos organismos que actualmente se encuentran disociadas o en lugares que carecen de comodidad o buen estado, para permitir en un solo lugar, resolver distintas cuestiones administrativas y sociales, descentralizando en buena medida, algunas de las actividades que requieren de la llegada al centro de la ciudad.
Un centro cívico administrativo, que cuente con diferentes dependencias municipales, organismos gubernamentales, e incluya ámbitos sociales y equipamiento de apoyo tanto a lo que allí funciona, como al barrio, logrando de esta forma, integrar los dos barios que hoy estan segmentados por el predio.
La elección del programa específico, parte de la detección de aquellas áreas estatales que poseen alguna deficiencia ya sea en su edificio actual o en su funcionamiento (oficinas pequeñas, mal distribuidas, con falta de mantenimiento y dispersas entre si pese a su necesidad de integración) y el programa público, trata de brindarse para el público en general, y tambien para los empleados y trabajadores, de modo tal que se transforme la forma de habitar el espacio laboral.
Se detectan principalmente, el edificio de Obras Particulares de la ciudad, ubicado históricamente en la calle 21 y 50 y recientemente trasladado, las oficinas del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), que se encuentran en la Torre II del centro administrativo gubernamental en 5 plantas distintas compartiendo otras áreas. También, en relación a estas elecciones, se piensa en área de Patrimonio, obra pública y catastro, tratando de concentrar aquellas que tienen vinculos entre si.
En cuanto al programa de aspecto público y social, se determinan área de usos multiples o sala de convenciones para eventos masivos, una biblioteca con su porpia librería y espacio ferial, una oficina del registro civil para agilizar trámites ciudadanos y una guardería brindando soporte para el barrio y los trabajadores.
Se elige también, con el fin de reconocer el lugar y la impronta que tiene, un museo de sitio, en donde se exhiben algunas piezas de alto valor histórico que marcaron la época.

Registro de la propiedad inmueble

Edificio gubernamental Torre II

Min. de Infraestructura y Obras Públicas



Dirección de preservación patrimonioal

Delegación Registro Prov de las personas

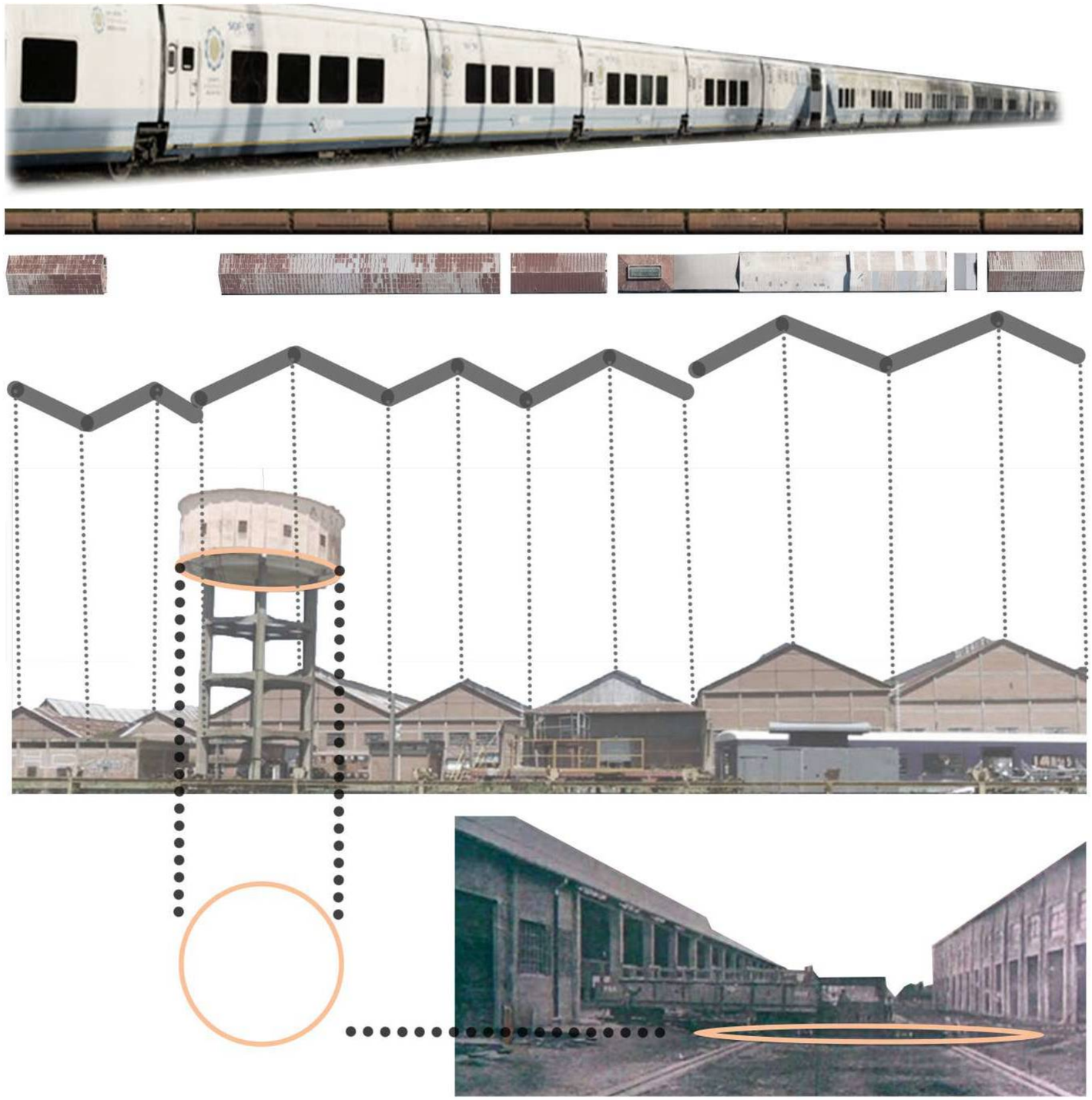
Direción de Obras Particulares

ANALISIS SENSORIAL

Vagones
Uno de los elementos que marcan fuertemente la esencia del lugar son los vagones de trenes, que han sabido transitar por el sitio. Muchos de ellos que se encuentran en el predio en completo abandono.
Los mismos fueron y son parte de la arquitectura como generadores espaciales, con forma pura y lineal, siendo funcionales y de uso cotidiano en la ciudad, fundamentalmente en servicio de transporte de pasajeros.
Marcan una continuidad unidireccional limitada por las vias, y marcan un concepto de adhesión.

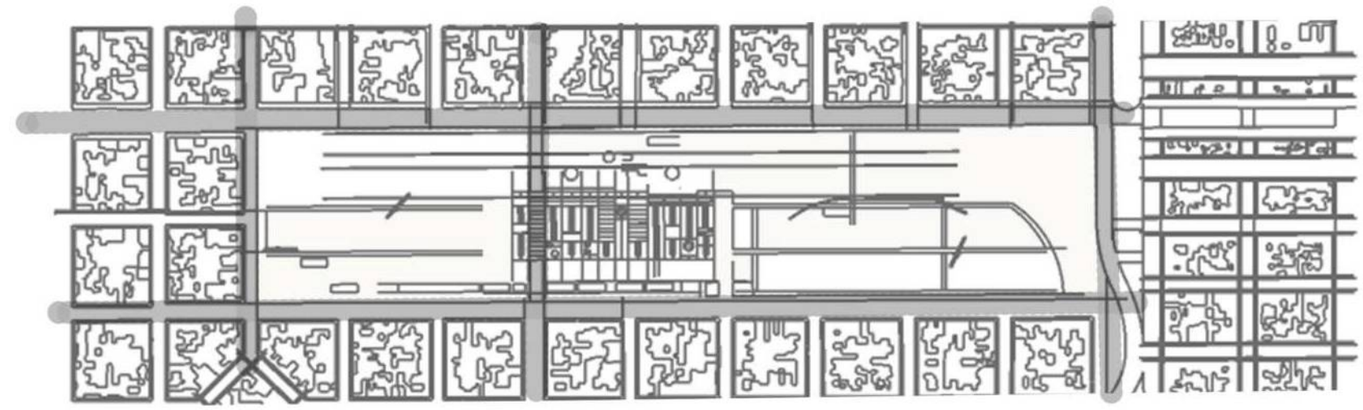
Cubierta - Techos
Desde el acercamiento al lugar predominan los grandes techos a dos aguas como sello del barrio, dandole un ritmo singular y repetitivo, que sobresale por su elevada altura. Junto a las gruas, fueron por mucho tiempo un ícono que servia como referencia.
Vértices y diagonales trazan dicho recorrido visual capitalizando espacios en altura, y generan una ruptura al enorme predio y su horizontalidad.
También se destaca su materialidad, ya que representa una enorme superficie cubierta por una chapa senoidal de aspecto colorado debido a su antigüedad.

Circulos
Investigando sobre el predio y su composición, se ve ya sea en en referencias fotográficas o en presencia, la forma del círculo.
A modo de huella sobre el suelo del terreno de un puente giratorio como parte del equipamiento ferroviario que se utilizaba antiguamente, como así tambien, en el tanque de agua que se encuentra en inmediaciones de los galpones.
Ello nos permite pensar en el círculo como una alternativa a la horizontalidad y linealidad del edificio, sabiendo reconocer la jerarquia que representan esta forma distinguida.



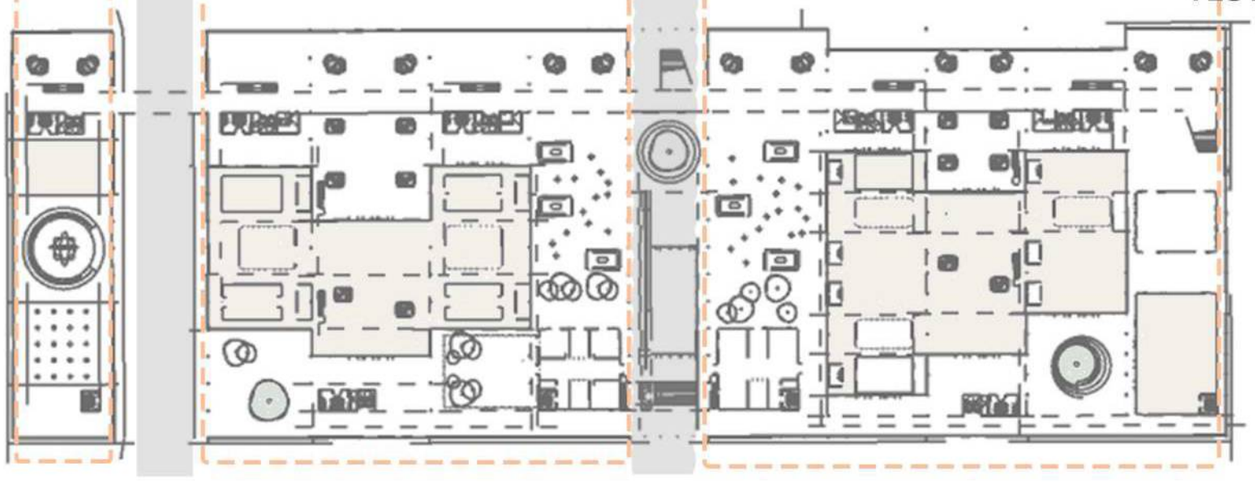
IDEA GENERAL

Se formula una idea de intervención que se divide en los talleres principales y los galpones aledaños que van conformando el perimetro y la totalidad del predio.
Este trabajo se centra en dichos talleres donde los espacios se piensan de manera tal que el desarrollo del proyecto pueda darse en etapas, siguiendo los lineamientos preestablecidos.
Se busca generar poco impacto dentro de las naves para integrar la preexistencia en su totalidad y poder revalorizar cada uno de sus espacios y materiales.
Para lograr la descentralización del casco urbano, un tema crucial en la eleccion del sitio y por lo que se trabaja el programa, se piensa en la relocalización de áreas y dependencias municipales buscando concentrar actividades que se relacionen entre si en un mismo ámbito, creando así un espacio que alienta a nuevos modos de trabajo con mayor integración y brindando de esta forma, lugares para el uso municipal y de la comunidad.
Como primera instancia se piensa en arquitectura de sistema, donde conviven distintos elementos que resuelven el proyecto de manera sintética.
Un sistema circulatorio que pueda replicarse en la totalidad de las naves, tratandose de una serie de calles aereas con distintas jerarquias. Una de ellas como calle pricipal para el uso público y las demás calles para uso de un caracter más privado. Ellas van vinculando los distintos espacios de trabajo.
Ademas, como alojamiento de las distintas áreas, se crean dos grandes espacios, delimitados por una serie de cajas “flotantes” que alojan sectores mas restringidos para distintas operaciones laborales. Estas, generan varias situaciones y jerarquias espaciales dejando siempre la planta libre donde aparecen sectores de trabajo generales.
También, hay una serie de sectores complementarios al sistema principal, en donde priman actividades exclusivas para la comunidad, como puede ser la biblioteca, la sala de convenciones y guardería. Estos logran en la totalidad, diferenciarse de la estructura rigida y los espacios modulares.

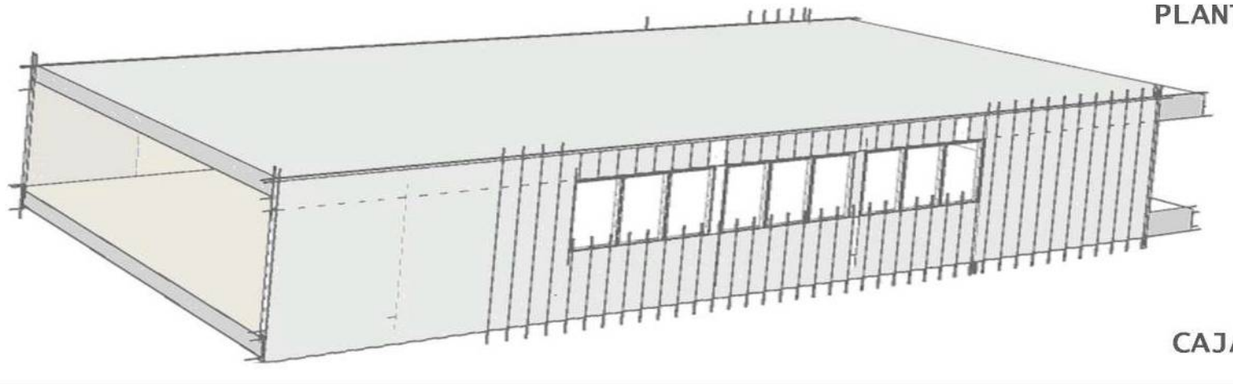


IMPLANTACION

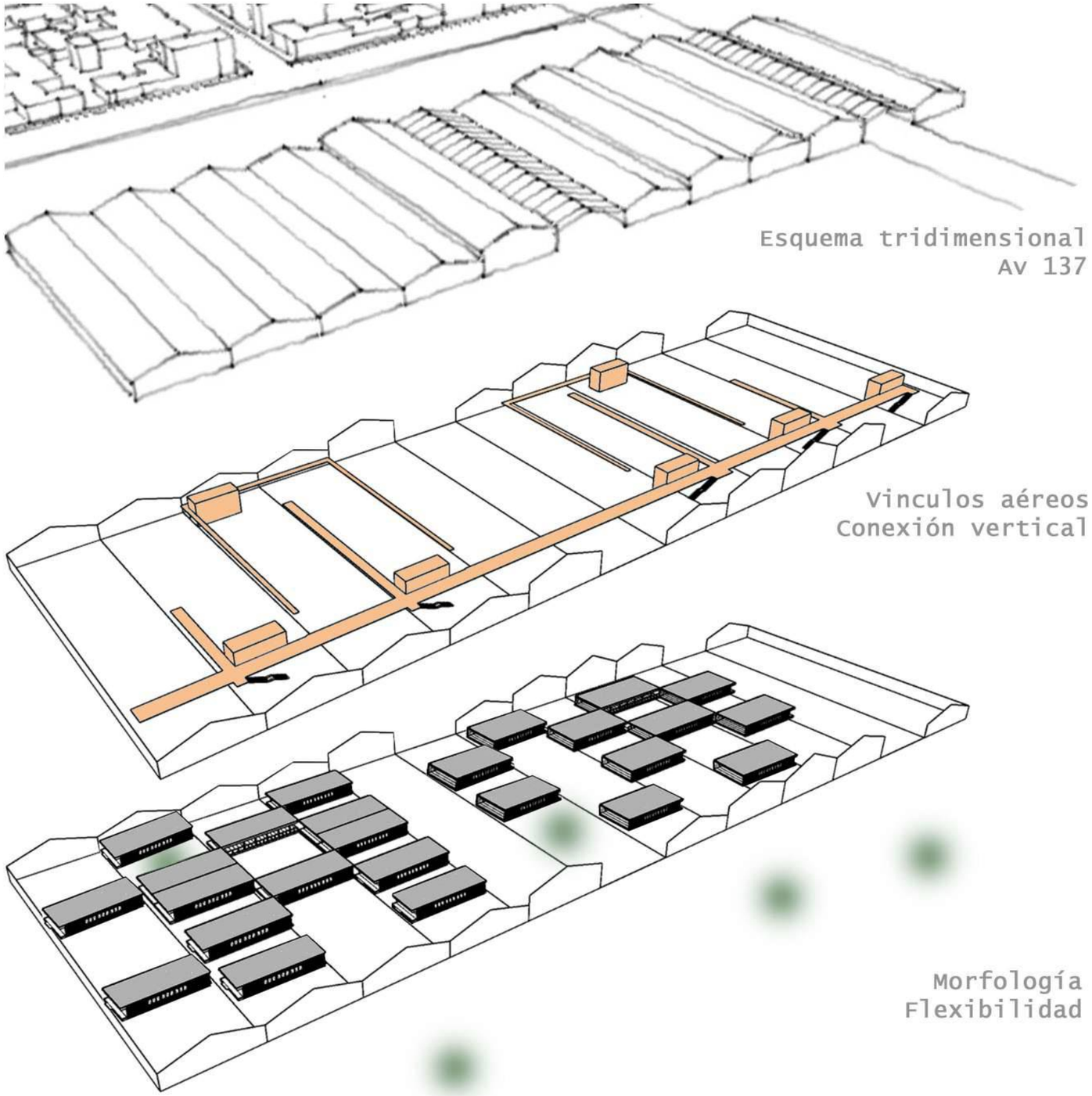
VISTA



PLANTA



CAJAS



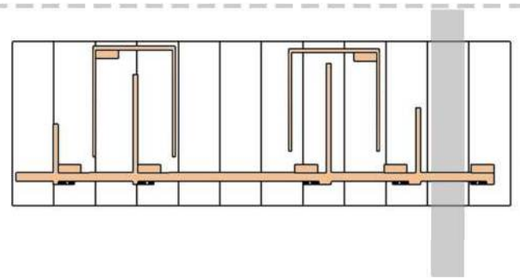
Esquema tridimensional
Av 137

Vinculos aéreos
Conexión vertical

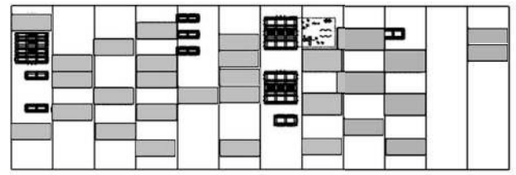
Morfología
Flexibilidad

ESQUEMAS DE IDEA

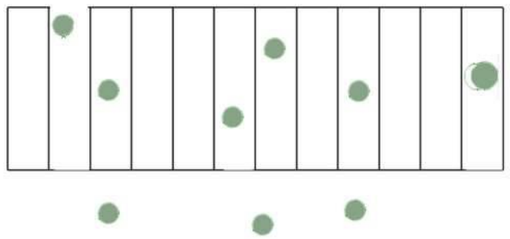
VINCULACION
Calles aéreas que integran la totalidad de las naves.
Continuacion de la Av. 137 como conectora barrial.



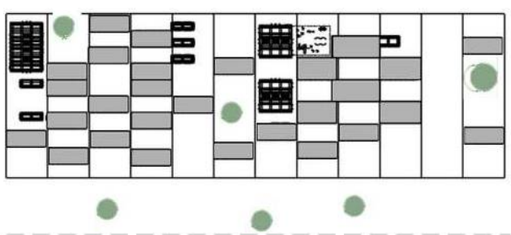
FLEXIBILIDAD
Generación de nuevos espacios de uso a través de un sistema de cajas que se disponen según necesidad siguiendo el sistema planteado.



SENSIBILIDAD
Apropiación y reinterpretación del círculo como figura que asocia todo el sector y rompe con la grilla ortogonal.

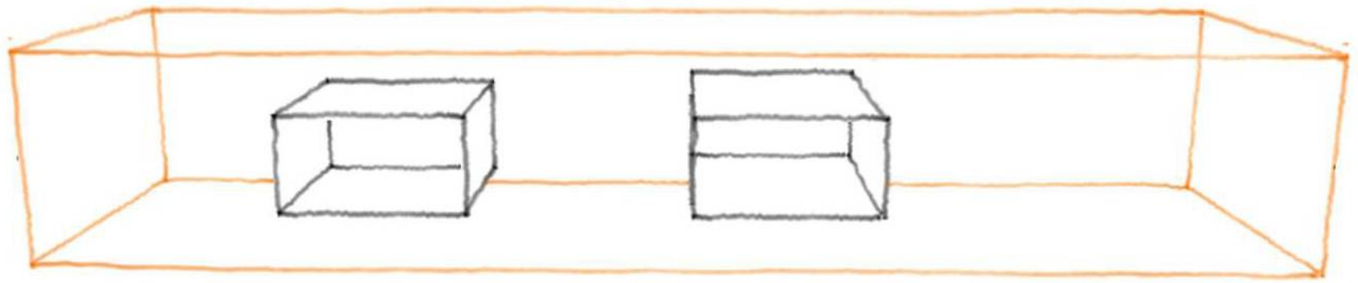


MORFOLOGIA
La forma como componedora de un sistema espacial que acompaña y se brinda para los distintos usuarios resignificando lo existente.



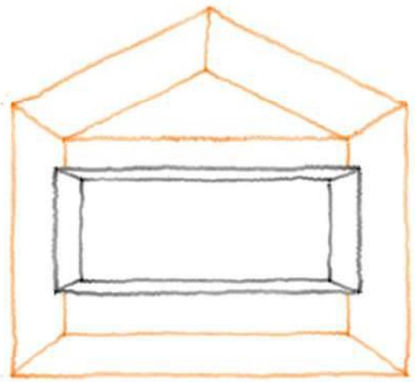
ESQUEMAS CONCEPTUALES

LA CAJA DENTRO DE LA CAJA.
Se hace referencia a las naves y su composicion como tal, de 25 metros aproximados por 100, con una notable capacida de albergar distintos programas. Entonces, debido a dicha capacidad y lo enorme de sus dimensiones, se piensan en cajas “habitables” dentro de una caja mayor.

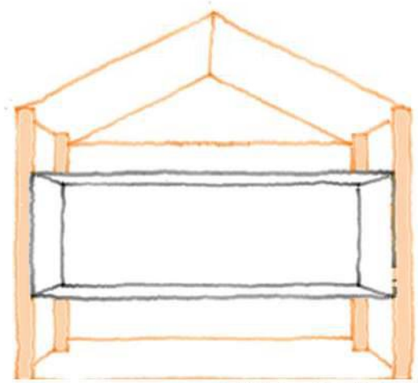


CAJA DENTRO DE CAJA

DISPOSICION DE LAS MISMAS - VARIABLES
Esta caja, que conforma un espacio de uso interior, arroja distintas situaciones en su alrededor, sobre todo, teniendo en cuenta la forma en que estas se vinculan con la preexistencia. Dos variables planteadas, que son caja flotando a través de puente grua, y caja apoyada en la estructura principal mediante viga vierendeel.

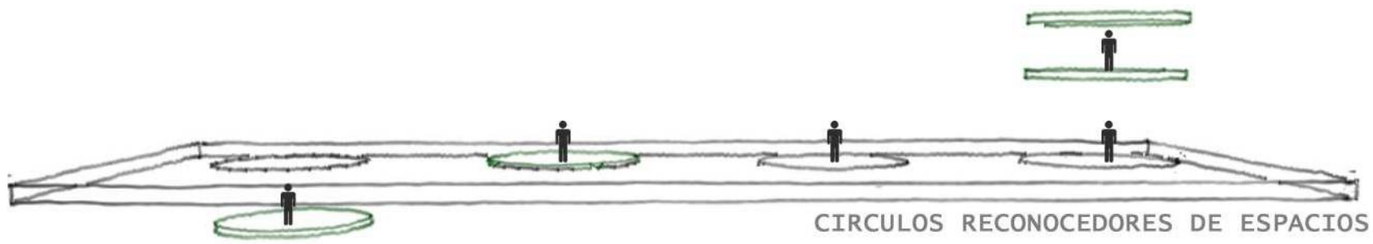


CAJA FLOTANDO



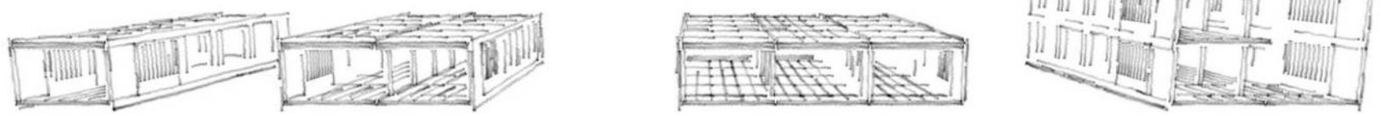
CAJA APOYADA

EL CIRCULO COMO RUPTURA DE ALTURA
Los circulos aportan al proyecto, la ruptura de la monotonia del nivel 0, arraigandose a programas que requieran espacio complementario.
Se proyectan en distintas alturas, promoviendo espacios controlados y ganados en altura o brindando un espacio verde, haciendo referencia a las huellas que marcan las historia.
Circulos soterrados, a nivel de suelo y en altura.

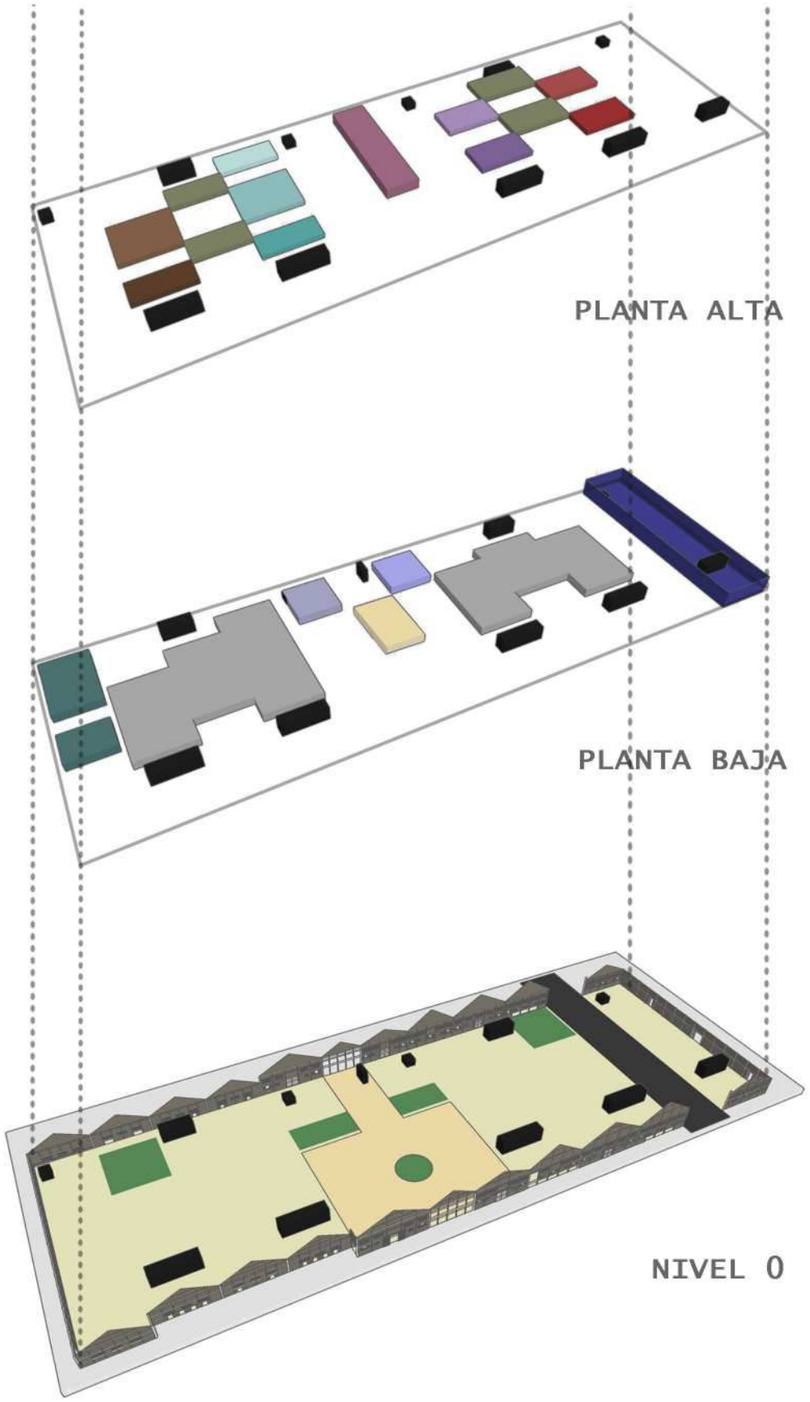


CIRCULOS RECONOCEDORES DE ESPACIOS

FLEXIBILIDAD DE LAS CAJAS
Una caja, que se conforma por las delimitaciones del módulo, y funciona como elemento adaptable, permite flexibilidad de armado segun su destino programático. Se pueden generar abiertas o cerradas, y pueden generar espacios mas amplios mediante adhesion simple o acopio, dentro de los parámetros estructurales permitidos, dando como resultado, diversificación espacial.

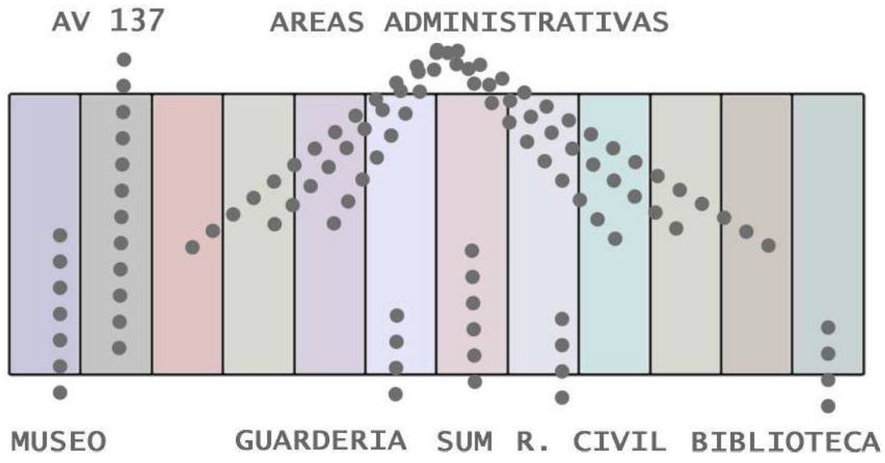


VARIABLES COMPOSITIVAS



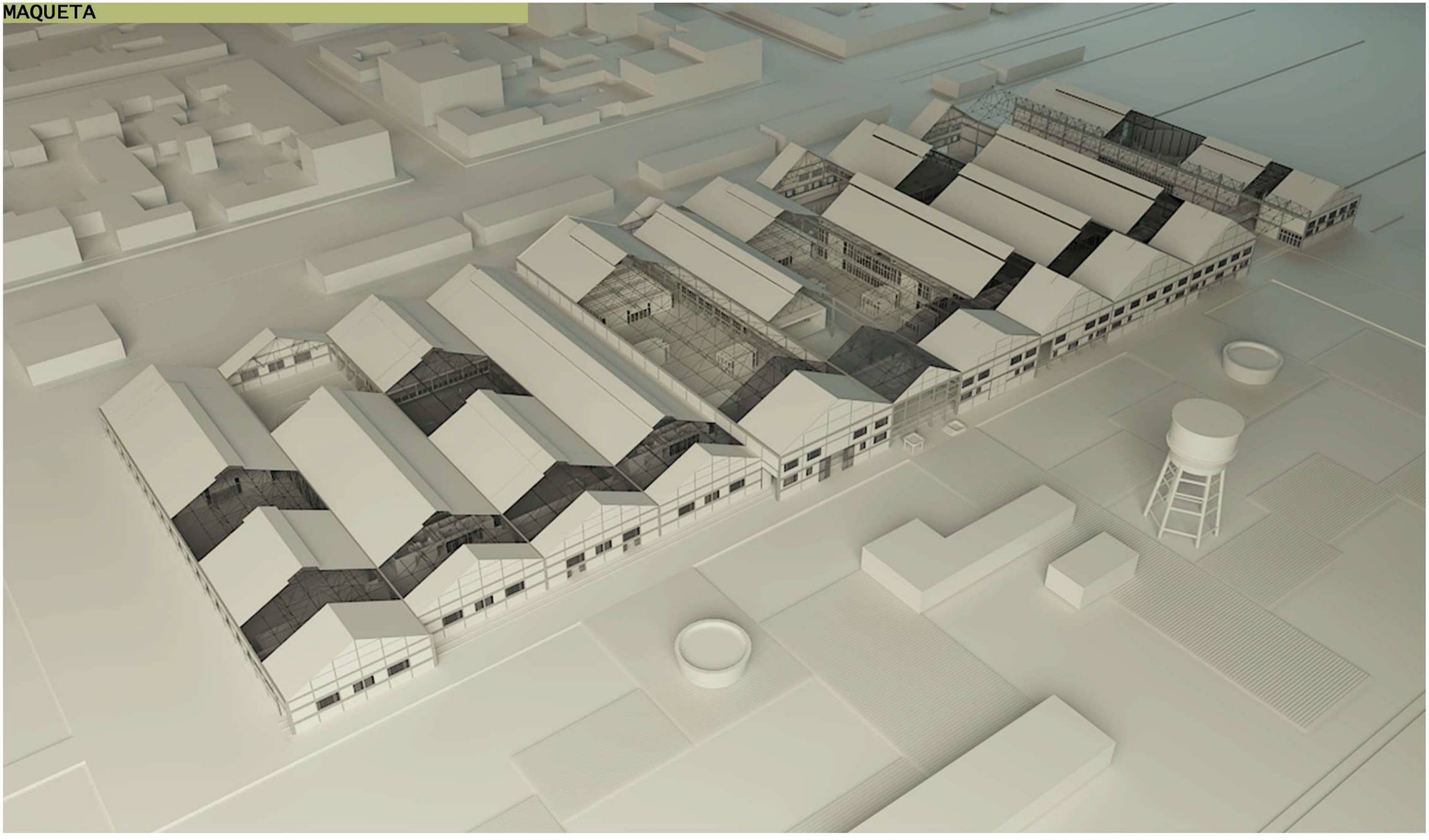
PROGRAMA

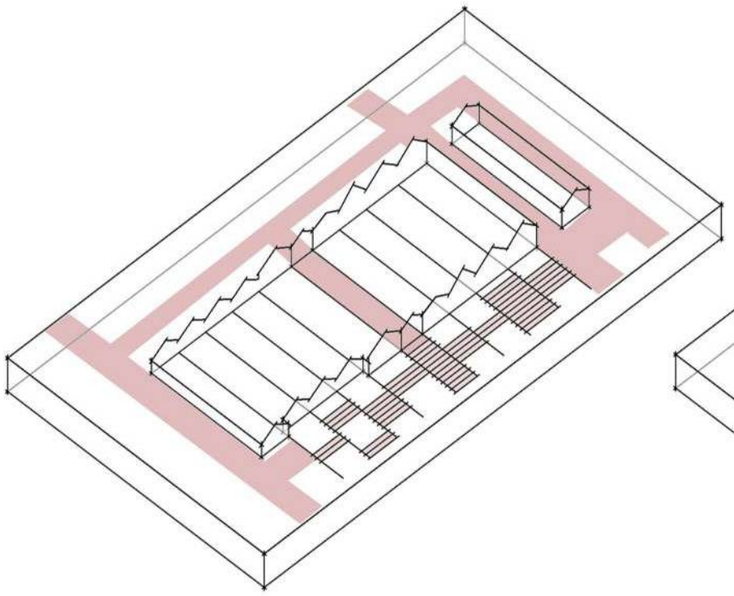
El programa se compone por diferentes grupos espaciales que se dividen según los usos.
Por una parte, aparece un sector destinado exclusivamente al museo ferroviario y por otro lado el resto de naves que cobija las actividades restantes destinadas principalmente a administración.
Así como la Av. 137 separa el museo del resto a partir de la continuación de la misma a través del predio, se plantea un pasaje que se transforma en el principal acceso al complejo por la continuidad que esta genera respecto a la plaza y los galpones perimetrales.
Esta decisión formula dos grandes grupos en los que se destacan las dependencias municipales con su respectiva diversidad, pero formando parte del todo, bajo la estructura de techos, que vale la pena destacar, se transparentan y "calan" para trabajar en conjunto con el interior.
A continuación se plantea un gráfico sintesis en el que se marcan las grandes divisiones generadas por las decisiones proyectuales y programáticas, donde existe una suerte de subdivisión por naves, y la forma de abordarlas.



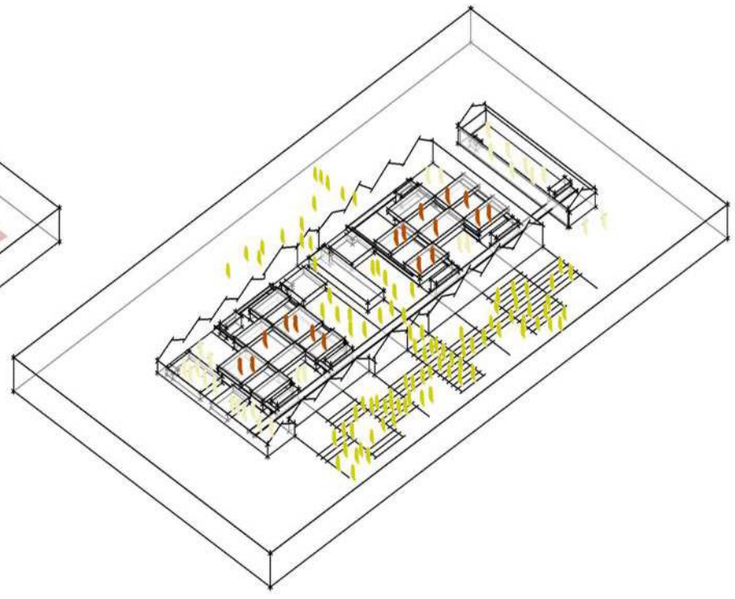
PROYECTO

MAQUETA

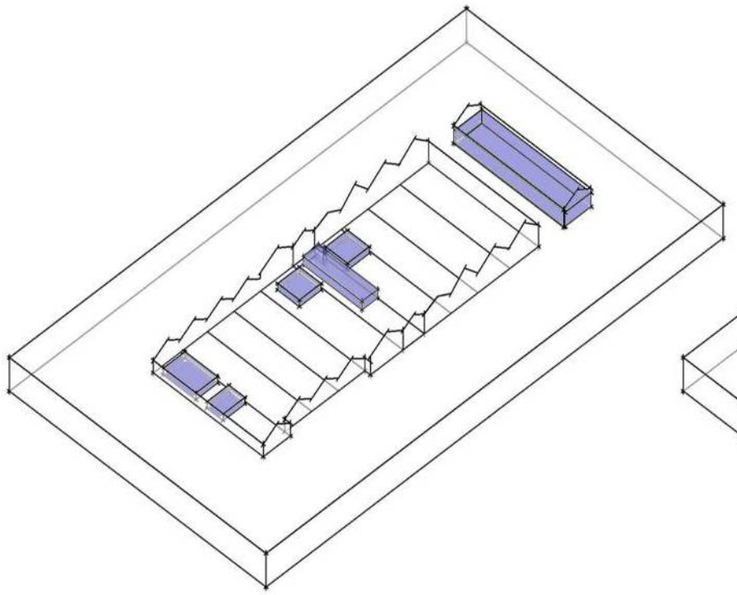




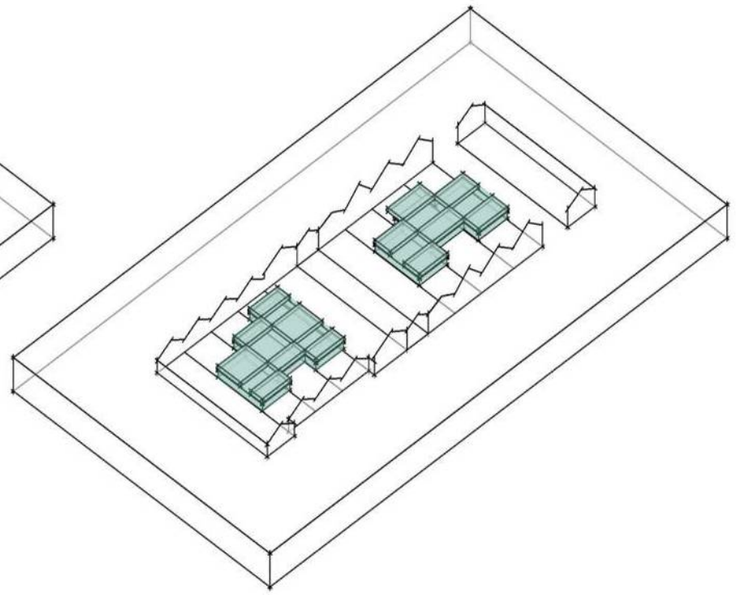
INTEGRACION



SISTEMA DE MOVIMIENTO



PUBLICO/SOCIAL



PRIVADO/ADMINISTRATIVO

ESQUEMAS PROYECTUALES

Integración -
El edificio como vínculo espacial entre dos barrios fragmentados. La permeabilidad que se genera a través de la prolongación de la Av 137 y la "apertura" de la nave que se corresponde con la calle 136, permiten de manera indirecta,que la trama urbana de la ciudad continúe.
La plaza de acceso es un incentivo al recorrido dl edificio tanto en su interior, como de manera perimetral, motivando al usuario a ser parte interactiva de la obra.

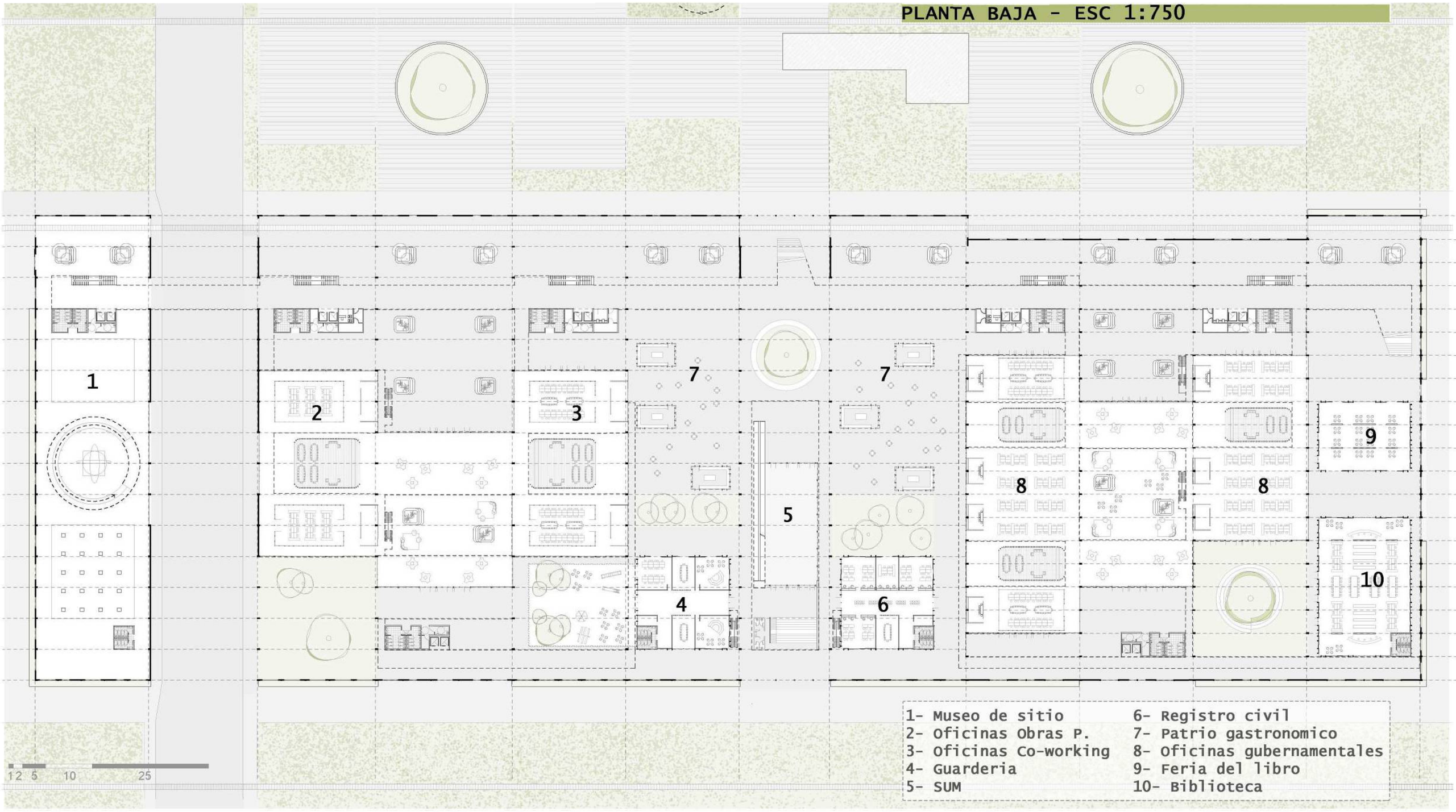
Sistema de movimiento -
La plaza que se genera en paralelo a la calle 52 es un espacio que busca revitalizar el barrio con el fomento de actividades exteriores. El sistema de movimiento, muestra el flujo de usuarios y trabajadores en el edificio, siendo la plaza y nave central los sectores con mas cantidad de personas debido a las actividades publicas y patio gastronómico. Por otro lado aparecen el museo y biblioteca como espacio que contienen individuos en menor medida, cerrando en los espacios administrativos de caracter "privado".

Público/Social -
Se muestran en el esquema, la localización de aquellas áreas con programa destinado a usos sociales.
Por un lado, el museo de sitio, que esta conformado por tres salas, una circular con exposición fija, y dos a cada lado, con exposiciones transitorias; y por el otro, la guardería, SUM y biblioteca con su propio espacio ferial. A ello, se le suma una delegación del Registro Provincial de las personas, que genera un continuo movimiento de usuarios .

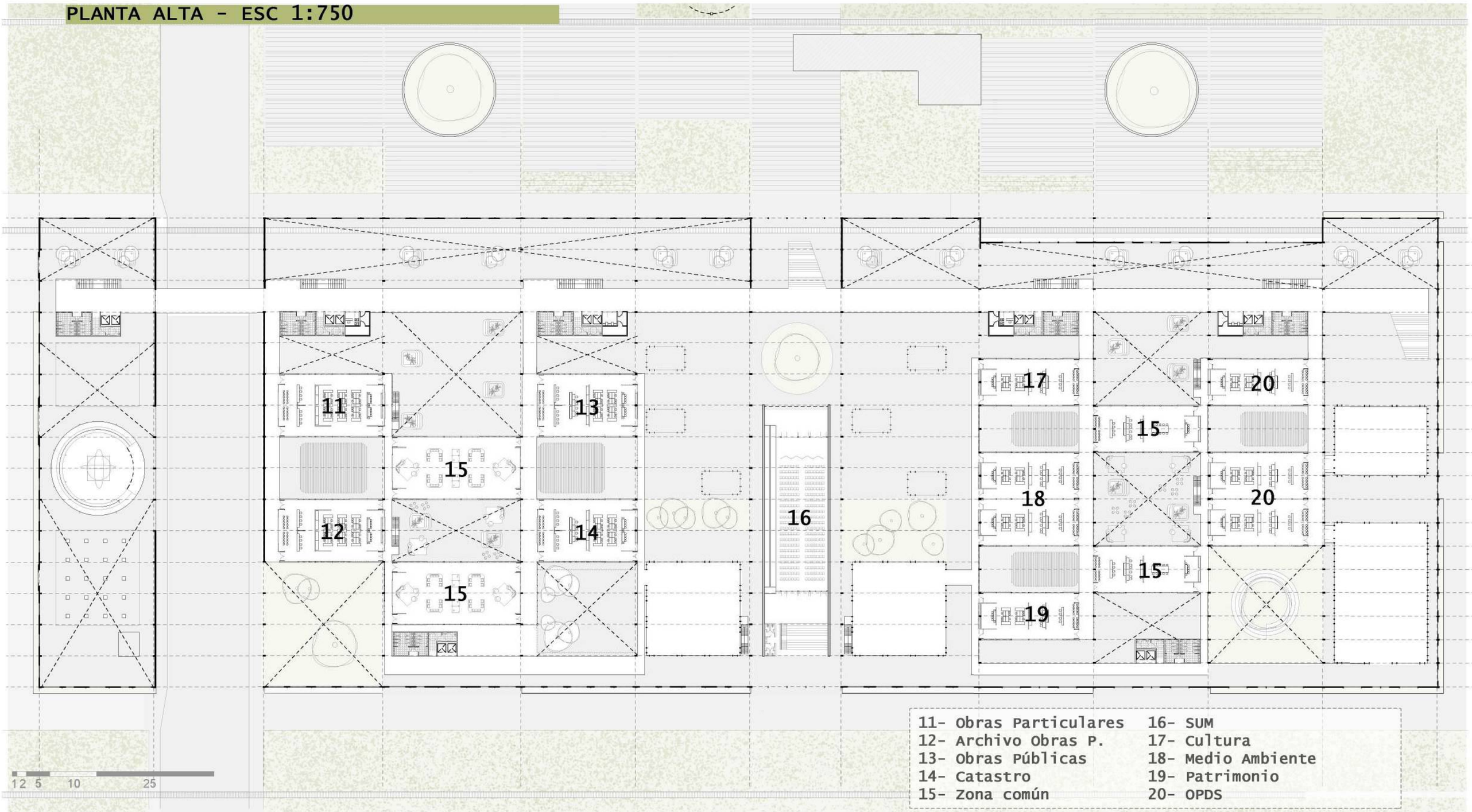
Privado/Administrativo
La morfología del proyecto se marca a partir de la sintesis y flexibilidad. Lo que se busca con el sistema de armado de cajas flotantes, es la diversidad espacial, dejando plantas libres aptas para amplios lugares de trabajo, y consolidando los mismos, a traves de las bandejas superiores. Diversidad de dependencias y delegaciones municipales congregan público masivo logrando una reinvención del sector a partir del programa.

IMPLANTACION

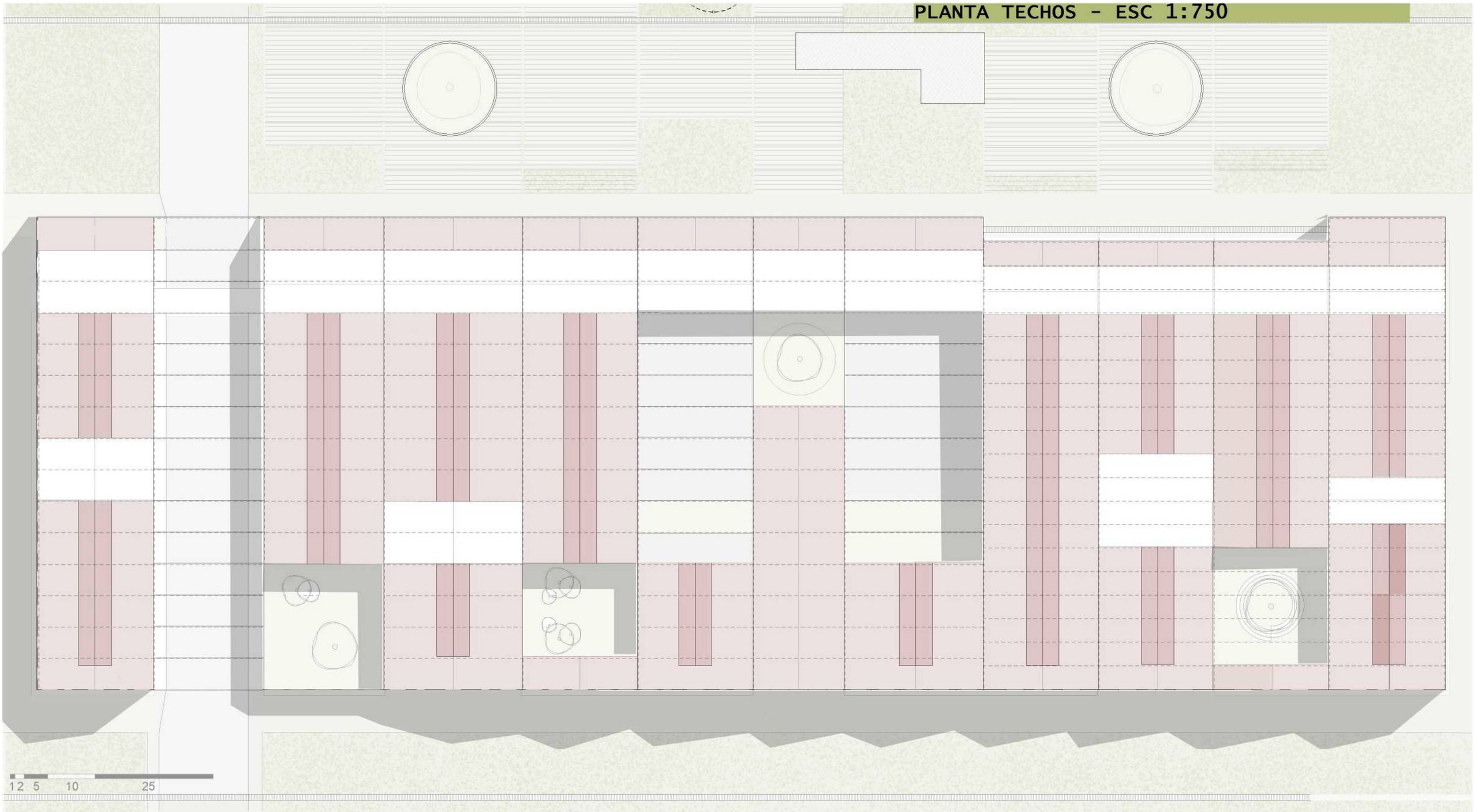
PLANTA BAJA - ESC 1:750



PLANTA ALTA - ESC 1:750



PLANTA TECHOS - ESC 1:750

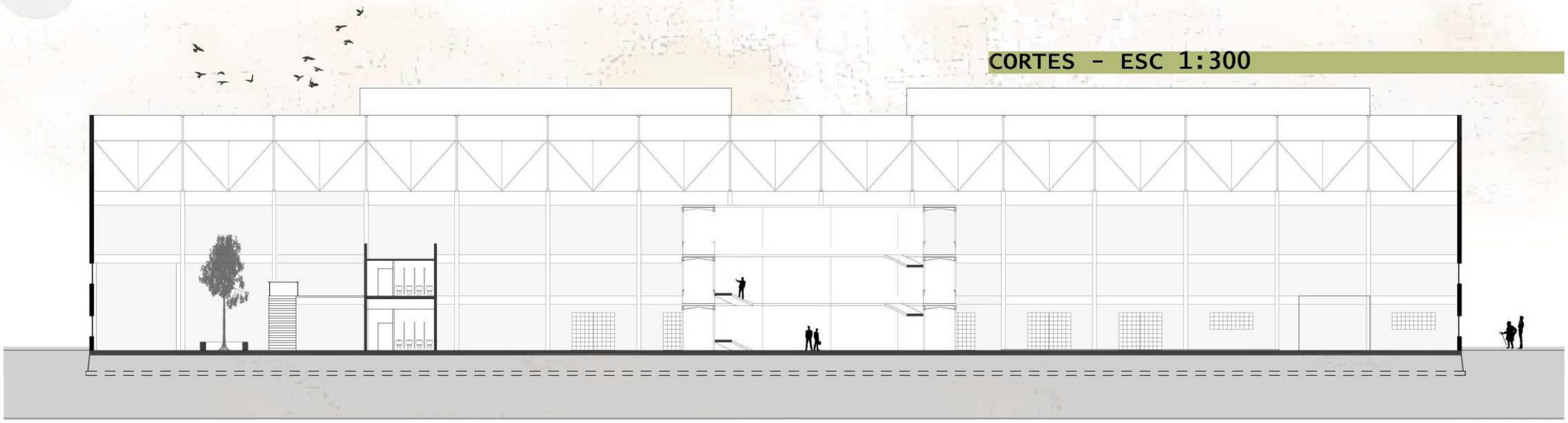


IMAGEN

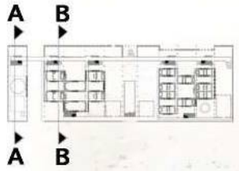
ACCESO OFICINAS

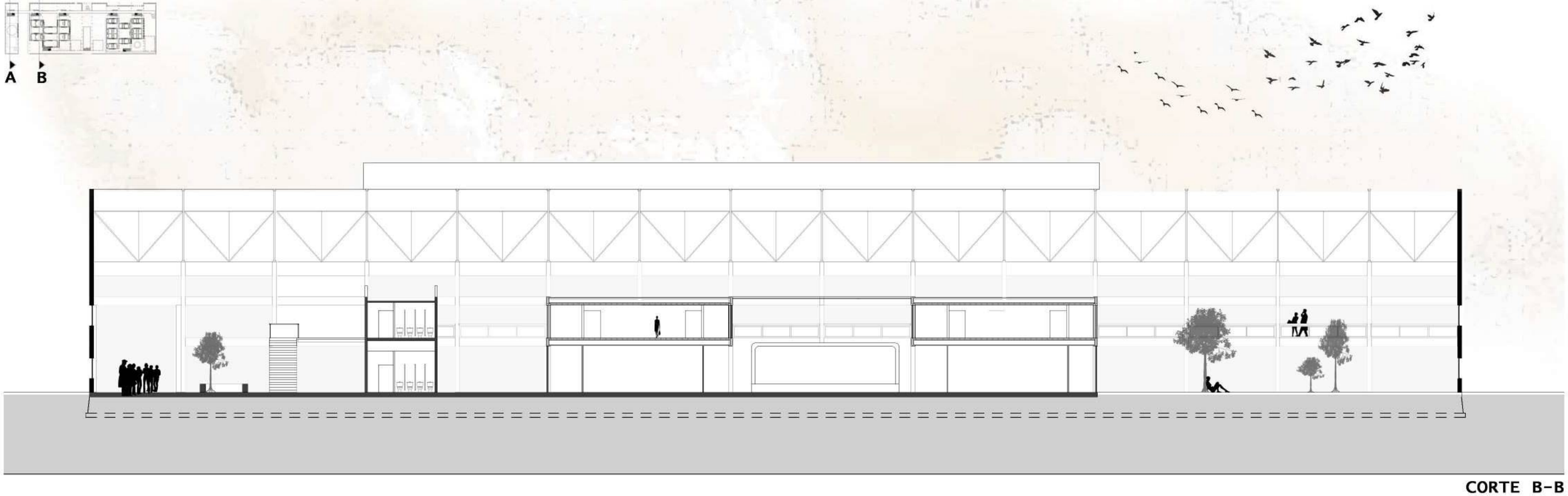
CeCiALP

CORTES - ESC 1:300



CORTE A-A



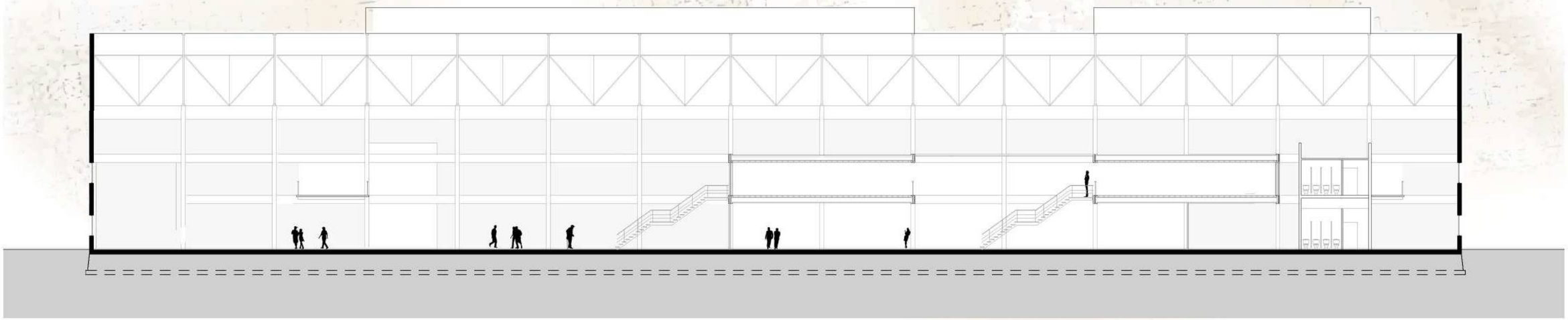


CORTE B-B

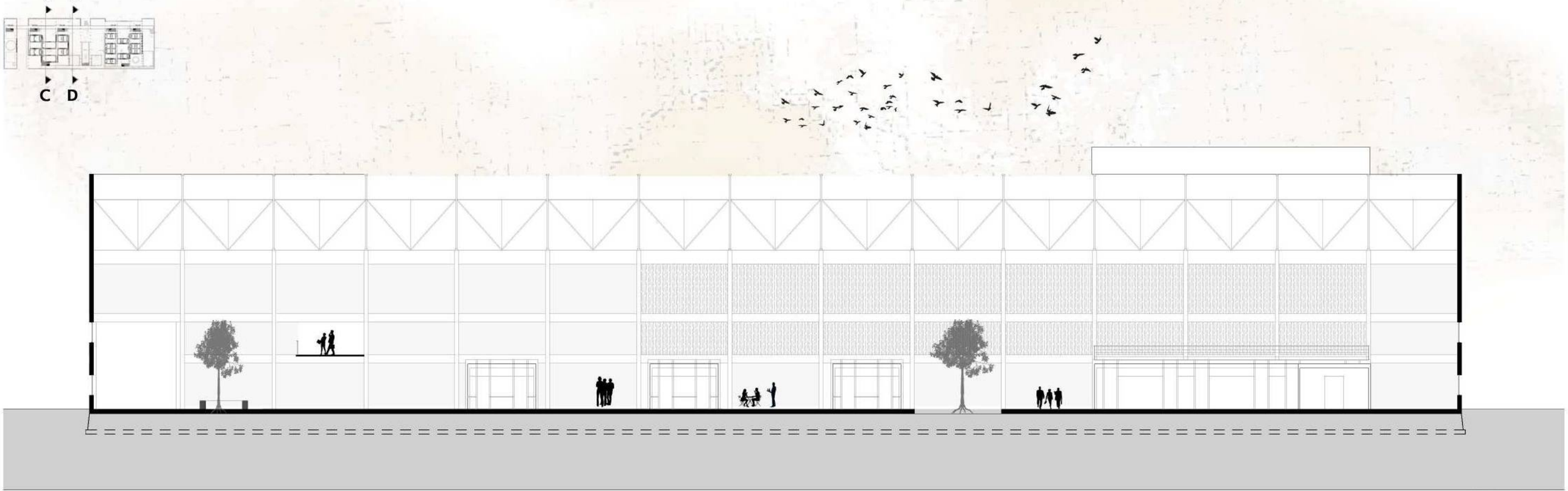
1 2 5 10

CeCiALP

CORTES - ESC 1:300



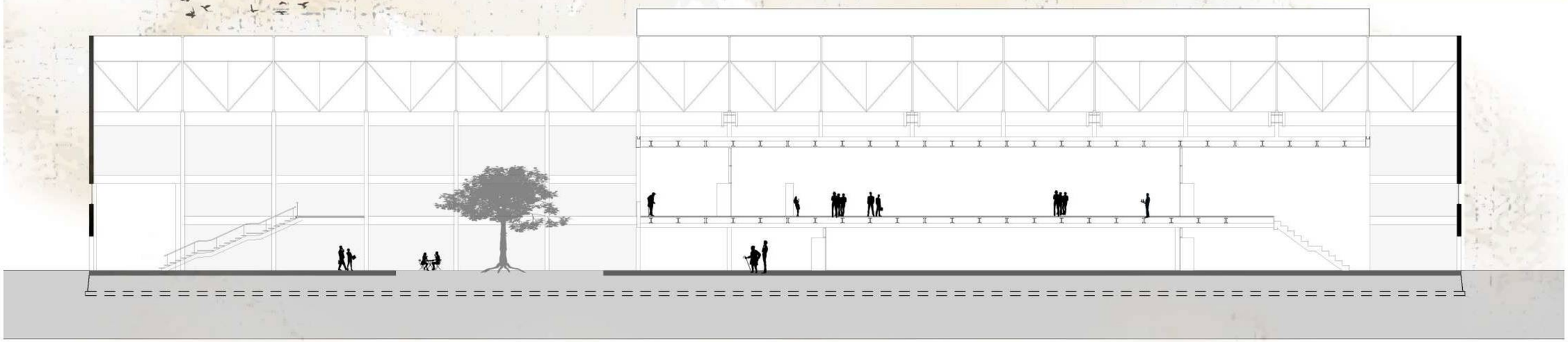
CORTE C-C



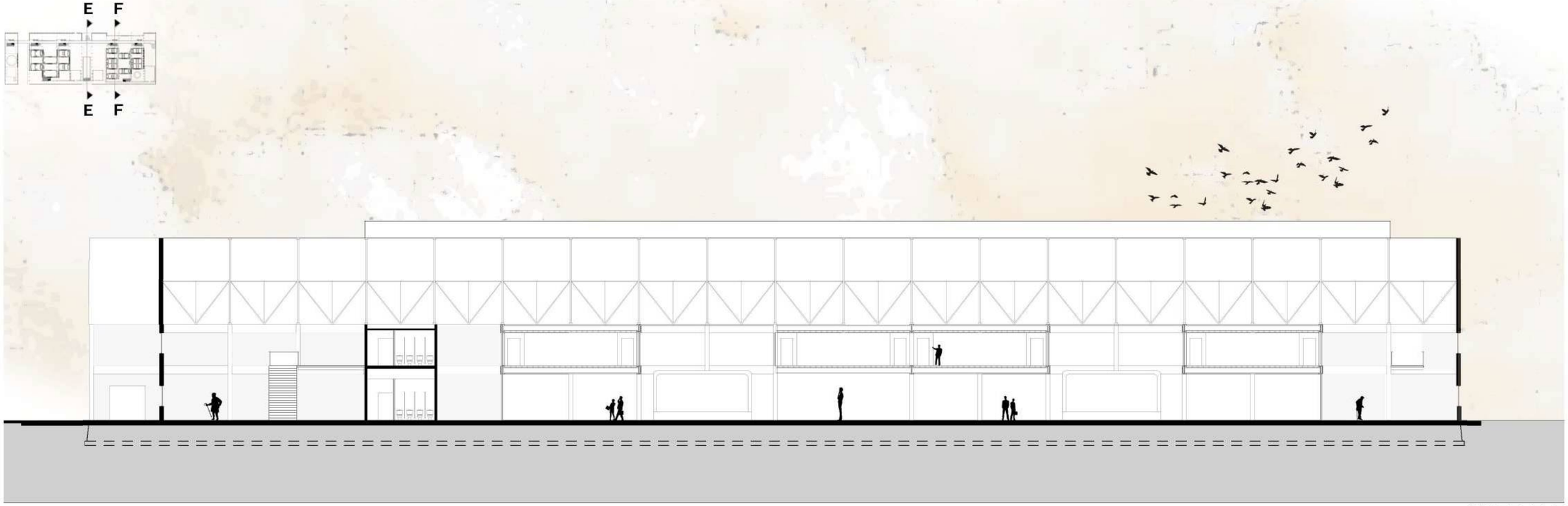
CORTE D-D

CeCiALP

CORTES - ESC 1:300



CORTE E-E

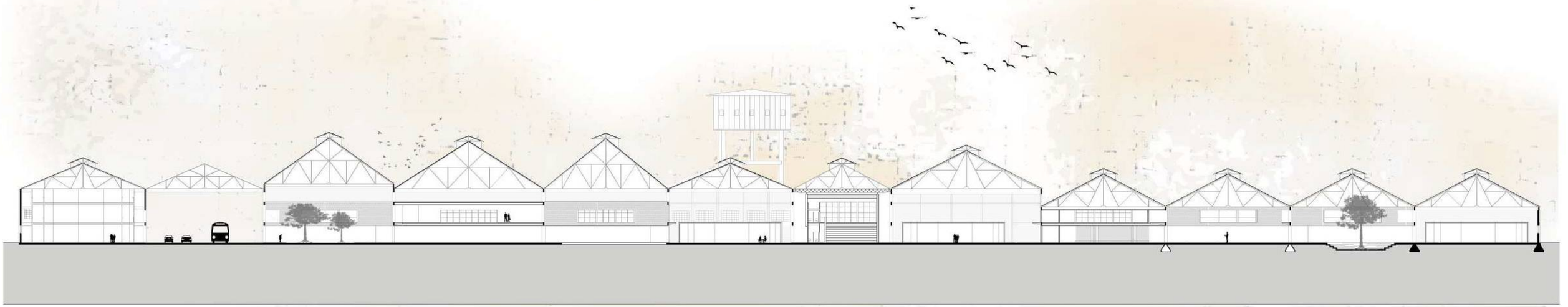


CORTE F-F

1 2 5 10

CeCiALP

CORTES - ESC 1:750



CORTE G-G

CORTE H-H

1 2 5 10 25

VISTAS - PERSPECTIVADA

IMAGEN

PERSPECTIVA AEREA

IMAGEN

ACCESO PRINCIPAL DESDE PLAZA - CALLE 52

IMAGEN

PATIO INTERIOR - BIBLIOTECA

IMAGEN

PATIO GASTRONOMICO

IMAGEN

ACCESO/ESCALERA SUM

IMAGEN

SECTOR DE REUNION INFORMAL

IMAGEN

SECTOR DE ENCUENTRO - AREA ADMINISTRATIVA

IMAGEN

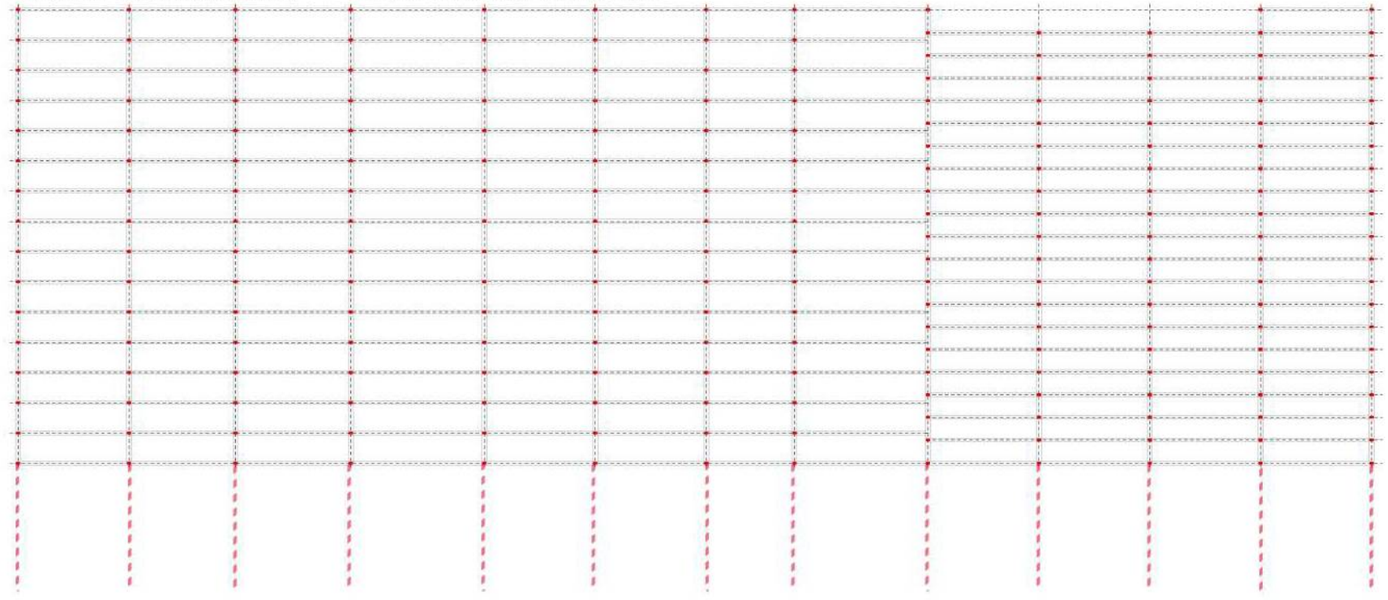
MUSEO DE SITIO

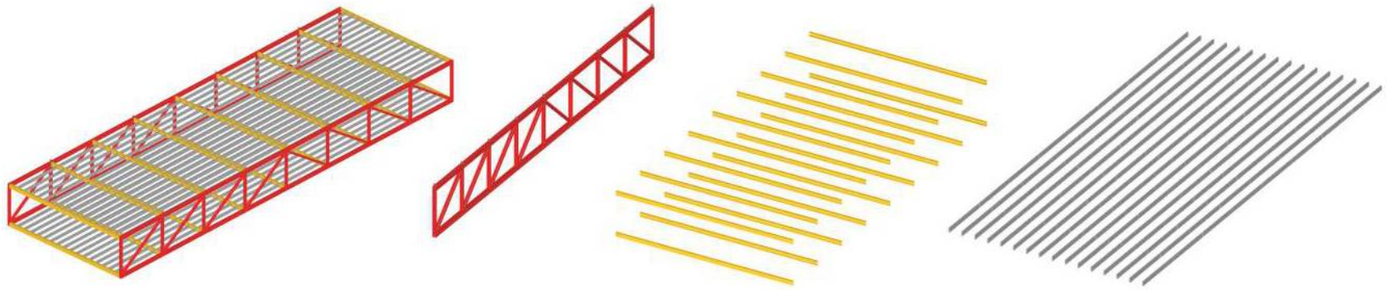
IMAGEN

BIBLIOTECA

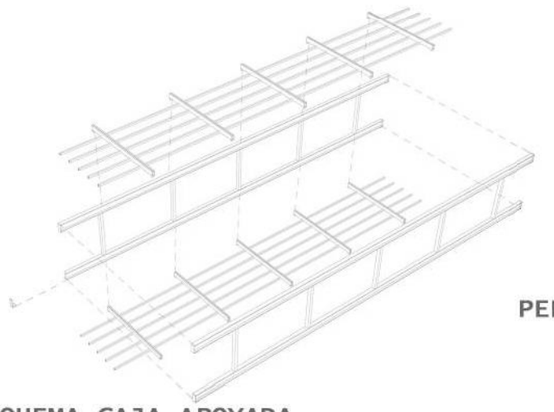
SISTEMAS

PLANTA FUNDACIONES - DISTINTA MODULACION

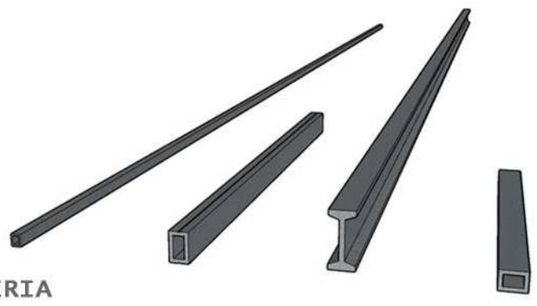




CONFORMACION VIERENDEEL PERFILES IPN 50 PERFILES TUBULARES



ESQUEMA CAJA APOYADA



PERFILERIA

TUBULARES 50x40mm
100x40mm
100x100 mm

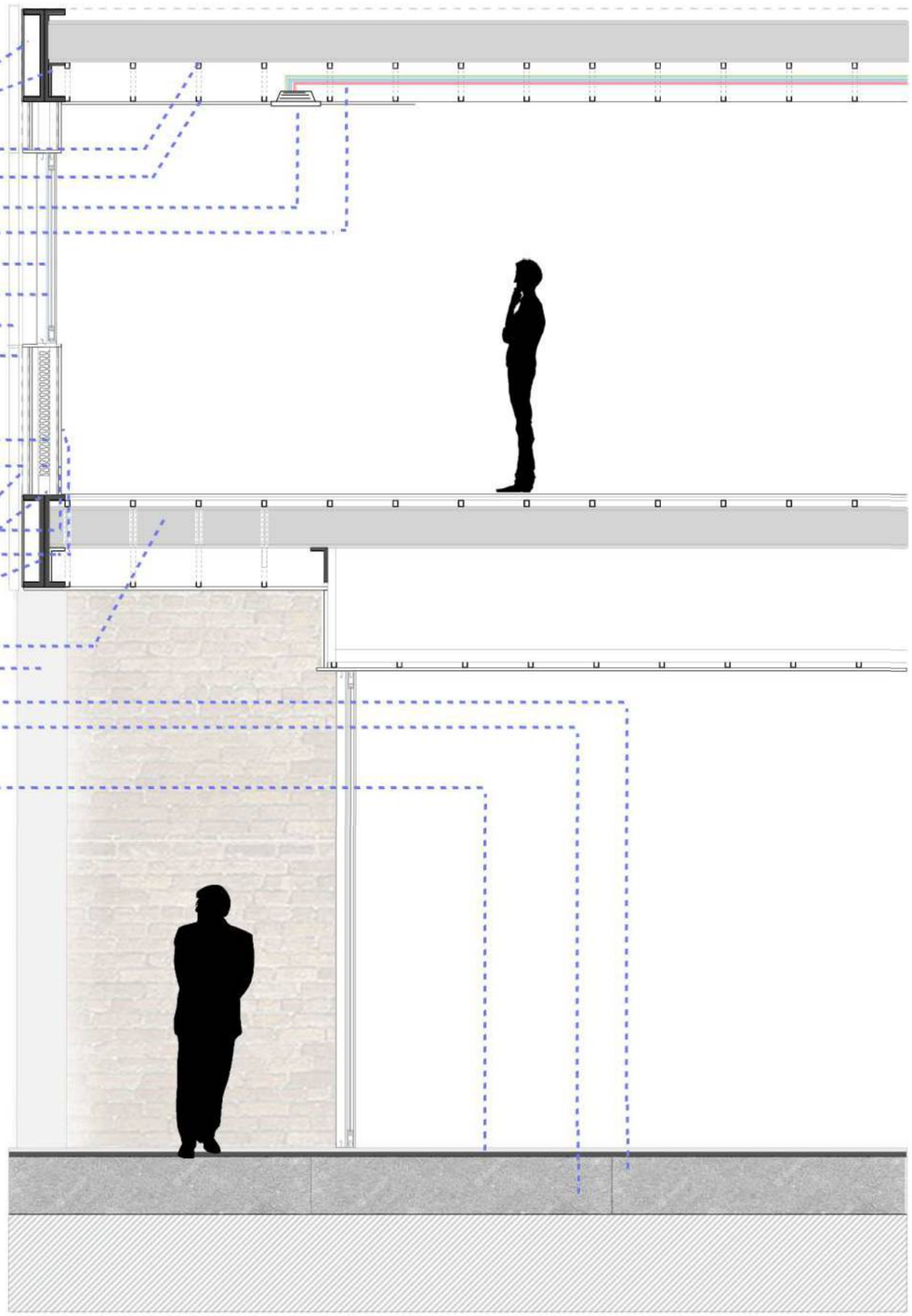
IPN 50

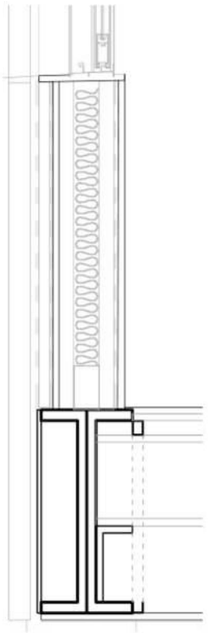
ESTUDIO ESTRUCTURAL

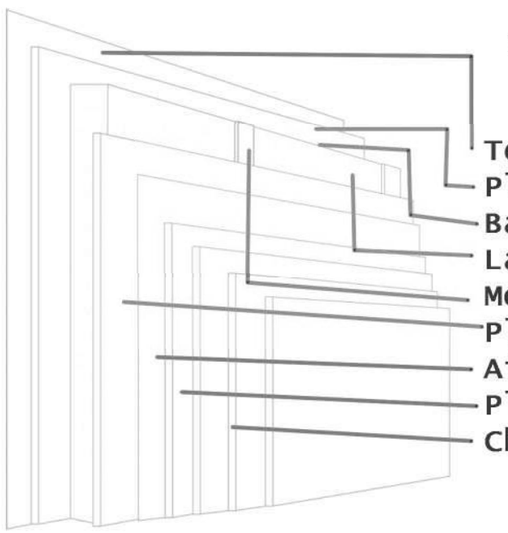
La preexistencia es un edificio que posee una grila modular definitivamente atípica, ya que tiene variaciones a lo largo, ancho y alto en sus medidas, por lo que encontrar el criterio estructural es complejo, sin embargo, tienen una lectura pura, y su funcionamiento, que crecio por etapas, es correcto. Logran tener todas las plantas libres gracias a sus cabriadas que apoyan en la estructura de columnas de Hormigon armado.
Luego de ahondar e investigar sobre dicha estructura, pudimos confirmar que la estructura, se encuentra en excelentes condiciones generales, y tienen un sobredimensionado estipulado para soportar las cargas de los eventuales puentes gruas utilizados durante el período dorado del sistema ferroviario en la provincia de Buenos Aires.
Entonces, siguiendo la idea de intervención buscada desde un inicio, nos encontramos con que el edificio, siguiendo una serie de parámetros y coeficientes de seguridad, esta preparado para recibir las nuevas cargas encomendadas.
Estas nuevas cargas hacia la estructura, van a darse de dos maneras, la primera es por sistema de apoyo tradicional, en donde una viga Vierendeel va a cubrir la luz y perfiles IPN van a oficiar de estructura secundaria, delimitando los espacios de estas “cajas”. Buscó mantenerse dentro de las medidas estandarizadas de la industria del acero, por lo que el diseño, quedo restringido en sus usos a el acopio de no mas de dos de estas de manera continua, cosa de que los 12 mts lineales que comercializan las empresas, sean suficientes.
La otra forma forma estructural importante, se da a partir de el mismo sistema de viga Vierendeel, pero a diferencia de las anteriores, conforma una caja bastante mas amplia que alberga usos mas específicos que requieren mayor cantidad de metros cuadrados. Esta gran estructura no apoya de manera directa en las columnas, sino que cuelgan de los puentes gruas, generando una situacion espacial más interesante, ya que se genera una gran cubierta sin apoyos vistos.

DETALLE CONSTRUCTIVO

1- Cenefa de chapa zincada
2- Angulo de soporte/refuerzo (soldado)
3- Perfil C galvanizado de 40x6mm
4- Perfil cantonera galvanizado
5- Aire Cassete de sistema de climatización
6- Conductos VRV
7- Carpintería de aluminio (oscilobatiente)
8- Vidrio DVH 4mm y 3mm internos
9- Chapa trapezoidal C25
10- Aislante hidrofugo tipo isover
11- Placa de poliestireno expandido (EPS)
12- Placa OSB de 18mm
13- Aislante térmico lana de vidrio
14- Montantes de chapa galvanizada
15- Barrera de vapor, lamina isover aluminizada
16- Placa de roca de yeso
17- Terminación con pintura latex
18- PGC Rigidizador extremo
19- Viga Vierendeel DE acero
20- Perfil IPN 50 de soporte de “cajas”
21- Columnas de H°A° DE 30X60cm
22- Contrapiso de hormigón pobre con cascote
23- Carpeta niveladora con aislante hidrófugo (ceresita)
24- Terminación con baldosa octogonal de cemento

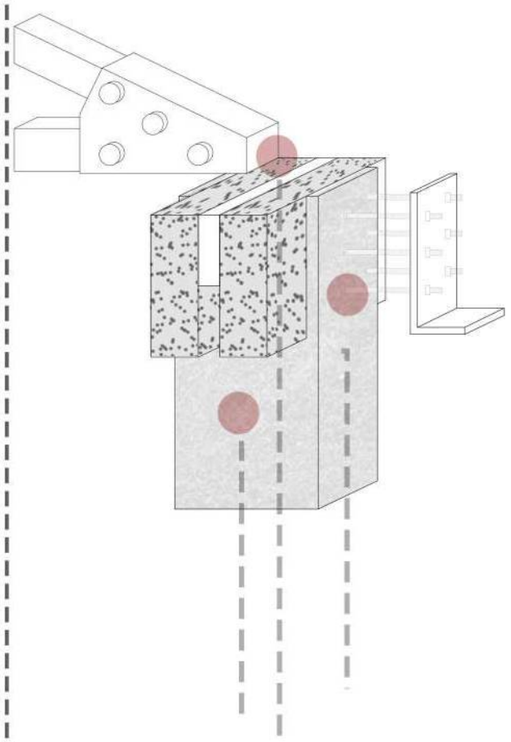




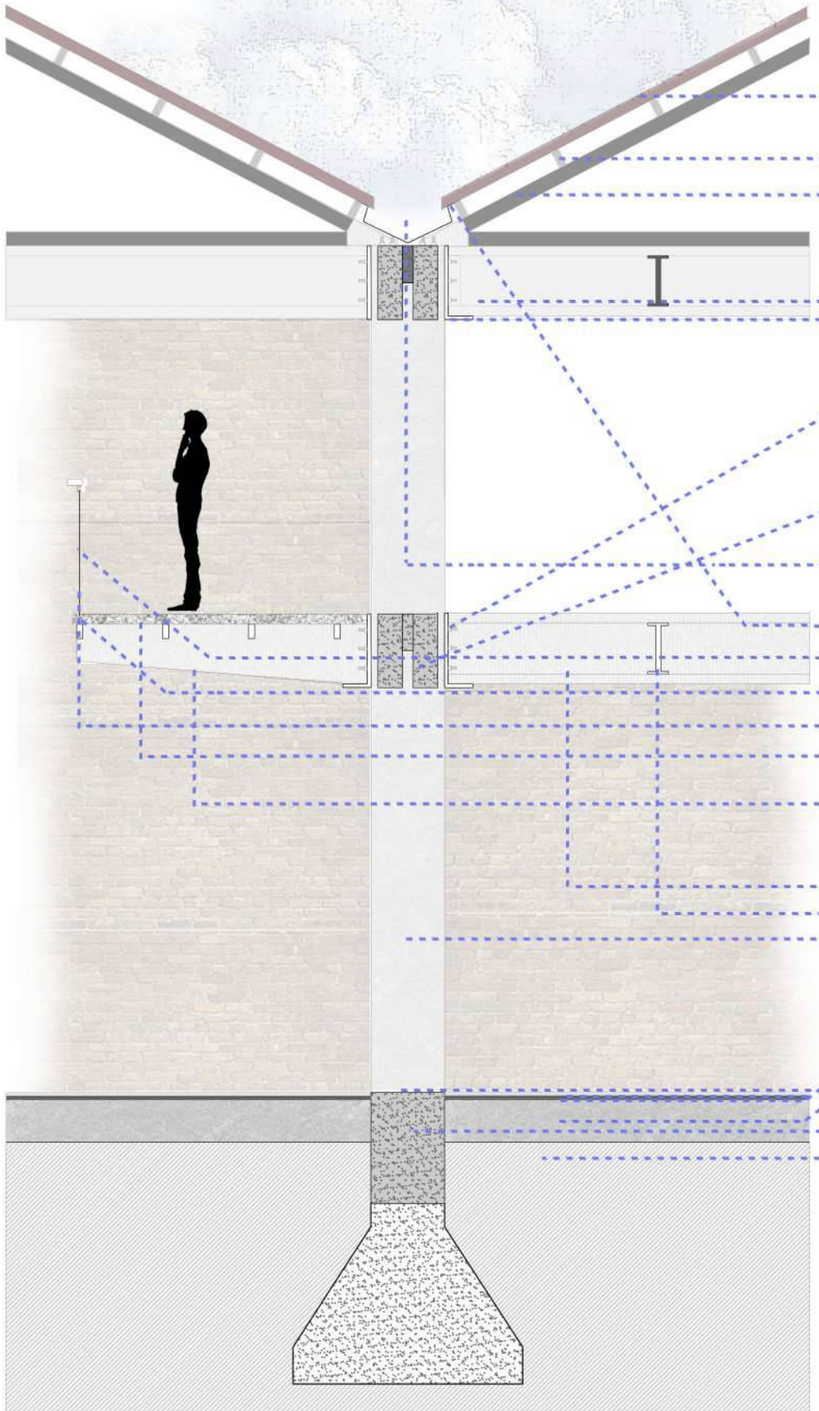


La caja se construye a partir de una viga Vierendeel la cual distribuye las cargas hacia la estructura de la preexistencia.
Su sistema es de construcción en seco, lo que permite un armado y ensamblado más ágil.
Posee un panel multilaminar en las caras que dan al “exterior” brindando así una eficiencia termica.

ESQUEMA DE UNION



Esquema tridimencional en el que se visualiza el encuentro de tres puntos importantes del proyecto.
La estructura puntual con su cabreada que sostiene la cubierta y el ensamble de la nueva pieza a través de un ángulo sobre el que se apoyará posteriormente la viga Vierendeel, que oficia de estructura de la "caja" generadora del espacio.

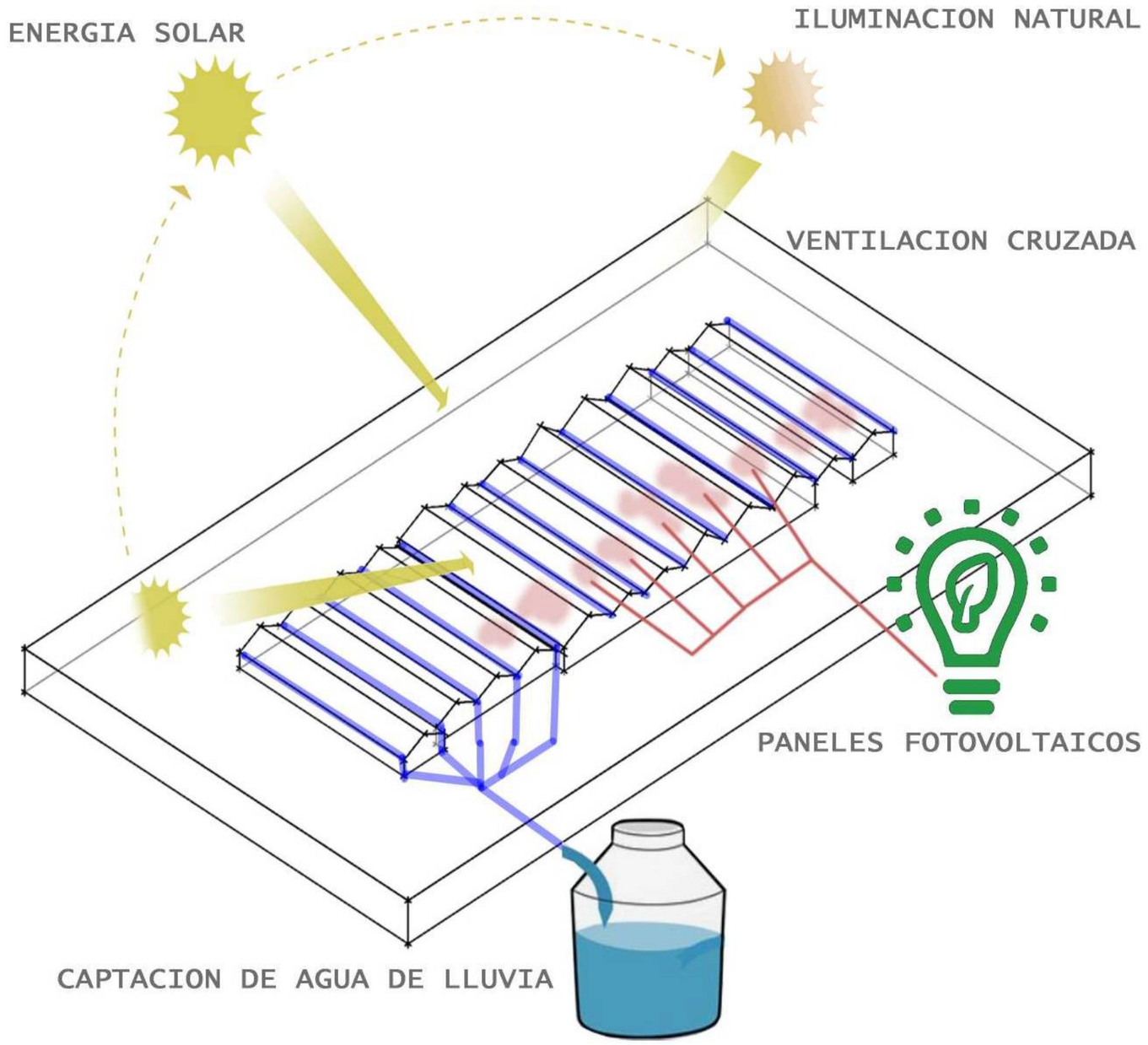


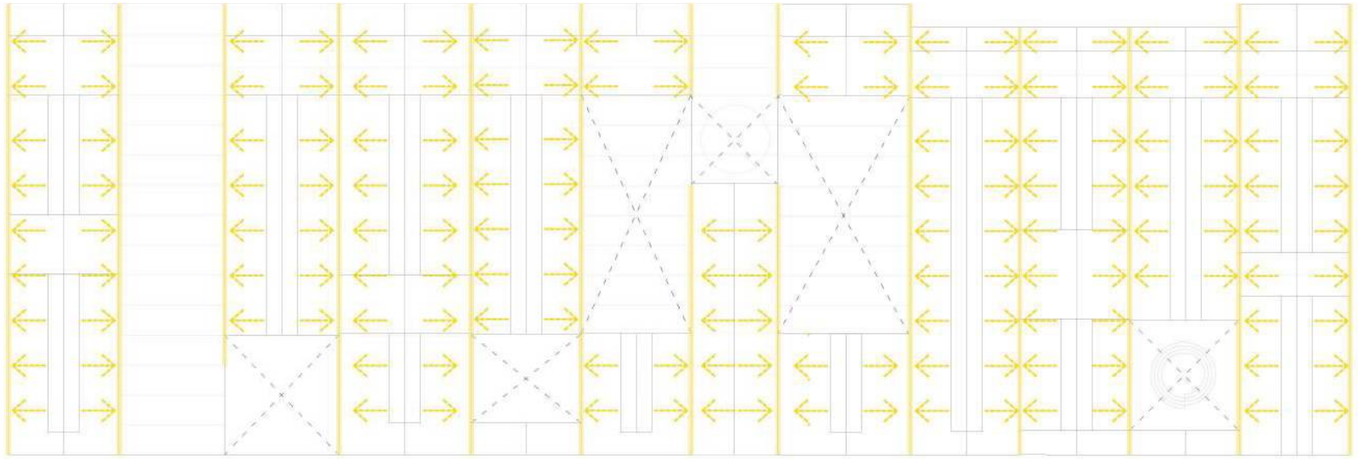
DETALLE CONSTRUCTIVO

1 - Chapa galvanizada senoidal C25
Se matiene la chapa existente, realizando un correcto acondicionamiento y tratamiento.
2 - Perfiles tubulares metálicos 150X80mm en los que se fija la chapa mediante tornillos autoperforantes.
3 - Cabriada metálica acero forjado que se encuentra en excelente estado de conservación.
4 - Perno de varilla roscada con anclaje químico para colocar soporte acero.
5 - Soporte para Vierendeel de acero en forma de ángulo, para un apoyo total de los puntos de vigas.
6 - Viga de H°A° existente 30CM X 60CM, dimensionadas para soportar cargas ferroviarias.
7 - Canaleta de chapa galvanizada de 40CM - Caudal a recolectores de agua de lluvia.
8 - Agarradera para canaleta de aluminio.
9 - Baranda de apoyo metálica h: 1.1
10 - Carpintería para vidrio
11 - Vidrio templado e: 5mm
12 - Plancha de metal desplegado sobre entramado de perfiles tubulares
13 - Estructura metálica tubular 10CM X 35CM para pasarelas pública y privadas.
14 - Viga Vierendeel DE acero 2.6 Interior libre-
15 - Perfil IPN 40 de soporte de "cajas"
16 - Columnas de H°A° DE 30X60cm
17 - Solado existente de caracter industrial.
18 - Contrapiso de hormigón pobre con cascote e:15cm
19 - Carpeta niveladora con aislante hidrófugo
20 - terminación con baldosa octogonal de cemento
21 - Zapata corrida de H°A° 1.20 de ancho
22 - Terreno natural

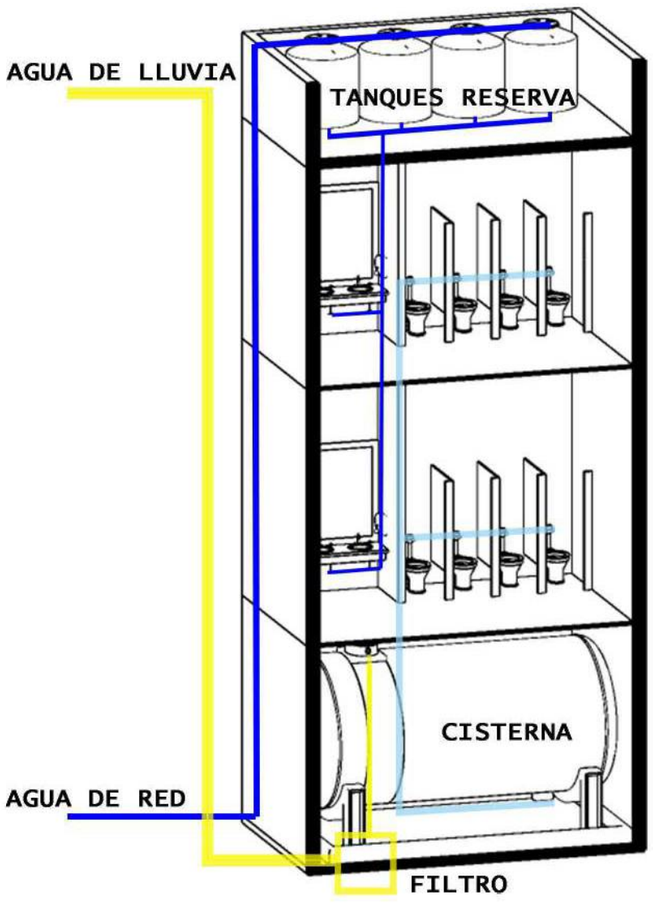
INSTALACIONES

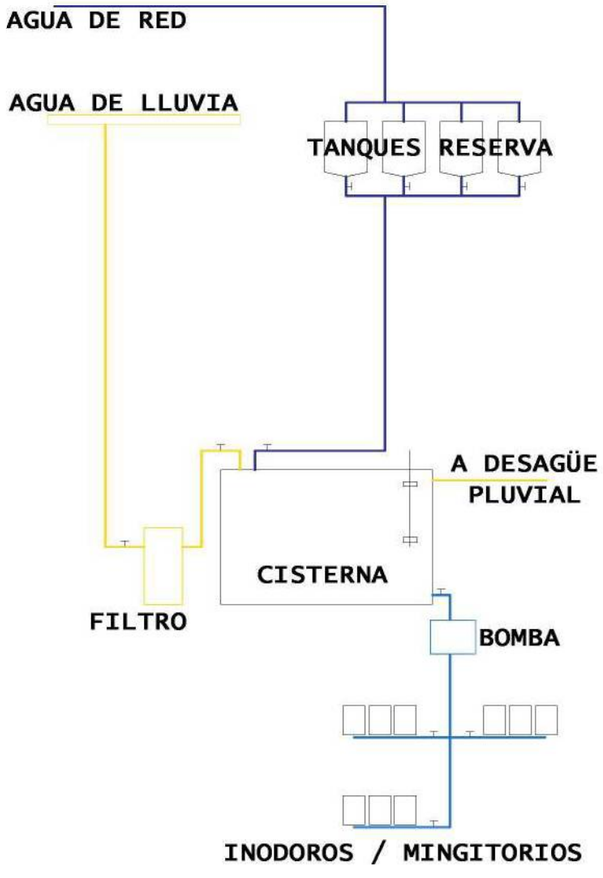
Pensar las instalaciones para un edificio de tamaña escala, es un desafio que requiere de mucho estudio para decidir sabiamente, que tipo de sistemas son los mas convenientes y eficientes, entendiendo la situación que afronta el mundo por la contaminación y el calentamiento global.
Es necesario entender que los sistemas de carácter sustentable, requieren de una mayor inversión inicial en muchos casos, pero significan un enorme ahorro a largo plazo, y así es como deben pensarse las cuestones edilicias, con materiales y elementos que con un correcto uso y matenimiento, perduren en el tiempo.
Puntualmente , en el CeCiLP, se buscó una manera de intervenir en la que se reconozcan los elementos compositivos de calidad, como su estructura y envolvente, además se acondiciona y modifica en parte su cerramiento superior, para aportarle ventajas que harán del edificio, un entorno mas amigable con el usuario permitiendo ingresos de luz directos e indirectos en toda la superficie.
Las instalaciones que se trabajan, estan ligadas en cierta manera a la búsqueda de la sustentabilidad y autogestión.
Utilizar la gran superficie techada, con un correcto tratamiento, nos va a permitir en una zona climática como la ciudad de La Plata (Zona IIIb - Templada, según normas IRAM) en la que hay buenas precipitaciones anuales, poder ahorrar en torno a un 50 % el consumo de agua de red.
Por otra parte, algunas decisiones de diseño surgen de la búsqueda de criterios que permitan el ahorro energético, ya sea el climatización como en electricidad. Por este motivo, la “caja dentro de la caja” crea un microclima en el que el aire actúa como aislante térmico, y por supuesto, permite una ventilación constantemente a través de los nuevos patios. También, los paneles fotovoltáicos suplen algunas deficiencias de iluminación, lo que ya nos presenta un panorama favorable de iluminación natural a partir de un generdor de energía renovable, ya que estos paneles, generan corriente alterna para el uso cotidiano.





PLANTA TECHO - CAPTACION DE AGUA





CAPTACION DE AGUA DE LLUVIA

Se aprovecha la enorme superficie techada que posee el edificio, para abastecer en gran medida, el consumo diario en artefactos sanitarios. Para ello se despliega una gran infraestructura de recoleccion, donde se encuentran unos conductales que trasladan el agua a distintos puntos de bajada que concluyen alimentando tanques cisterna ubicados en los subsuelos de los núcleos duros del edificio.
Este sistema, está conformado por cuatro etapas para su funcionamiento:
- Superficie o área de captación.
- Canalizaciones o conductales.
- Depósito de almacenamiento.
- Filtrado y tratamiento.

AREA DE CAPTACION -
Techo preexistente, acondicionado y sellado en su totalidad, conformando una superficie de 24800 m2 aproximadamente que permite una gran recepcion de agua (egún los datos de estudio, podrian ser de casi 500000 litros semanales)

CANALIZACIONES -
Se utilizaran canaletas y tubos de chapa galvanizada para pluviales, que conduciran el agua hacia las cisternas ubicadas en cada uno de los núcleos. En caso de llenarse, por algun evento como una gran tormenta, el agua seguirá su trayecto hacia los desagües de la red pluvial.

DEPOSITO DE ALMACENAMIENTO -
Por los destinos de uso, y la gran necesidad de abastecimiento de agua, se ubicarán en los subsuelos de los núcleos de servicios, una cisterna horizontal "MAYPER" con capacidad de 30000 lts. capaz de abastecer casi en su totalidad, el uso diario, que complementará la red de agua potable.

FILTRADO Y TRATAMIENTO -
El tratamiento que debe realizarse con el agua de lluvia, consiste en quitarle la mayor cantidad de organismos y suciedad que puede existir, por lo que se necesita un primer filtro de primeras lluvias, que descarta la suciedad de canaletas y techos, y posterior a la cisterna, una bomba presurizada que será quien envía el agua hacia los destinos (inodoros y mingitorios y canillas de riego o uso especial).

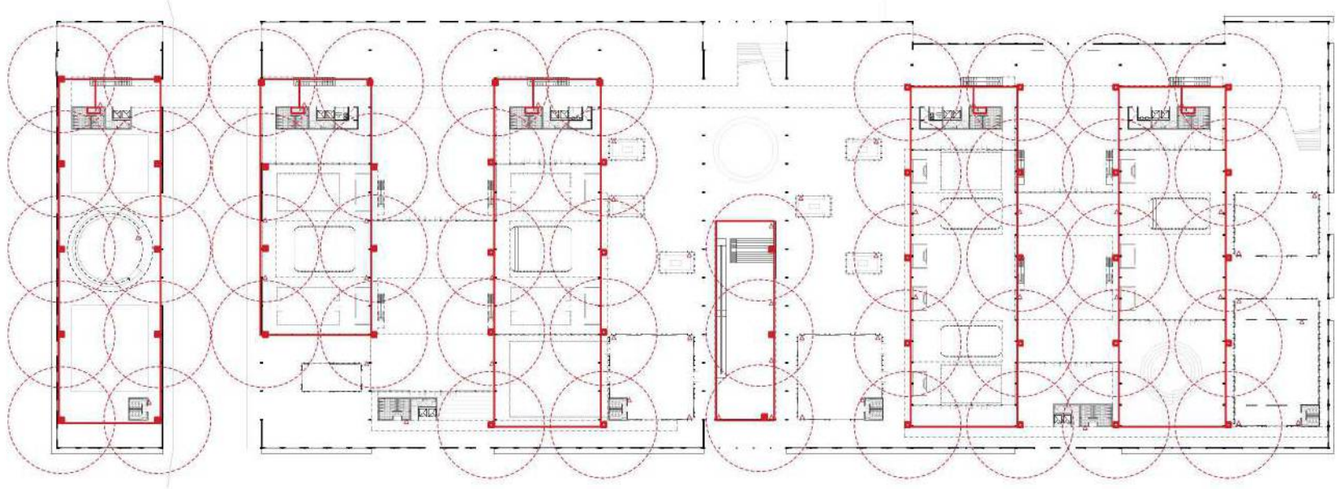
INCENDIO

En primer lugar, se piensa en la detección, por lo que se establecen una serie de detectores de humo ubicados a lo largo de cada nave, segmentando los ambientes compartimentados para su correcta prevención.
Por otro lado, se opta por un sistema contra incendio de carácter presurizado, ya que parte de la estrategia proyectual se basa en conservar la preexistencia sin alterarla, y un sistema por gravedad, requería de refeurzos estructurales para soportar las cargas de una reserva de agua, y de esta manera, se apovecha el subsuelo del núcleo planteado para colocar, en distinta sala, con su correspondiente señalética, la sala de bombas. A su vez, debido al uso y la escala del edificio, se complementa la estrategia con matafuegos de tipo ABC y K en las cocinas que dan respuesta a las necesidades en un accidente.

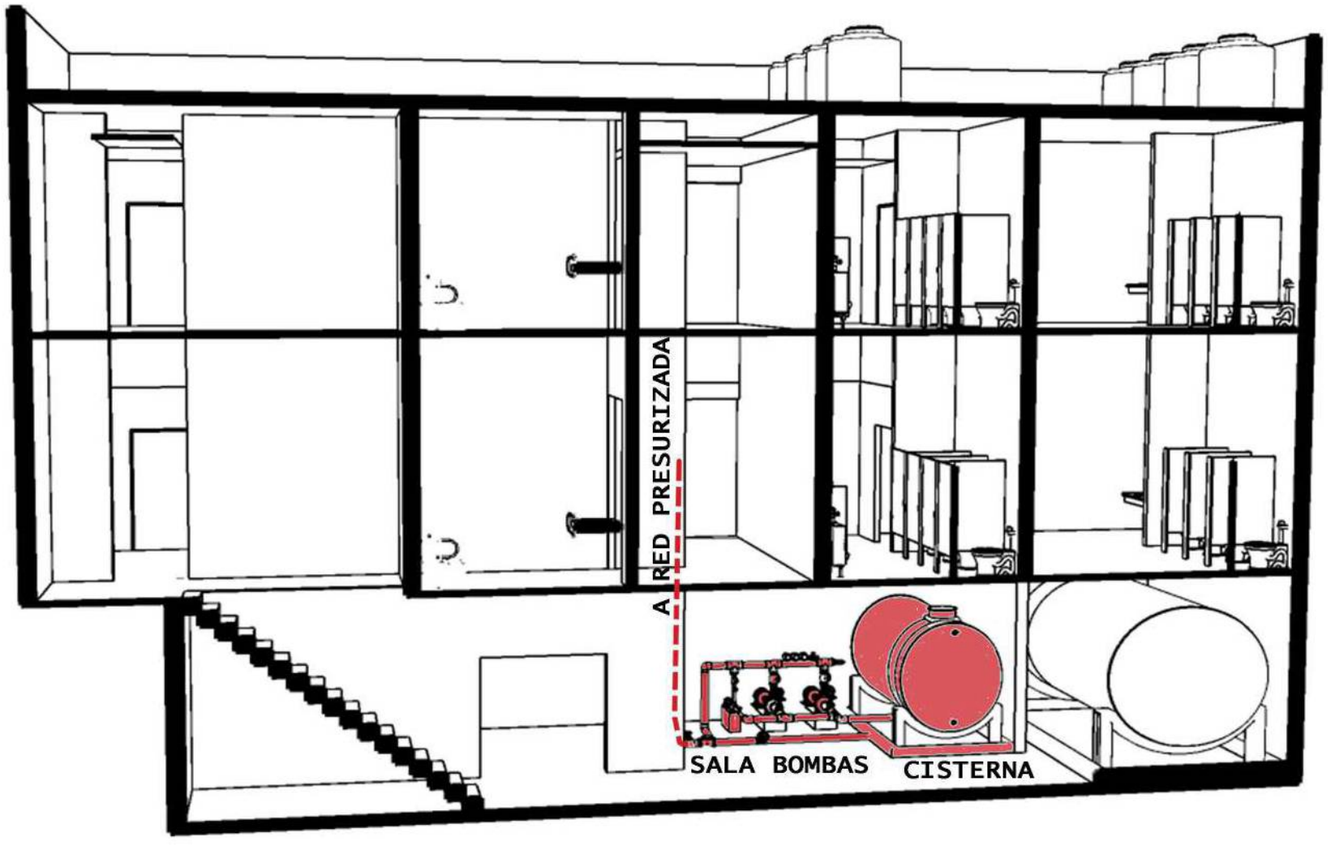
Elementos compositivos del sistema de extinción:
Por un lado el presurizado, con sala de bombas, tuberías y terminales, y por el otro, los matafuegos.

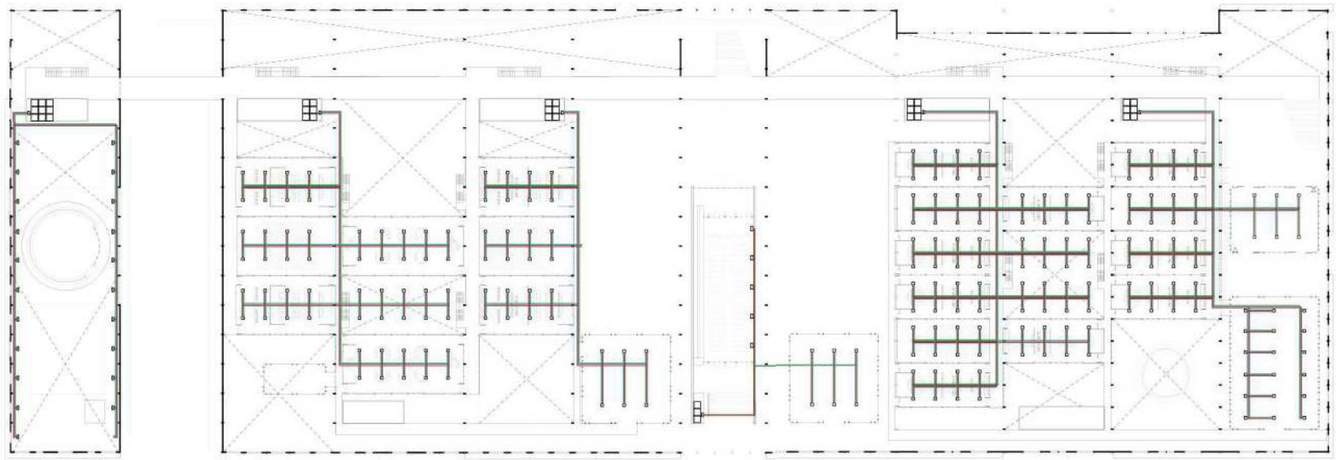
SISTEMA PRESURIZADO -
Es el encargado de dar respuesta a grandes eventos de incendio, utilizado por personal adecuado o bomberos. Consta de una sala de máquinas donde se hallan los elementos esenciales para la presurización (bomba jockey, bombas primarias y secundarias, tableros, y tanque hidroneumático). Estos elementos, son proveidos de agua mediante una cisterna de almacenamiento con capacidad de 20000 lts que recibe agua de manera directa. La red que distribuye el caudal, es una red húmeda y cerrada, ya que cuenta con la ventaja de funcionar en las dos direcciones de manera continua, y requiere un espesor de 4". Cada una de estas redes, tiene al menos, ocho bocas de incendio equipadas (BIE) con su respectiva llave de paso, manguera semirigida y lanza.

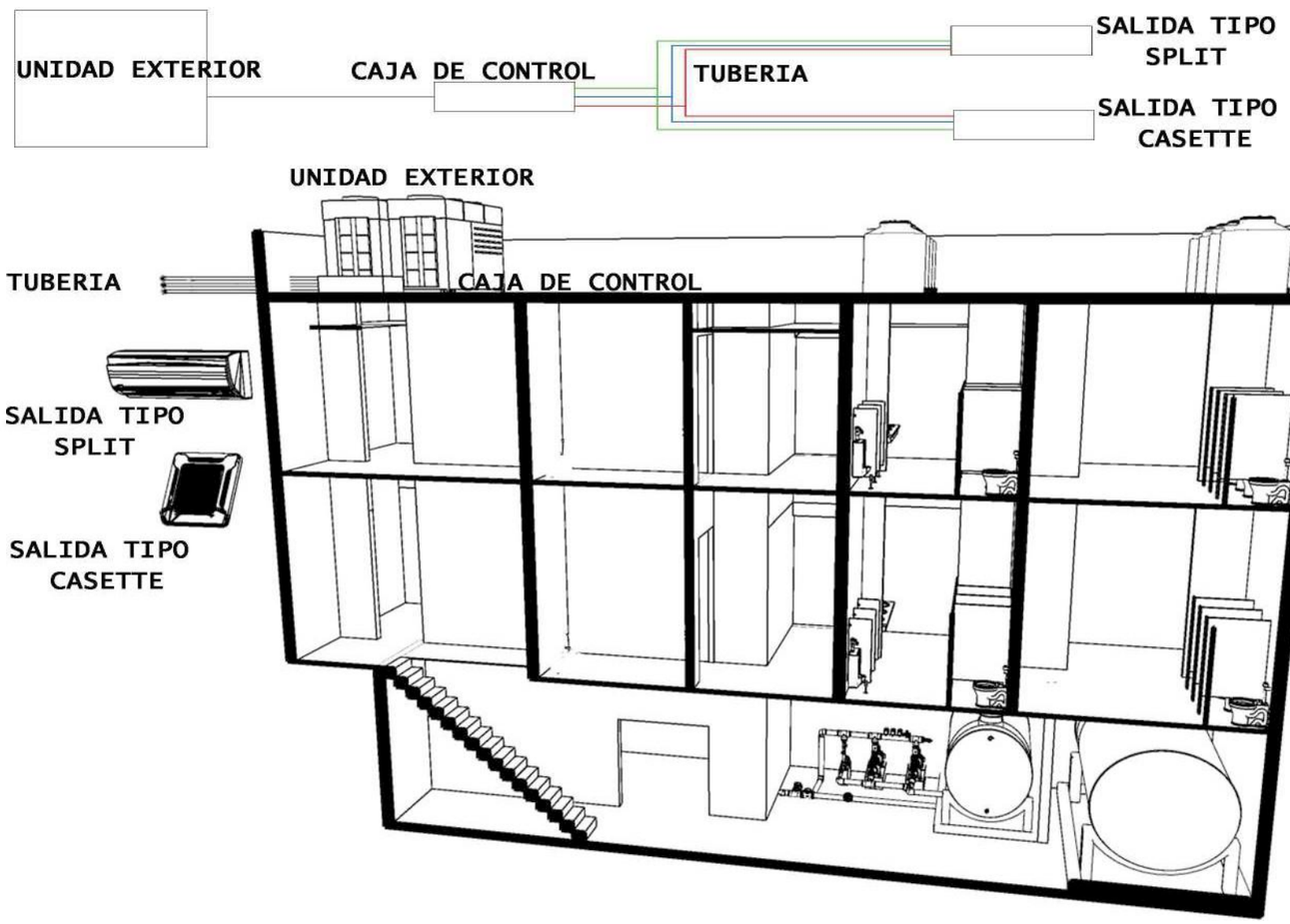
MATAFUEGOS -
Los equipos, complementan el sistema presurizado, siendo un método facilmente aplicable. EN las zonas interiores, se cuenta con al menos un equipo en 200 m2, y las distancias entre estos rondan los 20 mts.
Son de tipo ABC, ya que el destino del CeCiALP, posee diversidad de materiales combustibles y no. Para los locales gastronómicos y cocinas, se provee un matafuego de tipo ABCK para apaciguar las grasas.



PLANTA - SISTEMA PRESURIZADO Y MATAFUEGOS







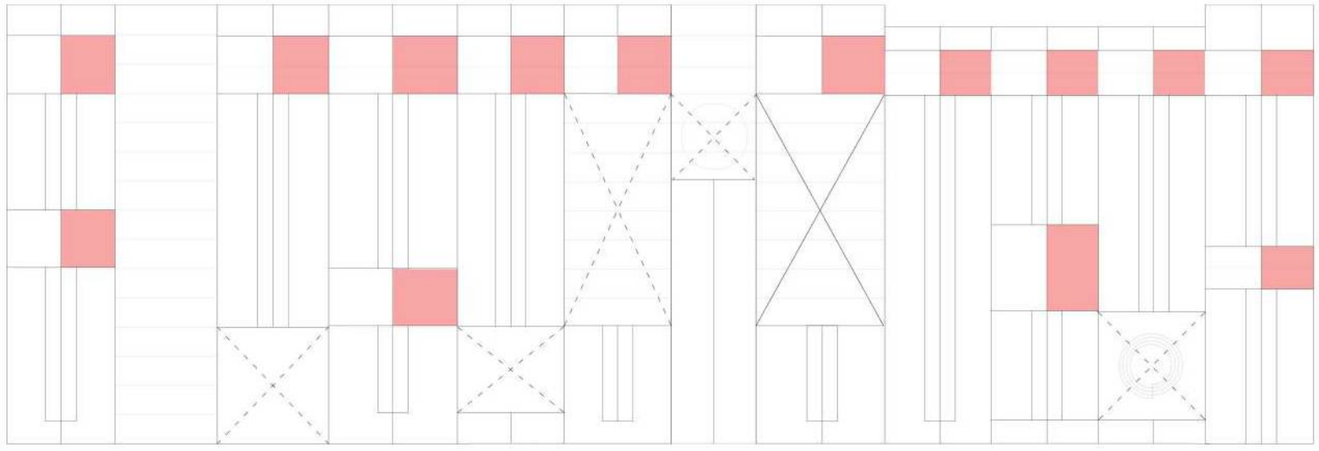
CLIMATIZACION

A la hora de pensar en la climatización del edificio, debe entenderse como funciona el mismo, ya que de manera programática, tiene una segmentación espacial que va de la mano del sistema de climatización.
Se elige entonces, un volumen de refrigerante variable (VRV) ya que tiene una gran cantidad de ventajas en edificios de gran porte, ya que abarcan amplias superficies con una misma tubería que traslada el refrigerante desde las unidades exteriores que actualmente, son bastante silenciosas respecto a los primeros modelos existentes. Cabe destacar, que brindan tambien un gran ahorro energético, que va de la mano con menor consumo y mayor aprovechamiento de energía.
El sistema se compone por:
- Unidades exteriores.
- Tuberías.
- Unidades interiores.

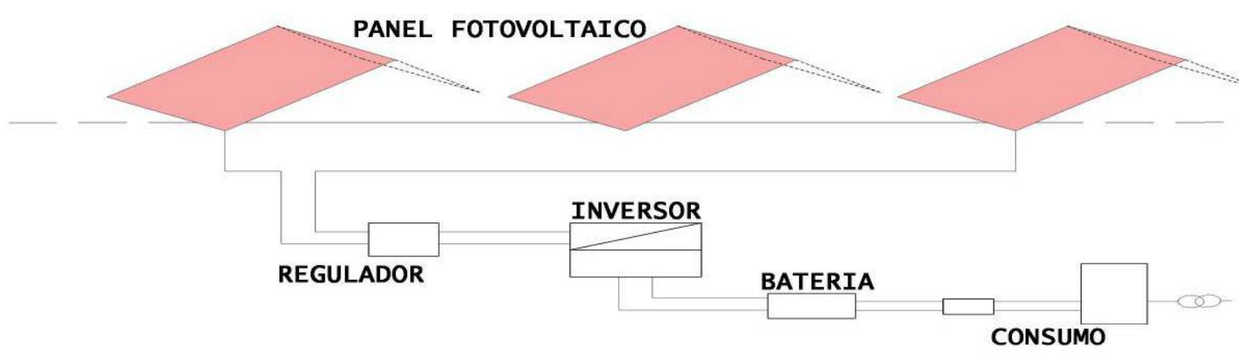
UNIDADES EXTERIORES -
Son las encargadas de condensar el aire exterior y debido a la necesidad, deben ser modulares para un correcto abastecimiento de refrigerante.
TUBERIAS -
Son las encargadas de transportar el refrigerante hacia las unidades terminales o condensadoras. Tienen la versatilidad de funcionar en base a cada uso, ya que, si un local u oficina no esta ocupado, no se climatiza. Esto, se regul mediante una caja de control que es aquella que permite o no, el paso del flujo del liquido refrigerante.
UNIDADES INTERIORES -
Las unidades interiores se encuentran en el interior de los locales cerrados que vamos a climatizar, ya sean las oficinas o espacios comunes, los de uso publico específico (biblioteca, guardería y Registro Civil). Estas unidades, se ubican en el cieloraso suspendido y son las de tipo cassette, que permiten la dispersión del aire en todos los sentidos. Cada una de estas unidades, funciona de manera individual mediante controles, y puede ser regulado desde una estación de control.

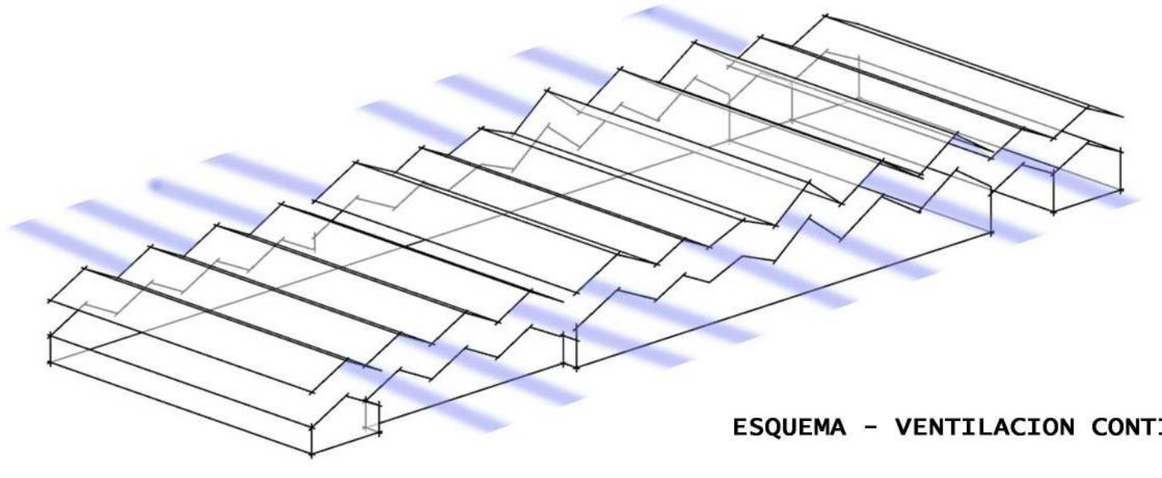
ASPECTOS DE SUSTENTABILIDAD

Un proyecto de arquitectura debe ser pensado de manera multidisciplinaria, por lo que cada decisión y criterio de búsqueda, debe guiarse dentro de ciertos aspectos y lineamientos ordenadores que abarcan diversos temas. Actualmente, la industria de la construcción es una de las mas contaminantes, lo que genera una necesidad de revisión crítica sobre la profesión y su desarrollo.
El mundo exige de manera urgente bajar contaminantes, reducir el calentamiento globar, y utilizar de manera correcta y justa sus recursos.
El desarollo sustentable brinda diferentes soluciones y opciones en cada toma de decisiones y en este ejercicio, se trabajan la energia solar y la ventilación.
Teniendo en cuenta Una de las caracteristicas mas imponentes de la preexistencia: la gran superficie que posee , la cual está totalmente cubierta. Se decide e aprovechar al máximo la radiación solar que recibe en su cubierta. Una tecnología que se encuentra en continuo desarollo, son los paneles fotovoltaicos.
Estos tienen la capacidad de absorver la energía emitida por el sol y transformarla en energía eléctrica. Aprovechando como mencionabamos la alta superficie, se reemplazan en algunos sectores la chapa senoidal por estos paneles, que tienen la ventaja de ser transparenetes, resultando estéticamente como un vidrio “común” con leve opacidad, que se aprovecha para que la luz llegue al interior de manera mas controlada.
La energía se traslada hacia un transformador o inversor, que es el encargado de formular la corriente alterna que es aquella que alimenta habitualmente, los equipos de consumo.
Por otra parte, se plantea un sistema constructivo de caja dentro de caja, dejandonos la posibilidad de tener un flujo constante de aire mediante su “doble techo”, que ayuda a mantener junto a los patios internos (sin techo) una excelent ventilación y, de esta manera, una reduccion térmica que durante todo el año es indispensable en la ciudad por su característica climatica.



PLANTA - SUPERFICIE CON PANELES FOTOVOLTAICOS





ESQUEMA - VENTILACION CONTINUA

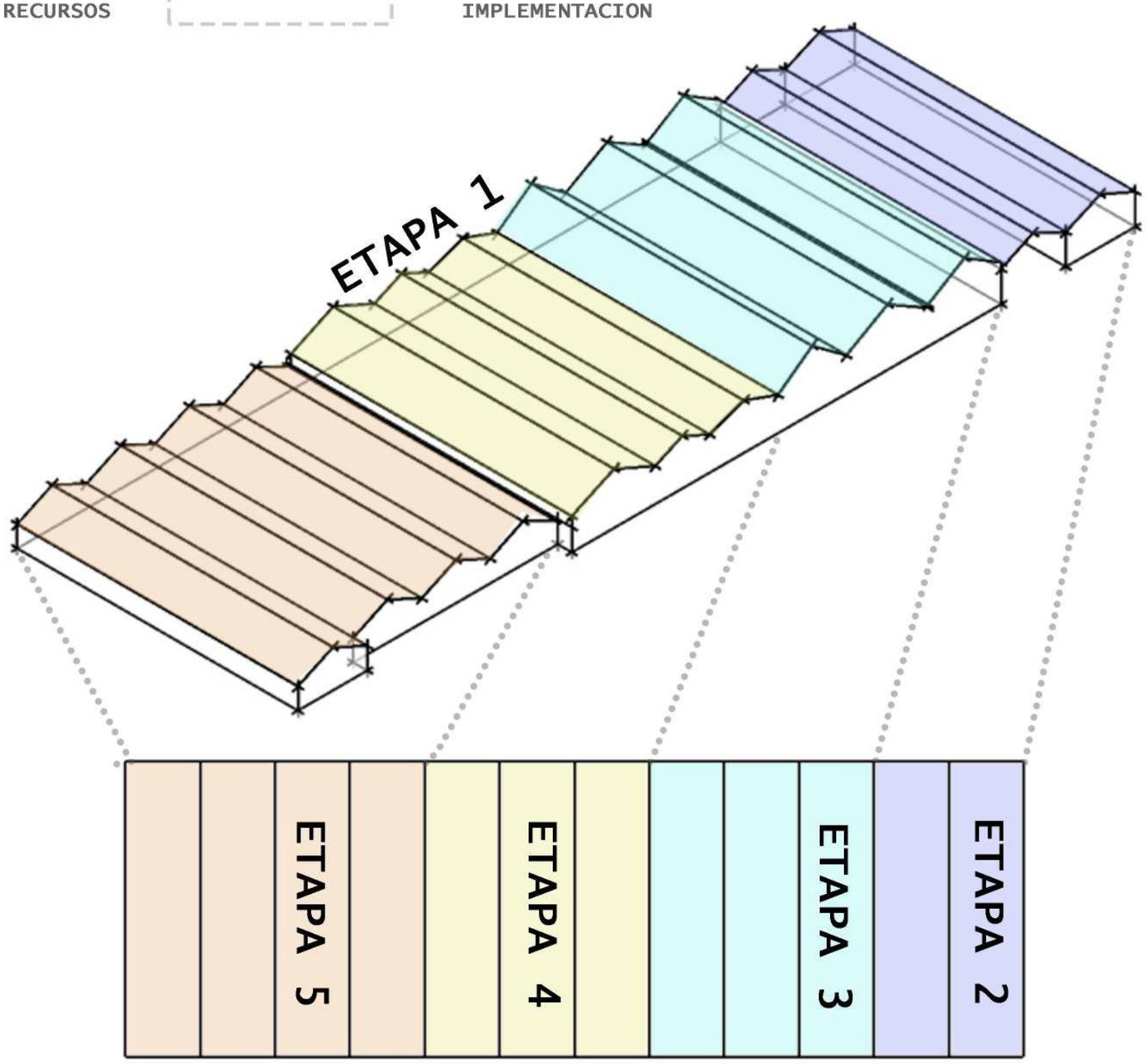
ACTORES

RECURSOS

PROYECTO
CeCiLP

EJECUCION

IMPLEMENTACION



GESTION

Actores y recursos para su desarollo.
Este proyecto de obra pública, estaria atado a un monton de actores intervinientes para poder llevarse cabo. Como primera instancia, nombrar los actores fundamentales, que tienen que ver con los gubernamentales, tanto municipales como provinciales por ser la capital provincial. Serían parte a su vez, otras entidades como CAPBA y la UNLP-FAU para brindar soporte en cada una de sus etapas y también, los vecinos con sus aportes y dudas.
La mayor inversión, vendria a través de una licitacion pública, pero el proyecto, está ppensado para poder construirse por etapas, ya que la preexistencia, tiene cierta flexibilidad que así lo permite, teniendo en cuenta, el sistema constructivo que se piensa y la morfologia del mismo.
Una primer etapa que consiste en el relevamiento preciso y minucioso, corroborando el buen estado estructural que presente, y cada una de las cuestiones que deben estudiarse. En paralelo, se comenzaran las primeras obras de limpieza y adecuación del sitio para la eventual materialización del mismo.En su segunda etapa, se demoleran los muros necesarios para la prolongación de la avenida, y acondicionamiento del museo de sitio que no requiere obra importante.
Como tercera etapa, se llevarán adelante las primeras tres naves, en donde funcionaran primordialmente, Obras particulares y oficinas de tipo Co-Working, generando de esta manera, la primer forma de autogestión, ya que tener ingresos con los alquileres del sitio, es una buena fuente de ingreso para poder seguir adelante en el desarrollo constructivo.
Luego, vendría la etapa de demolición de muros perimetrales, buscando abrir el pasaje central, en donde se instalara un paseo peatonal rodeado de puestos feriales y gastronómicos, dando asi, una nueva generación de ingreso, deviniendo en la última etapa, donde se consolidarán el resto de las naves conformando así, todo el centro civico administrativo de la ciudad de La Plata, al cual definitivamente llegaran, cada una de las dependencias requeridas teniendo en cuenta el programa, y la flexibilidad que permite.

CIERRE

BIBLIOGRAFIA

LIBROS Y ARTICULOS:

- “Cruzando el pasado reciente”.Revista Summa 128, 2013

- “Patrimonio intervenido”.Revista Summa 115, 2011

- CENSOLAR, “La energia solar - Aplicaciones practicas”, Quinta edición 2009.

PAGINAS WEB:

- Canal Encuentro, “Historia de los Ferrocarriles Argentinos”, Capitulo: El despojo de los talleres ferroviarios, web: encuentro.gob.ar

- Los hornos blog “Los Hornos su historia y su vida”, web: loshornos.lp.com.ar

- Oeste Platense “Talleres ferroviarios de Gambier: patrimonio histórico y urbanístico platense”, web: oesteplatense.com.ar

- Wikipedia,“Ferrocarril Provincial de Buenos Aires”, web: https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_Provincial_de_Buenos_Aires

- Municipalidad de Rosario,“La Experiencia de la descentralización”, web: rosario.gob.ar

REFERENTES:

- Arq. Paulo Gastón Flores, “Centro Metropolitano de diseño” CABA 2002-2010.

- Arq. Norman Foster, “Jefatura de Gobierno” CABA 2010.

- Arq. Bares, Arq Schnack, “Escuela Provincial de Artes Visuales 3031” Rosario.

- Arq. Seggiaro, “Distrito Arcos” CABA 2010.

- Arq. O-OFFICE, “Galeria Z” MJH Schenzhen China 2014

Escuela Provincial de Artes Visuales 3031

Jefatura de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Galeria Z MJH

Centro Metropolitano de Diseño

Distrito Arcos

CONCLUSION

La centralidad urbana es una atracción de flujos que se ve reflejada en la acumulación de servicios, actividad y conectividad. La misma marca el centro de poder en la ciudad en sus diversas categorias.
De esta manera los barrios periféricos quedan fuera de ese sistema.
La DESCENTRALIZACION es la forma de generar una ciudad más equilibrada y solidaria, donde los espacios son accesibles para todos sus habitantes.
Con un verdadero compromiso y vocación de cambio se lograrian avances positivos.
En mi intervención, lo nuevo y lo viejo conviven para crear el conjunto a partir de una superposición de capas que pertenecen a diferentes tiempos; su relevancia no reside en cada una sino en la suma de las mismas, reciclando la construcción existente y poniendo en valor elementos arquitectonicos del edificio. Recuperar materiales y estructuras es el origen del ahorro energético para seguir en la busqueda de una arquitectura sustentable.
Este proyecto culmina una etapa personal de mucho aprendizaje, pero entendí que somos parte de un proceso que no termina sino que nos obliga continuamente a seguir superandonos.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar a la educación pública y a la Universidad Nacional de La Plata que nos abre sus puertas y nos acompaña en todo el recorrido.
A cada uno de los profesores que fueron parte y en especial al taller de Arquitectura G.O.G por su compromiso y dedicación.
A mis compañeros y amigos con los que compartí estos años de estudiante.
Y por supuesto a mi familia, pilar fundamental para que hoy esté presentando mi trabajo final de carrera.