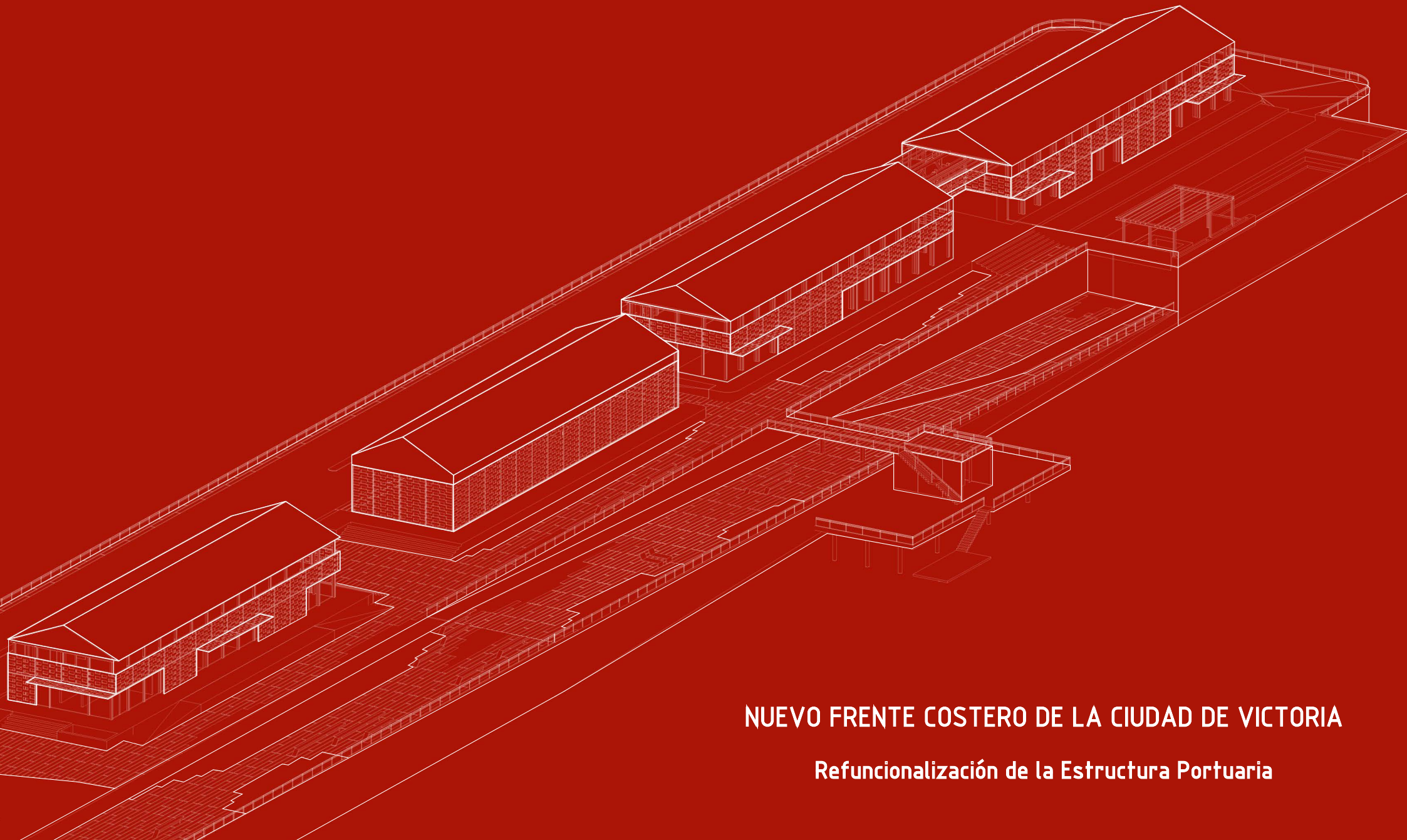


NUEVO FRENTE COSTERO DE LA CIUDAD DE VICTORIA

Refuncionalización de la Estructura Portuaria

T F C

Josefina **Sánchez López**

Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Arquitectura
Sede Rosario

Trabajo Final de Carrera
Tutor: Arq. Guardati Juan Germán

Sept 2024

CONTENIDO

01. Introducción 1

02. Problemática 3

03. Movimiento y Permanencia 11

04. Expresión del Edificio 77

05. Rellexión final 91

06 Bibliografía 93

Este trabajo es el resultado de una instancia que constituye el cierre de un período de formación académica. En el mismo quedaran plasmados los conocimientos que se fueron adquiriendo durante la carrera.

El lugar a intervenir es el borde costero la ciudad de Victoria; especificamente su puerto, focalizando el análisis en el abandono y desuso de edificios e insfraestructuras portuarias.

El desafío será devolver ese espacio a la ciudad re funcionalizándolo, recuperando y poniendolo en valor brindándole infraestructura, servicios, accesibilidad, programas y conexiones. Ello estará dada a partir de un análisis que abarcara diferentes variables, que no siempre se repiten en casos similares, dada la heterogeneidad de los diferentes contextos.

El objetivo será lograr una propuesta acorde a la ciudad, que permita la integración del sector portuario a la misma.



Imagen 1 Vista área Victoria.

02. PROBLEMÁTICA

La globalización económica sumada a la polarización de los mercados a nivel nacional han centralizado determinadas actividades en aquellas ciudades con mayor número de habitantes y mayor desarrollo. Quitandole importancia de esta manera a ciudades como Victoria, este hecho queda plasmado en un paisaje degradado de amplias superficies ocupadas por sus instalaciones obsoletas, que se presentan como una barrera a la ciudad, convirtiendose en un serio problema de deterioro ambiental y locaciones propicias para delitos e inseguridades.

Si, ante el paulatino descuido y abandono de los bordes costeros ,las ciudades y los puertos se convierten en entidades cada vez más distantes; solo interpretando este sector como una transición entre la ciudad y el río se le encontrara su razon de ser, su valorización histórica y su posterior incorporación a la vida cotidiana de los ciudadanos, desde las circulaciones , los usos y hasta desde esas miradas de atardeceres en el río.

"En aquellas ciudades que tengan los emplazamientos más estratégicos se materializarán los procesos mundiales y todos aquellos vínculos que los unirán, entendiendo por éstos a las zonas francas industrializadas, los grandes centros bancarios o las ciudades globales".
Saskia Sassen



Imagen 2 Galpones de Victoria.



Imagen 3 Puerto de Victoria.

Victoria, la ciudad.

Victoria fue trazada urbanisticamente segun la concepción española del uso de damero, pero en este caso copiando el desnivel de las cuchillas típicas de la geografía entrerriana. Delimitada por cuatro bulevares la ciudad se impone en medio de una ruralidad bordeada por humedales y riachuelos.

Al encontrarse ubicada al sudoeste de la provincia de Entre Ríos y limitando al sur con la provincia de Santa Fe, se comunica con la ciudad de Rosario, mediante la Ruta Nacional 174 que cruza el puente "Nuestra Señora del Rosario".

Este puente, parte del viaducto Victoria-Rosario hace que la ciudad se transforme en un punto nodal de la circulación comercial de la región Centro, a nivel nacional, y del Mercosur, a nivel internacional colocándola como centro estratégico del corredor bioceánico que, atravesando Argentina, une a Chile con Brasil.

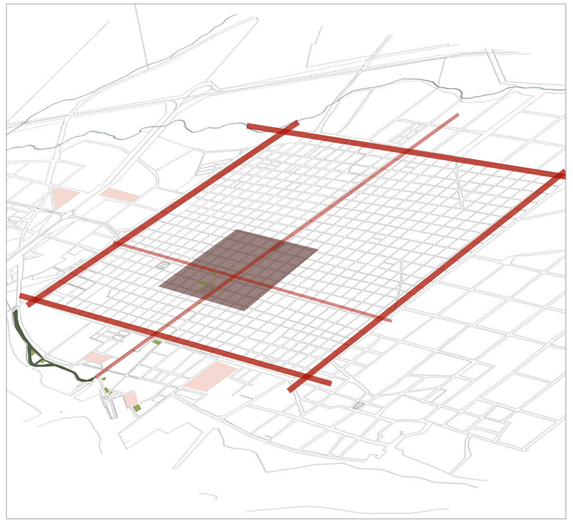


Gráfico 1. Plano de Victoria.

- Limites del éjido
- Calles principales
- Casco histórico
- Puntos gastrónomicos
- Puntos industriales
- Paseo costero

Nodos, puntos de intersección

Analizando el comportamiento de las distintas vías de circulación de la ciudad, podemos descubrir particularidades que ocurren en determinadas intersecciones. A estas situaciones las denominaremos nodos.

Los nodos son puntos de encuentro en la ciudad, y su importancia radica en el papel que cumplen como elementos clave en la interconexión de diferentes nodos entre sí. Estos puntos permiten la convergencia de distintas actividades y flujos de personas, y su correcta planificación y diseño es fundamental para el buen funcionamiento de la ciudad.

En el caso de Victoria coinciden con vías de circulación con un importante flujo de movilidad. Estos nodos setransforman en nexos de interconexión que aumentan la posibilidad de vincular un sector con otro de la ciudad.

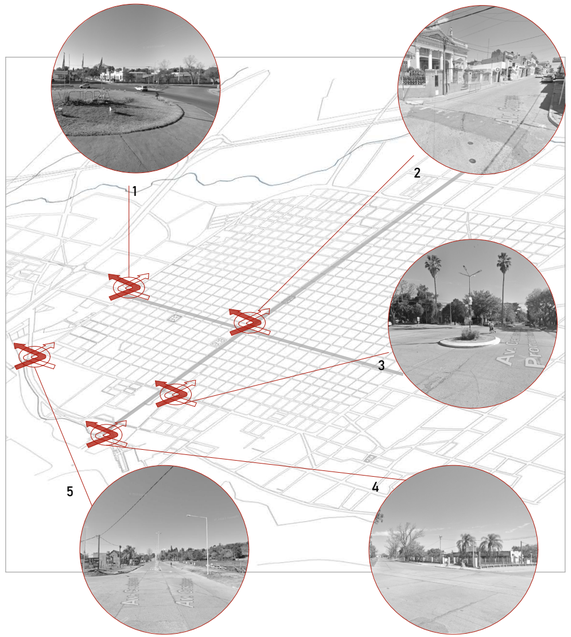


Gráfico 2. Plano de Victoria Nodos.

1.Bv. E.Perón y Ruta 11
2.Av. Congreso y 25 de Mayo
3.Av. Centenario y Bv. M. Moreno
4.Av. Congreso y Av. Costanera
5.Av. Costanera y Bv. Rivadavia

Victoria, su borde costero

El borde costero es un espacio dinámico y frágil que representa la relación entre la ciudad y el agua. La costa tiene un carácter particular que le agrega ventajas y oportunidades a una ciudad, ya que posee un alto valor paisajístico, estético, cultural y económico.

Por lo tanto, se estudio una propuesta de diseño urbano orientada en la renovación del borde costero de Victoria como catalizador para revitalizar la ciudad, mejorar su relación con el río y por último resolver ciertos problemas urbanos y naturales que afectan tanto a la ciudad como a los ecosistemas.

El estudio inició con un análisis del contexto y diagnóstico del medio físico y urbano, que culminó con un diagnóstico participativo en el que se consideraron los anhelos de las comunidades. Como resultado de este estudio, se planteó en el borde costero la creación de un eje continuo, a través del diseño de un gran espacio público conformado por una red integrada y articulada de centralidades y nodos de actividades.

La trama urbana de Victoria se emplaza en un nivel, y el borde costero se da por otro, mas bajo.



Gráfico 3. Plano de Victoria. Borde Costero.

Victoria, el puerto.

El puerto de Victoria fue un importante punto de conexión, ya que era la entrada y salida de la ciudad para el transporte de carga y de pasajeros a través del río. Permitio la navegación de barcazas, lanchas y balsa de diferentes tamaños.

Lo principal que se transportaba era la piedra caliza que es un material utilizado en la construcción, ya que se encontraban yacimientos en la zona.

Luego cuando las ciudades crecieron las instalaciones portuarias fueron quedando en desuso.

"Un puerto es ante todo un lugar preparado para cierta clase de desplazamientos. Es un punto de contacto entre la tierra y el agua; pero también como la ciudad, es un lugar de contacto entre personas, entre grupos sociales y entre culturas" (González Fustegueras, 2006)



Imagen 4.Puerto de Victoria año 1932.



Imagen 5.Puerto de Victoria año 1932.



Imagen 6.Puerto de Victoria año 1940.

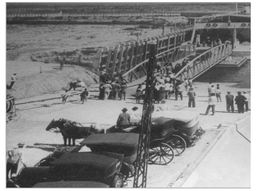


Imagen 7.Puerto de Victoria año 1940.



Imagen 8.Puerto de Victoria año 1970.



Imagen 9.Puerto de Victoria año 1970.

03. MOVIMIENTO Y PERMANENCIA

Costanera de Paraná, Entre Ríos. 2004
Arq. Rúben Cabrera

Caso de estudio 1

Situada como fuelle entre dos tensiones, el río Paraná y las barrancas del parque Urquiza, recorta un paisaje singular.
Opera desde ese vacío urbano, propiciando el encuentro entre pasado y presente, entre significado y oportunidad poniendo en relieve las condiciones naturales del sitio.

El sector de la intervención está ubicado en la vera del río Paraná en un área significativa, un sitio histórico y sector recreativo de alto valor referencial, representativo de la ciudad.

La intervención busca poner de relieve la condiciones naturales del sitio; el sitio y paisaje se expresan a través del proyecto, que abarca un tramo de 760 metros de largo, con un ancho promedio de 16 metros en diferentes niveles.

El perímetro del área de trabajo se estableció previamente en función de los requerimientos hidráulicos que determinaron la necesidad de la obra, área que se gana el río y la zona de la costa degradada.



Imagen 10.Costanera de Paraná.

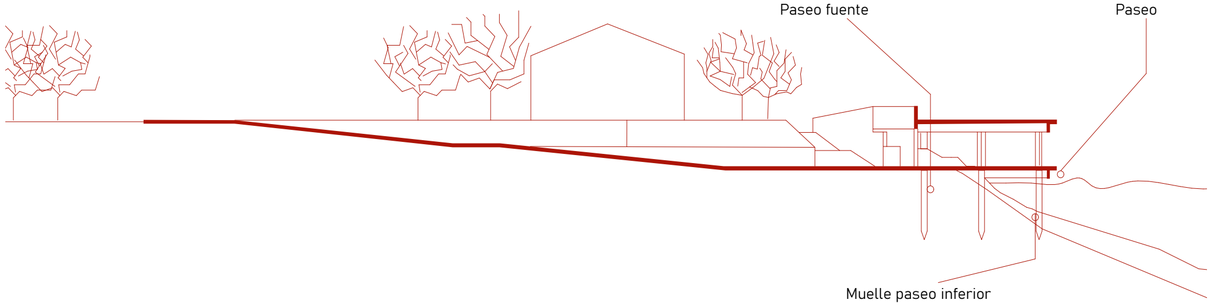


Grafico 4. Corte Costaners Paraná.

El paseo se recorre linealmente iniciando en alguno de sus dos extremos. El río, que acompaña el frente de 800 metros de la obra, fue una vía de comunicación y de transporte de personas y de mercaderías desde la época de la colonia.

Integrar este nuevo paisaje a la actual situación del parque, con una arquitectura austera y despojada, permite exaltar el paisaje natural y otorgar nuevas dinámicas de uso al espacio público.

Se definen ámbitos de estancia y de recorrido, posibilitando actividades lúdicas a través de rampas, escalinatas, y desniveles.

En el sector de mayor profundidad del río, un muelle para embarcaciones de turismo permite el acceso, perfilando la topografía del terreno mediante una grieta en forma de "T", escalinata y rampas vinculando ámbitos nuevos y existentes.

El hormigón armado es usado como componente fundamental en la materialidad del proyecto. Por su durabilidad y resistencia en la exposición a usos intensos y posibles crecidas del río. Para el sector inferior, que se plantea inundable, se utilizó un piso articulado de hormigón armado que permite el crecimiento de césped en sus intersticios.



Imagen 11. Costanera de Paraná.

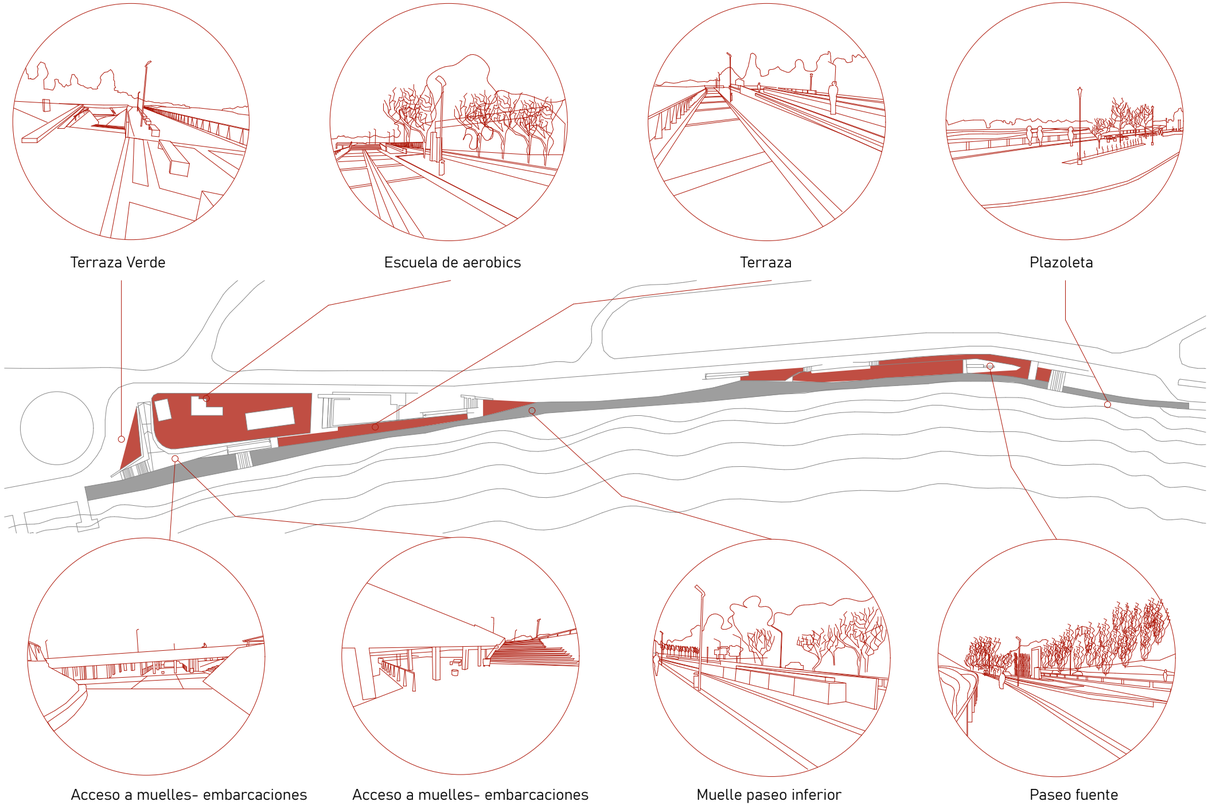


Grafico 5. Planta y usos Costanera Paraná

High Line Park, New York. 1993
Arqs. Oudolf, Corner, Scofidio + Renfro

Caso de estudio 2

El proyecto del parque se desarrolla a lo largo de 2.3 km, ubicado a diez metros de altura sobre el nivel de calle, partiendo de las preexistencias estructurales, vivenciales y direccionales de las vías ferroviarias, termina siendo un agradable mirador paseo lineal, que permite recorrer, apreciar y reconocer el paisaje urbano de esa zona oeste de la ciudad, creando la posibilidad intermitente de mirar el Río Hudson.

El abandono por algunos años de las vías ferroviarias propició el crecimiento de superficies vegetales con especies silvestres que se convirtieron en motivos sugerentes para conservar algunas de ellas, diseñar otros sectores a lo largo del paseo con atmósferas cercanas también a lo silvestre, combinando lo anterior con propuestas de diseño más cuidadas y controladas.

Se puede hablar de criterios de diseño que combinan la conservación y la intervención contemporánea, dentro de lo que se puede llamar también paisajística y ambientalmente como azoteas verdes.



Imagen 12. High Line.

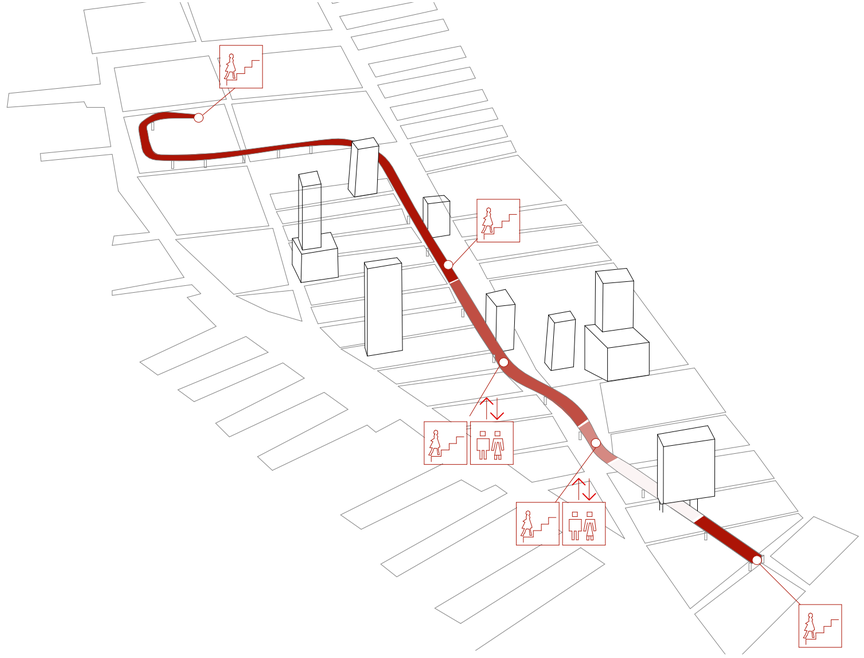


Grafico 6.Accesos del High Line

Las áreas transitables y de estar, alternándose con lugares verdes, acentúan el carácter lineal del parque, al estar constituidas por superficies definidas por franjas de piso angostas y paralelas, que definen los itinerarios del recorrido. Continuando los paralelismos anteriores, una buena parte del mobiliario urbano necesario como bancas y luminarias, emergen delimitadas en su superficie, siguiendo las continuidades geométricas de las franjas mencionadas.

Cuando a lo largo del recorrido se llega a un cambio en diagonal de dirección, entre las calles 16 y 17 en su intersección con la avenida 10 se encuentra una zona escalonada, a manera de un pequeño foro a descubierto que mira justamente hacia la avenida10, lugar interesante que se convierte en nodo de reunión, descanso, mirador del paisaje y la movilidad urbana de la zona.

La estructura preexistente a todo lo largo del recorrido, metálica, atornillada, aparente, representando un tiempo y una manera de realizar construcciones, se ha convertido en referencia, en huella de la memoria neoyorquina. Pero más allá del hecho de que el parque-corredor y la zona urbana, en su transformación reciente, dada su aceptación y calidad de resultados obtenidos, formales, espaciales, vivenciales y de negocios, se haya convertido en un nuevo atractivo turístico y económico para la ciudad de Nueva York, aprovecharan los valores de la infraestructura urbana instalada, convirtiéndola en una oportunidad de desarrollo, social, económico y cultural.

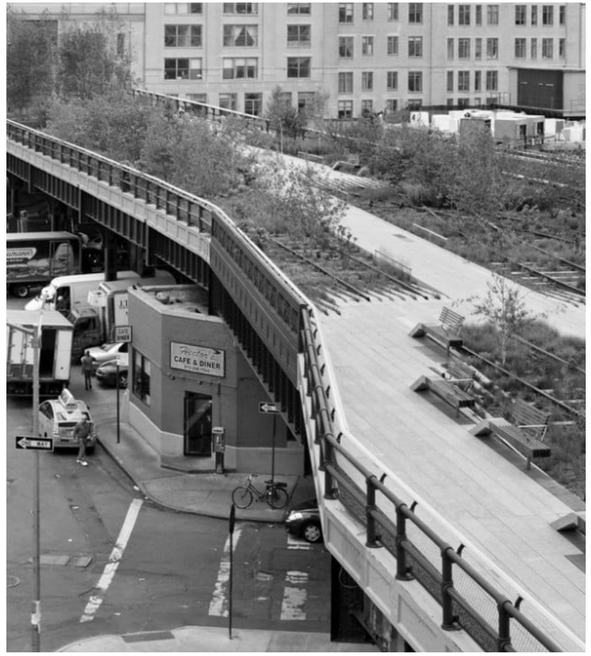


Imagen 13. High Line.

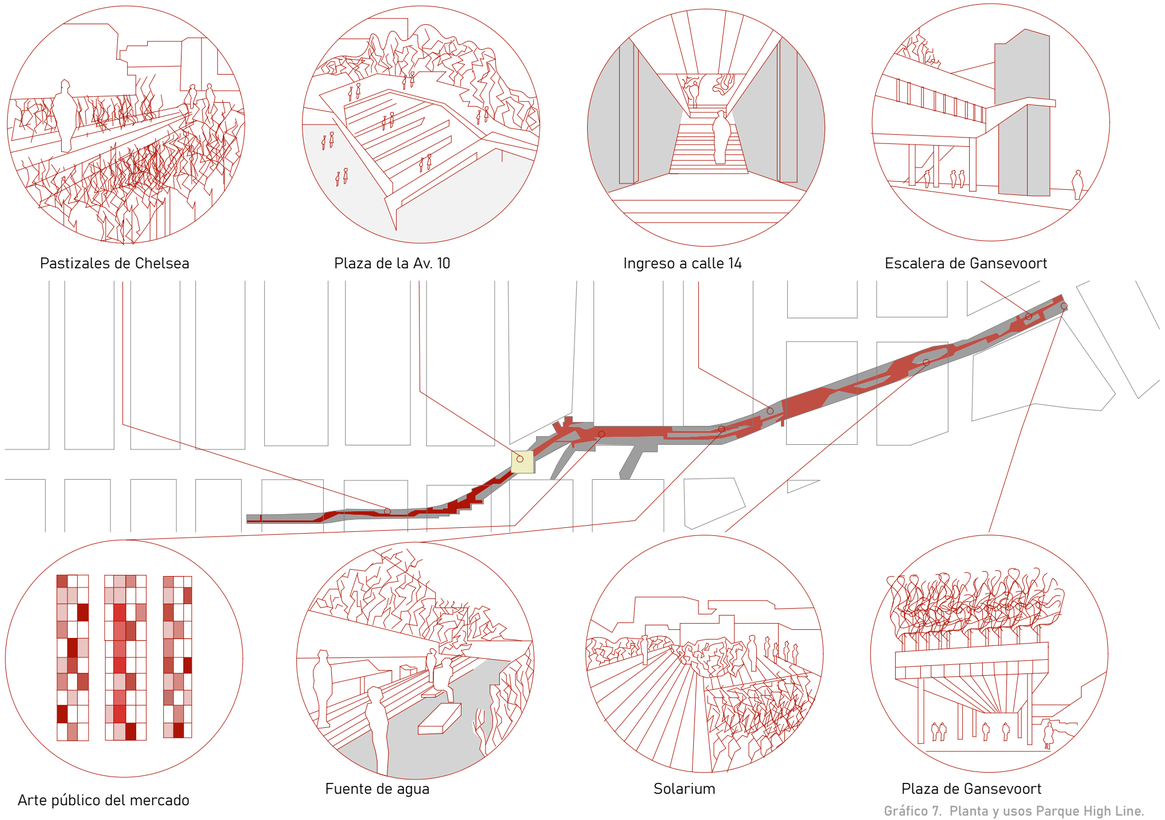


Gráfico 7. Planta y usos Parque High Line.

Análisis del Flujo de Circulación en el Sector.

Flujo Diurno en dias de semana

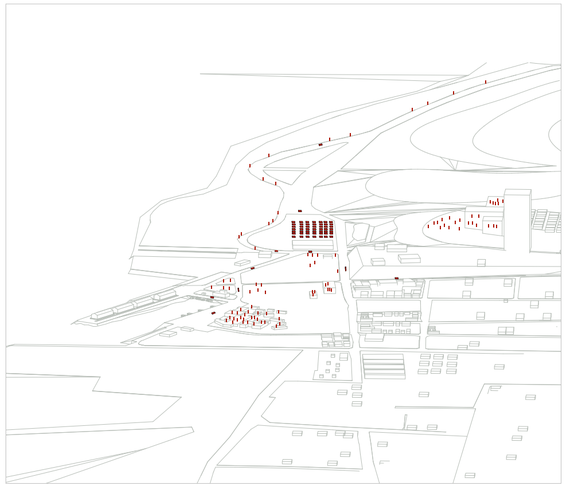


Grafico 8. axonometria del sector

Flujo Diurno en fines de semana

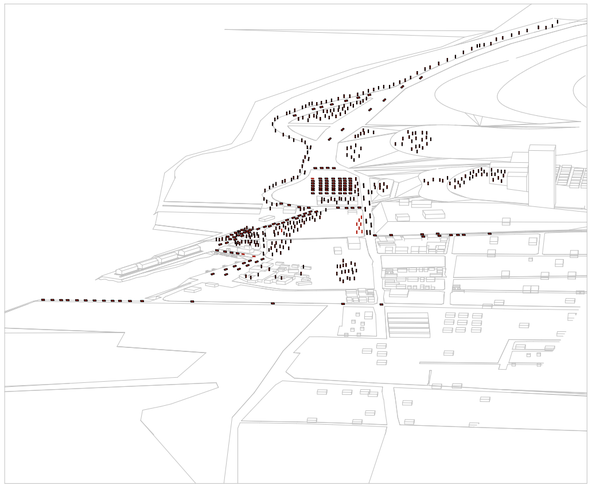


Grafico 9. axonometria del sector

Flujo Nocturno en dias de semana



Grafico 10. axonometria del sector

Flujo Nocturno en fines de semana

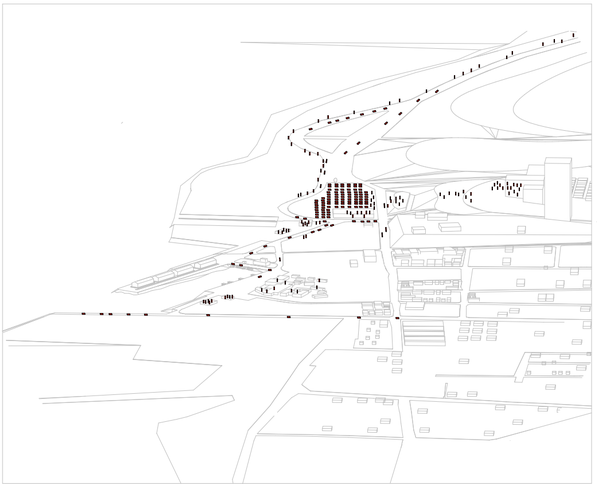


Grafico 11. axonometria del sector



Imagen 14. Galpones actuales.

La linealidad como estrátegia.

La circulación adquiere un carácter relevante debido a su papel como estructurador de la forma arquitectónica.

Hablamos de estrategias formales, ya que los elementos de circulación se van a abordar en función de su potencial como forma capaz de ordenar el proyecto, atendiendo a razones de tipo programático, o a las conexiones que el programa demanda.

Nos referimos a la circulación como estructuradora debido que se trata de una decisión tomada, que no parte de elementos diagramáticos que reflejen las conexiones que el programa va a demandar, sino que se entiende la circulación como un elemento perceptual que le es impuesto al proyecto para potenciar su concepto de linealidad. Este sistema de circulación limitará la relación y el desarrollo de los espacios dinámicos y estáticos en el proyecto.

La longitudinalidad es la caracteristica principal planteada en este proyecto.

En referencia al caso de estudio 1 la costanera de Paraná donde las similitudes con el terreno del borde costero de la ciudad de Victoria nos permite aplicar el mismo concepto de priorizar visuales y cercanias con el río.

La circulación se proyecta en bandas de tal manera de poder diferenciar tiempos y distintas situaciones en el recorrido, teniendo la posibilidad de generar espacios programaticos exteriores donde se facilite las visuales , el descanso y el encuentro favoreciendo la sociabilización.

La circulación en sus diferentes tiempos de recorrido y percepción mas alla de ser un escenario de calidad para quien lo transite, sin lugar a dudas por su flujo peatonal en diferentes horarios aportara a la rehabilitación del sector.

Por su parte la circulación vehicular paralela a la peatonal solo cumplira la función de permitir el abastecimiento e ingreso al sector de servicio, formando parte del soporte de los programas del proyecto.

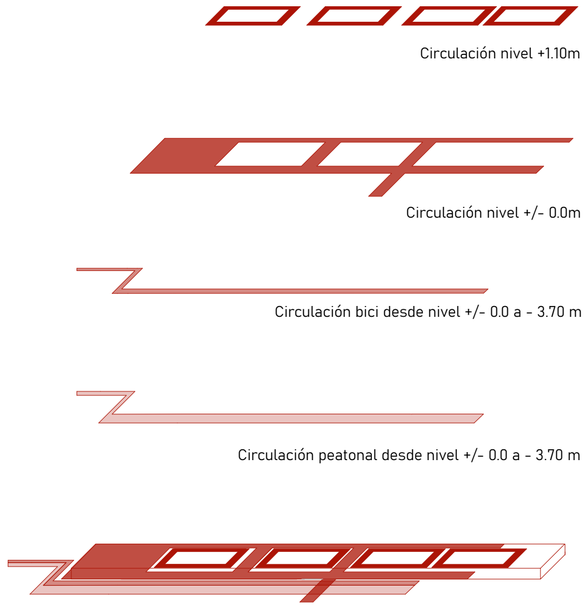


Grafico 12. Bandas de circulación

Oportunidades para el juego y el ejercicio.

Alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego.
Durante el día y la noche.
Durante el verano o el invierno.
Oportunidades para mirar.
Calidad de diseño y detalles.
Visuales atractivas.
Árboles, plantas y río.

Oportunidades para disfrutar los aspectos positivos del clima.

El sol y la sombra.
El calor y el fresco.
Las brisas.

Oportunidad para sentarse.

Equipamiento urbano adecuado.
Aprovechar las ventajas: la vista, el sol y las personas.
Espacios donde descansar.

Oportunidades para hablar y escucharse.

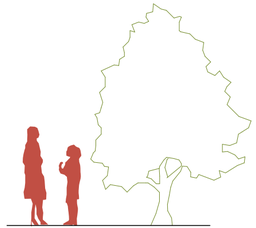
Bajos niveles de ruido.
Espacio posibilitante para la sociabilización.



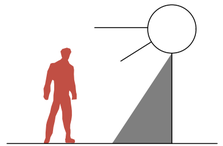
Oportunidad para compartir



Oportunidad para ejercicios



Oportunidad para disfrutar de sombras



Oportunidad para disfrutar del sol



Oportunidad para descansar y contemplar



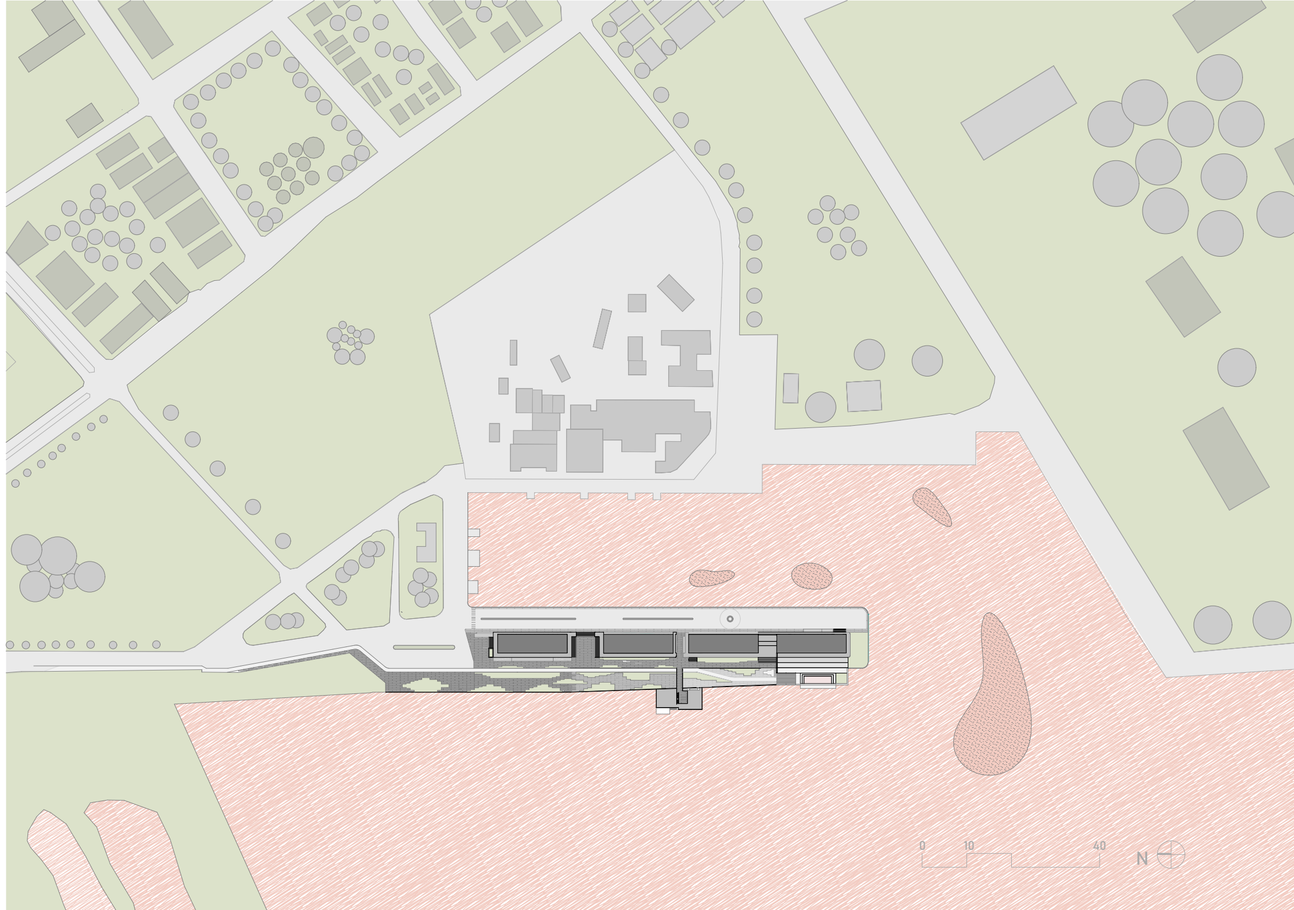
Oportunidad para conversar

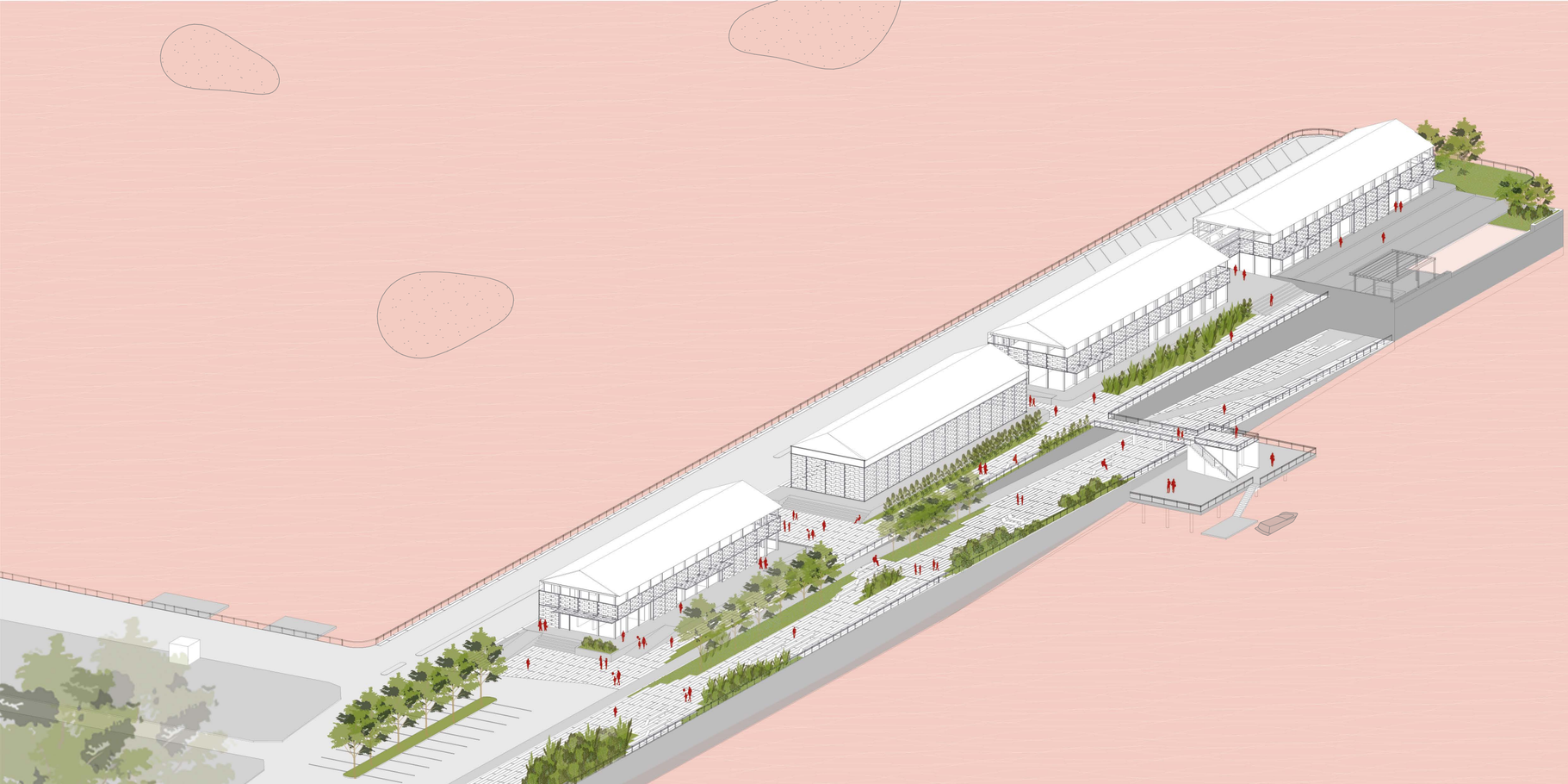
Grafico 13. Oportunidades

Transición entre la trama urbana y el sector a intervenir.

Es de popular conocimiento el saber que el peatòn observa el lugar por donde va a caminar esquematizando cual seria el trayecto mas directo. Sabemos geometricamente que la distancia mas corta entre dos puntos siempre es en linea recta es por ello la manifestaciòn de placer que han de obtener las personas caminando en linea recta hecho que se observa a travès de la huella que deja su caminar marcando sendero en distintos espacios verdes. Desde el estudio de la psiquis humana el hecho de caminar directamente hacia un punto de destino es una respuesta natural que muchas veces entra en tensiòn con la propuesta arquitectonica. En la mayoria de los casos, conviene incorporar la traza espontànea del caminar de las personas como parte del diseño. Sirviendo estos senderos como inspirarciòn al proyecto.

La distancia a recorrer siempre dependerà tanto de la longitud como del la calidad del camino recorrido. Si el peatòn considera que el recorrido es poco interesante o confortable apresura el paso; de otro modo si lo siente atractivo y rico en experiencias , hara caso omiso a la distancia y disfutra el paseo. Esta situaciòn hace referencia aquella visiòn del peatòn donde percibe la trayectoria donde va a caminar antes de empezar a moverse. Si el camino en su longitudinalidad es aparentemente infinito y carente de interès alguno a medida que avanza; el trayecto sera exhausto aùn antes de comenzar. Para hacer ameno este recorrido el trayecto deberà subdividirse en segmentos donde los peatones puedan moverse despacio a espacio creando naturalmente tramos mas acotados es importante tener en cuenta que se deben crear nuevas visuales y perspectivas al peatòn, evitando que estè pierda de vista el horizonte.

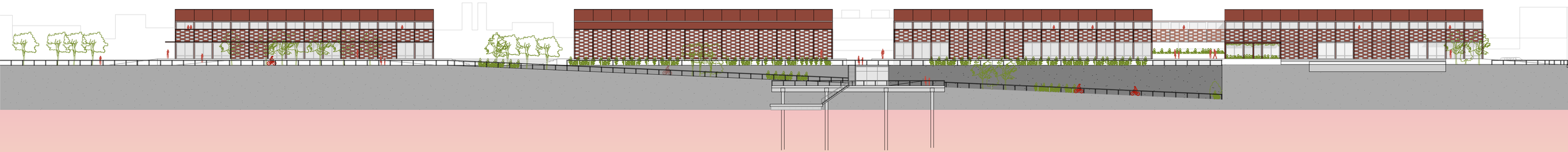




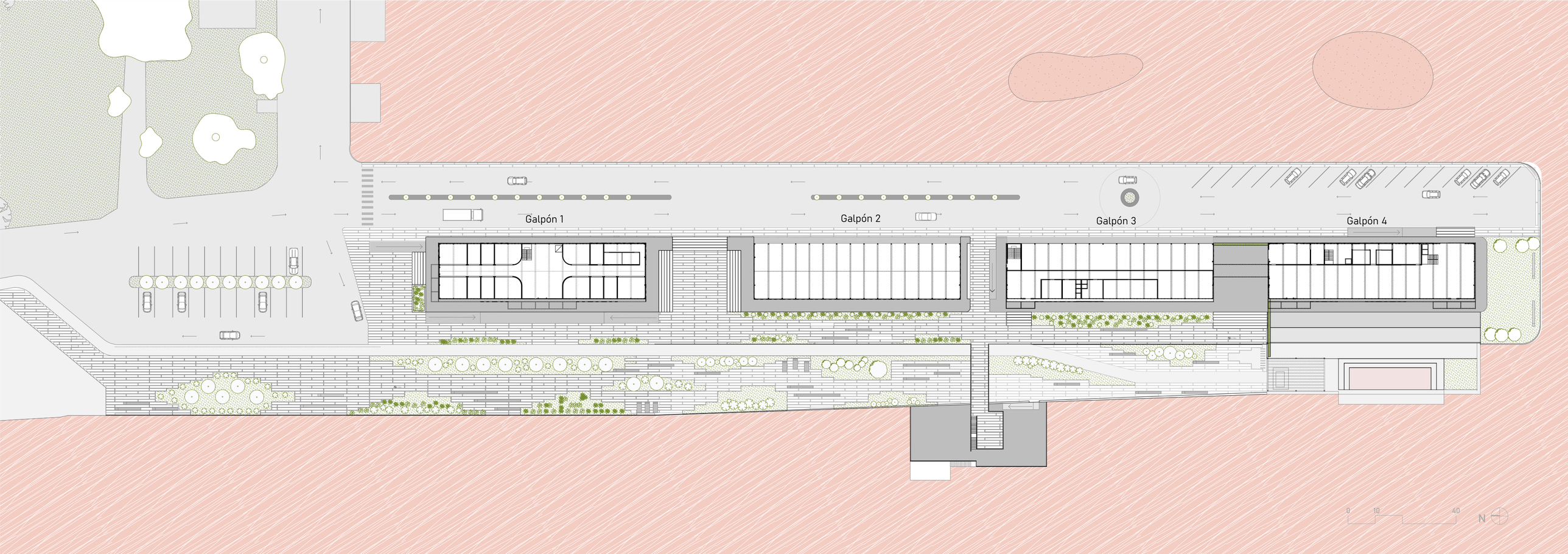
El abordaje del proyecto

El abordaje del proyecto se da por una plaza seca que que se abre a la calle e invita al peaton al ingreso.Este se puede recorrer linealmente en diferentes niveles, las losetas del piso está formadas por piezas alargadas de hormigón con extremos acuñados, de manera que se crean intersticios donde la vegetación se hace dueña.

El parque lineal permite al público disfrutar del espacio natural, contemplando la creación de núcleos interconectados por una pista de paseo y ciclismo que recorre toda la longitud del proyecto, creando una oportunidad de conexión transversal entre la ciudad y el curso de agua.



0 10 40


Galpón 1
Galpón 2
Galpón 3
Galpón 4
0
10
40
N

Programas hìbridos como revitalizadores.

Este proyecto desarrollara luego de una investigación, diferentes posibilidades de arquitectura que permite la hibridación de programas tales como la concentración de diferentes actividades, relación forma-función, mejora en la calidad de vida, revitalización del sector en el que se implanta.

En el ámbito arquitectónico, se puede entender entonces al edificio híbrido como una mezcla de distintas especies, distintas variables cooperativas en cuanto a sus usos y funciones, las mismas que responden a las características urbanas y sociales propias de cada ciudad.

Durante el proceso de investigación realizamos un registro de actividades diarias en el lugar ,los movimientos que hacen los vecinos y los núcleos de confluencia social. A partir de ese relevamiento obtuvimos información referida especialmente al potencial de los programas de los galpones, que fueron el punto de partida para entender la dimensión de ciertos aspectos funcionales del proyecto.

Programas, tiempos y usos

La mixtura de usos es un sistema de retroalimentación que favorece a aquellas actividades más débiles para que todas las partes salgan beneficiadas de manera equitativa.

Los modelos híbridos son proyectos con múltiples programas interconectados, preparados para acoger, tanto a las actividades previstas, como a las imprevistas de una ciudad.

Los proyectos híbridos están pensados para que, gracias a las actividades que se desarrollan en su interior, se produzca una retroalimentación entre la vida privada y la vida pública.

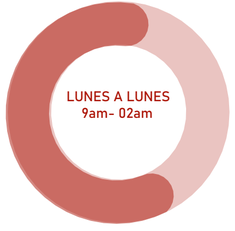
La permeabilidad del proyecto híbrido respecto a la ciudad lo hace accesible y la utilización privada de sus equipamientos amplía sus horarios de uso. Produciendo una actividad constante sin sometimiento alguno.

Son características de este proyecto híbrido la posibilidad de apertura a la ciudad favoreciendo el contacto entre desconocidos, intensificando el uso del suelo, permitiendo las relaciones humanas, dejando margen para la indeterminación.

En cuanto a lo programatico podemos observar que los híbridos se caracterizaran por la mixtura de usos dentro de un mismo espacio con diferentes programas, que a su vez tienen diferentes promotores, diferentes gestiones y diferentes usuarios.

Un proyecto híbrido puede ser tan heteregeneo como la ciudad misma. Su diversidad a nivel de usuarios, tiempos de usos y programas le brindan la intensidad y dinamismo propio de la urbe.

1. Programa comercial



2. Programa de Guarderìa nàutica

3. Programa Actividad deportiva



4. Programa de hotelería

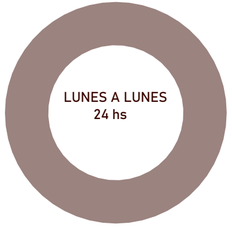


Gráfico 14. Horarios de Programas.

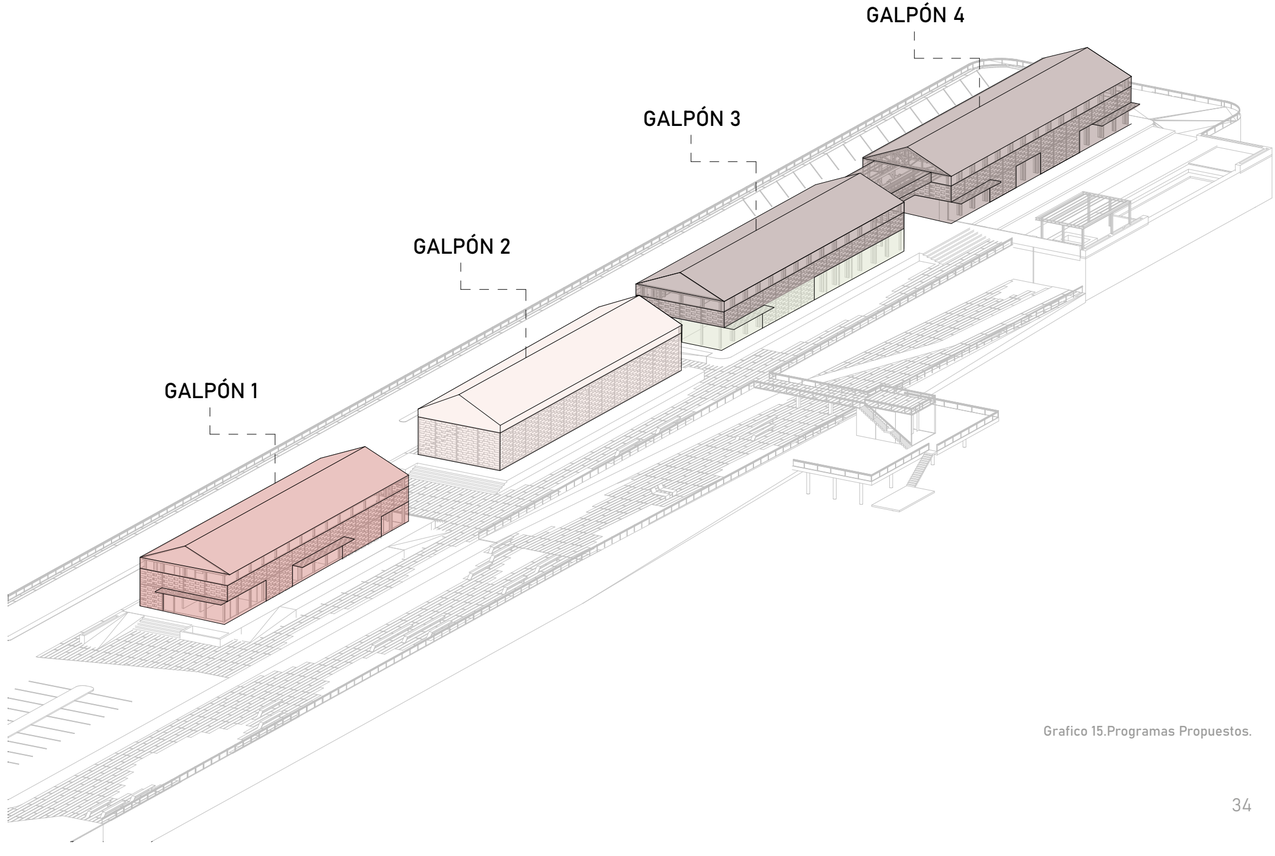


Grafico 15.Programas Propuestos.

Galpòn 1. Programa y usos.

En el primer Galpòn se propone un paseo comercial con locales que generan un espacio cubierto de encuentro y sociabilización.

Se plantea el programa dentro del primer galpon tomando como estrategia su proximidad a la calle. Invitando a quien transite por la calle a ingresar y recorrerlo.

La importancia de generar estos espacios radica en pensar un punto de encuentro en este sector del borde costero; donde la actividad como móvil será la responsabledel desplazamiento de un número considerado de personas con su consecuente impacto económico en la ciudad.

La arquitectura en el diseño de los espacios debera impactar en el bienestar y la productividad de las personas.

Un diseño cuidadoso, optimiza la experiencia del usuario, fomenta la interacción social, incorpora elementos naturales y aprovecha la tecnología, creando espacios que satisfacen las necesidades y deseos de los visitantes.

El ingreso se da mediantes rampas y escaleras que permiten el acceso al nivel del galpón Se trabajo su distribución programática con una circulación lineal en su misma cota de nivel.

La modulación de los locales parte de la modulación original de la estructura metálica del galpón; proponiendo diferentes alternativas proporcionales a esta modulación, generando los diferentes locales.

Se piensan vidrieras en el frente de los locales potenciando la circulación exterior, imponiendo indirectamente un tiempo de recorrido y apreciación a los peatones. En la parte central del galpón se encuentran la circulación vertical que brinda el acceso al segundo nivel. En la Parte posterior se encuentra los sectores de infrestructuras y soporte.

En la Planta Alta se de lugar a un restaurante pensando en la alta oferta gastronómica que tiene la ciudad de Victoria.

El acceso es parte de la circulación lineal del galpón. Mediante escaleras o ascensores se llega a un espacio proyectado para ofrecer tres sectores distintos a un público que pretende hacer las visuales hacia el río una experiencia diferente. Estos sectores con diferentes equipamientos en cuanto a lo mobiliario y su condición de abiertos o cerrados otorgan un carácter diferente a la percepción y confort de los comensales.

El soporte necesario para desarrollar esta actividad al igual que la infraestructura en cuanto a sanitarios y de mas dependencias se encuentran en el lateral opuesto al río, priorizando la facilidad de acceso desde la calle lateral de servicio y soporte.

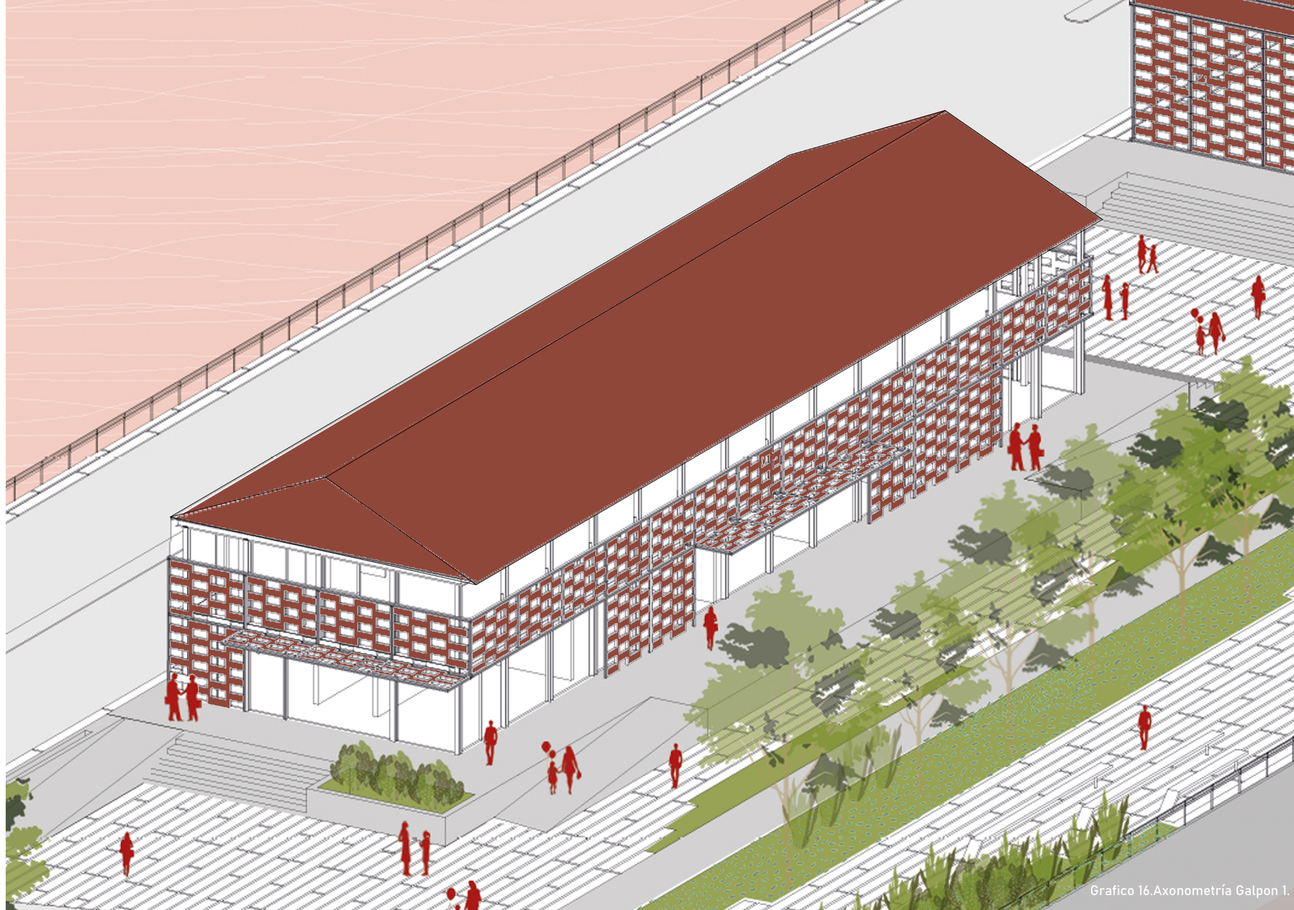


Grafico 16.Axonometría Galpon 1.

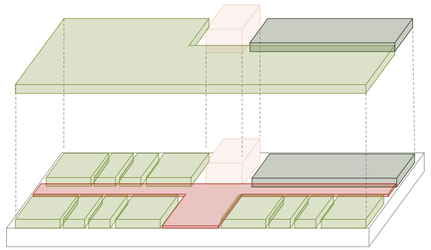


Gráfico 17. Distrubución de programa

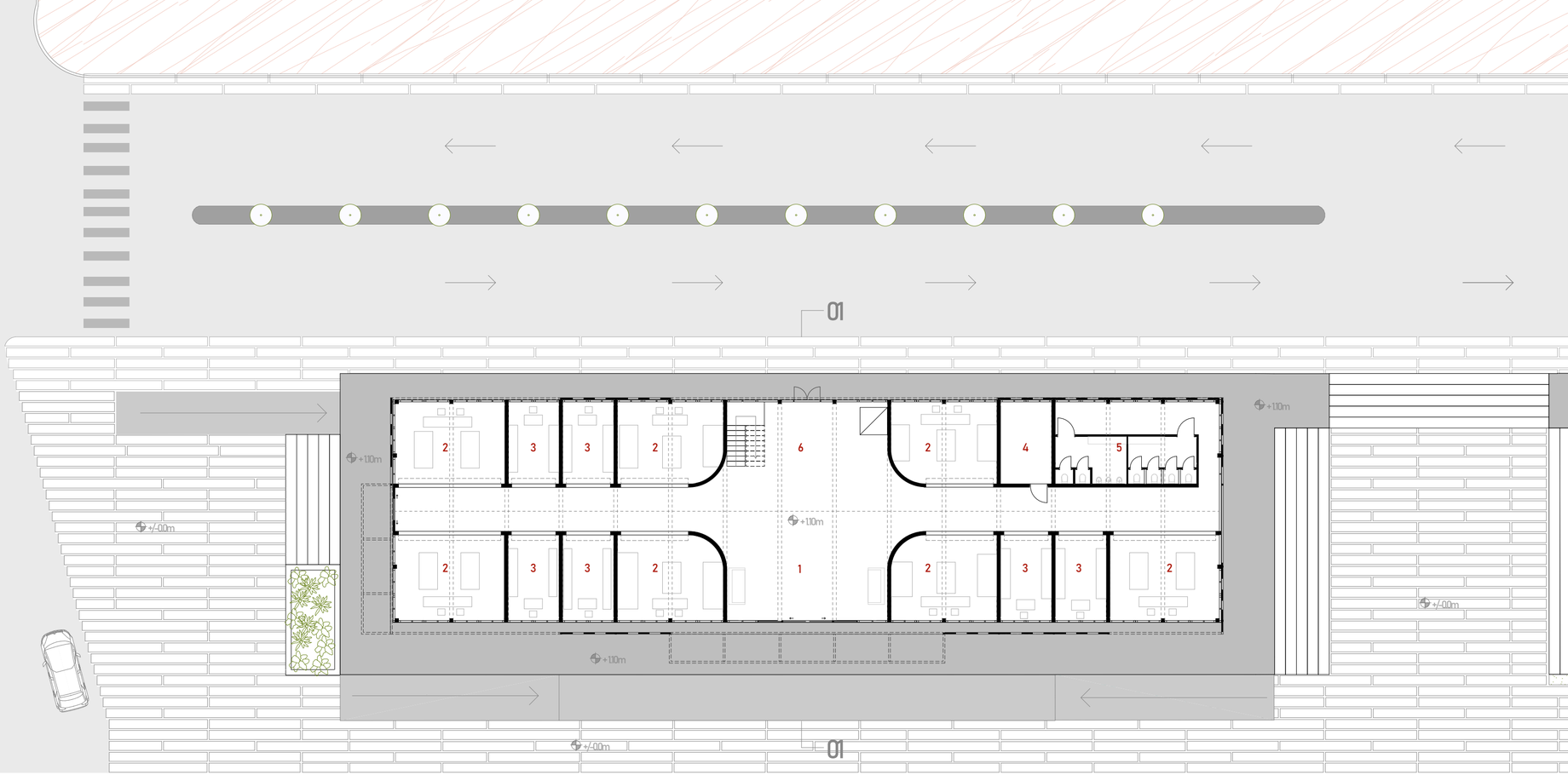
- Locales comerciales
- Circulación horizontal
- Circulación vertical
- Núcleo húmedos

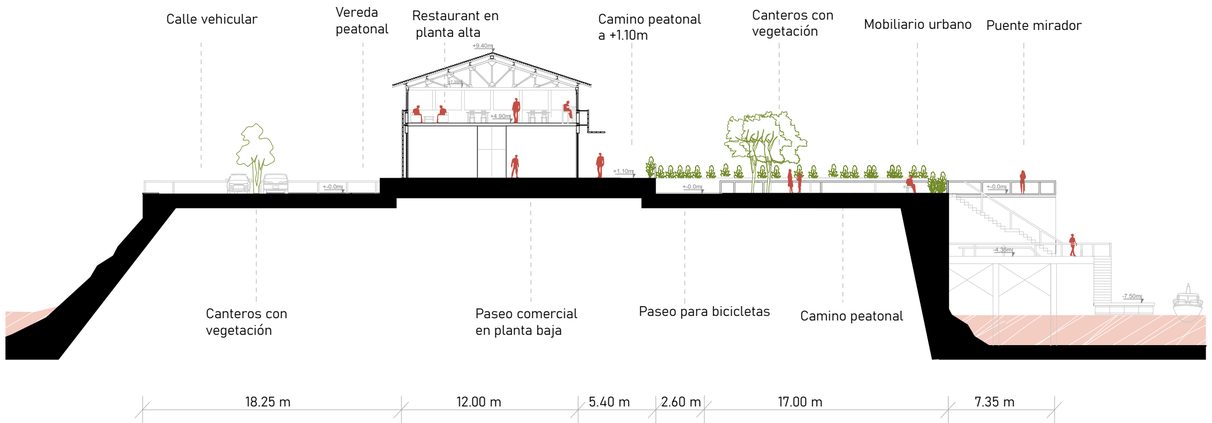
Designación de locales en Planta Baja

1. Ingreso
2. Local comercial 30 m²
3. Local comercial 15 m²
4. Depósito
5. Baños
6. Acceso a circulación vertical

0 10 40 N



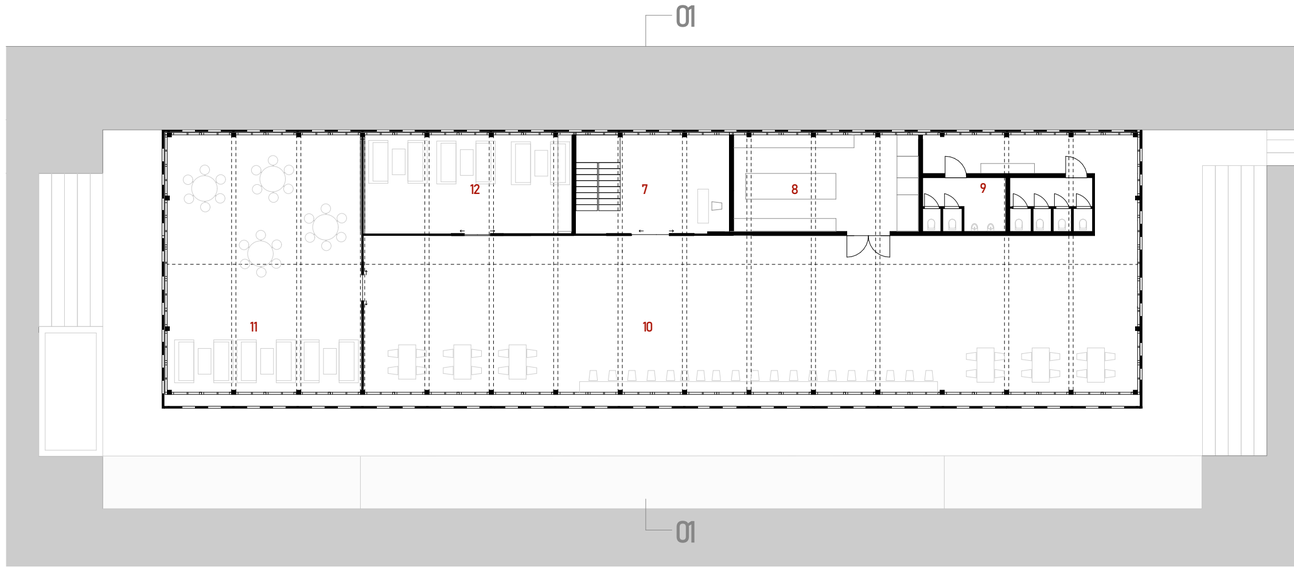




Corte 1-1

0 5 10

Planta Alta.



Designación de locales en Planta Alta

7. Recepción
8. Cocina
9. Baños
10. Comedor
11. Bar
12. Salon Vip

0 10 40 N

El movimiento a lo largo de las bandas.

La circulación que se platea en el proyecto es longitudinal.

Haciendo referencia al caso de estudio 1. La costanera de Paraná en Entre Ríos año 2001, donde se dan diferentes niveles de circulación presenta similitud con el terreno que tenemos en este proyecto se opto por plantear una circulación de esta manera donde se priorizan las visuales y cercanias al río.

La circulación se proyecta en bandas que marcan los distintos tiempos en el recorrido tener posibilidad de tener un espacio para descansar disfrutar del paisaje se impone un tiempo en el recorrido cerca del río se arma una banda de circulación peatonal con una marcada dirreccionalidad a un nivel intermedio.

Se plantea diferentes tiempos en la circulación hay sectores donde voy a tener permanencia, poder observar el paisaje, descansar, y a su vez voy a tener lugares con un tránsito más acelerado que me permite vincularme de un lugar a otro, entre un programa y otro. En la parte posterior se planteo un ingreso vehicular que es para abastecimiento de servicio y haciendo de soporte a los programas del proyecto.

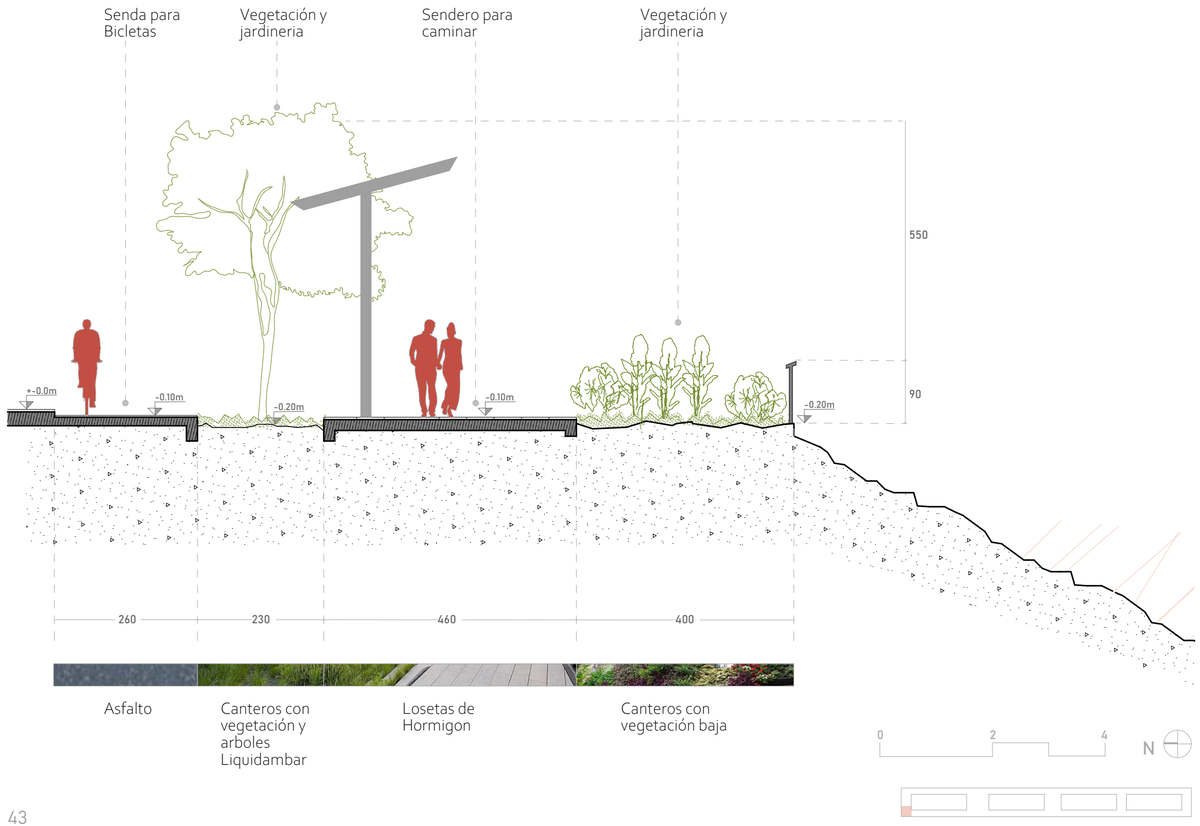
Ante la voluntad de enfatizar la linealidad del proyecto nos referenciamos en el caso de estudio 2. High Line en Nueva York 2014 donde la linealidad hace a la circulación del proyecto. Enfatizada mediante la implementación de un solado de losetas rectangulares con juntas verdes generando una mixtura entre lo construido y lo natural.

El equipamiento propuesto, respeta las dimensiones de estas bandas modificando su posición en el plano.

La horizontalidad de estas bandas en un plano a diferente nivel generara los bancos.



Imagen 15. **Abordaje del proyecto**


Senda para Bicletas
Vegetación y jardineria
Sendero para caminar
Vegetación y jardineria
550
90
+-0.0m
-0.10m
-0.20m
-0.10m
-0.20m
260
230
460
400
Asfalto
Canteros con vegetación y arboles Liquidambar
Losetas de Hormigon
Canteros con vegetación baja
0
2
4
N

Galpòn 2. Programa y usos.

La actividad motonáutica tiene un gran desarrollo a lo largo del río Paraná. La cantidad embarcaciones registradas conllevan a la demanda de un número considerado de espacios para un correcto guardado.

Sabiendo del impacto local y regional que tiene el desarrollo del frente costero de Victoria nos lleva a proponer la posibilidad del guardado de embarcaciones de manera eventual o permanente. Por tal motivo en el segundo galpón se propone una guarderia náutica con capacidad de albergar 90 embarcaciones. Teniendo en cuenta su proximidad al río y al sector de prefectura es un lugar estratégico para la facil botadura de las embarcaciones.

El ingreso a la guardería náutica se da por la calle vehicular lateral. El ingreso peatonal es factible medianteuna rampa mientras que el ingreso de las embarcaciones se dan mediante el empleo de montacargas mecánicos. La modulación de cada box parte de la modulación original de la estructura metálica del galpón y teniendo en cuenta la altura de este se permite considerar tres niveles para el guardado de las embarcaciones con una capacidad de hasta 90 embarcaciones se prevee su uso durante los 7 dias de la semana.

En determinado sectores se generaran espacios posibilitantes al desarrollo de diferentes programas al aire libre, son ejemplos de ellos ferias efímeras ,muy recurrentes en la zona de la costanera.

En un nivel intermedio se facilita el desarrollo de un circuito destinado al uso de bicicletas oalgun otro dispositivo de ecomovilidad.

El recorte de estas bandas de circulación en modo de canterosse plantean generando un velo permeable entre lo construido y lo natural.

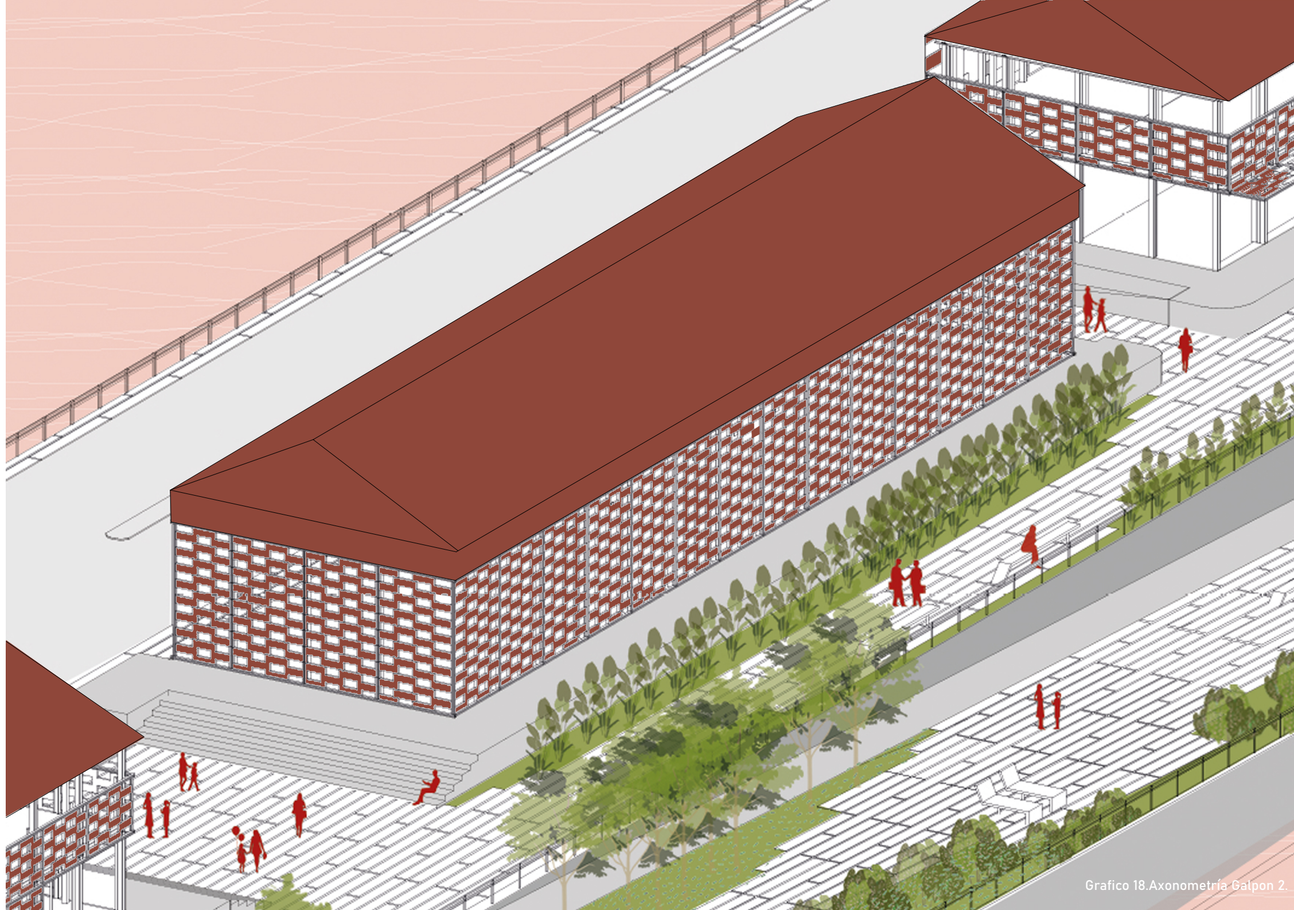


Grafico 18.Axonometría Galpon 2.

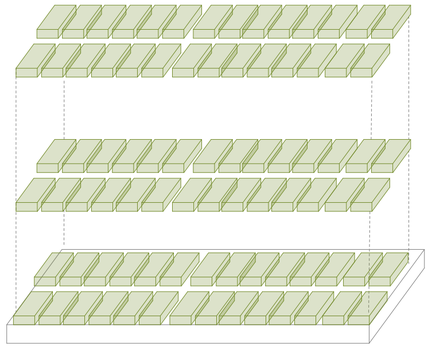


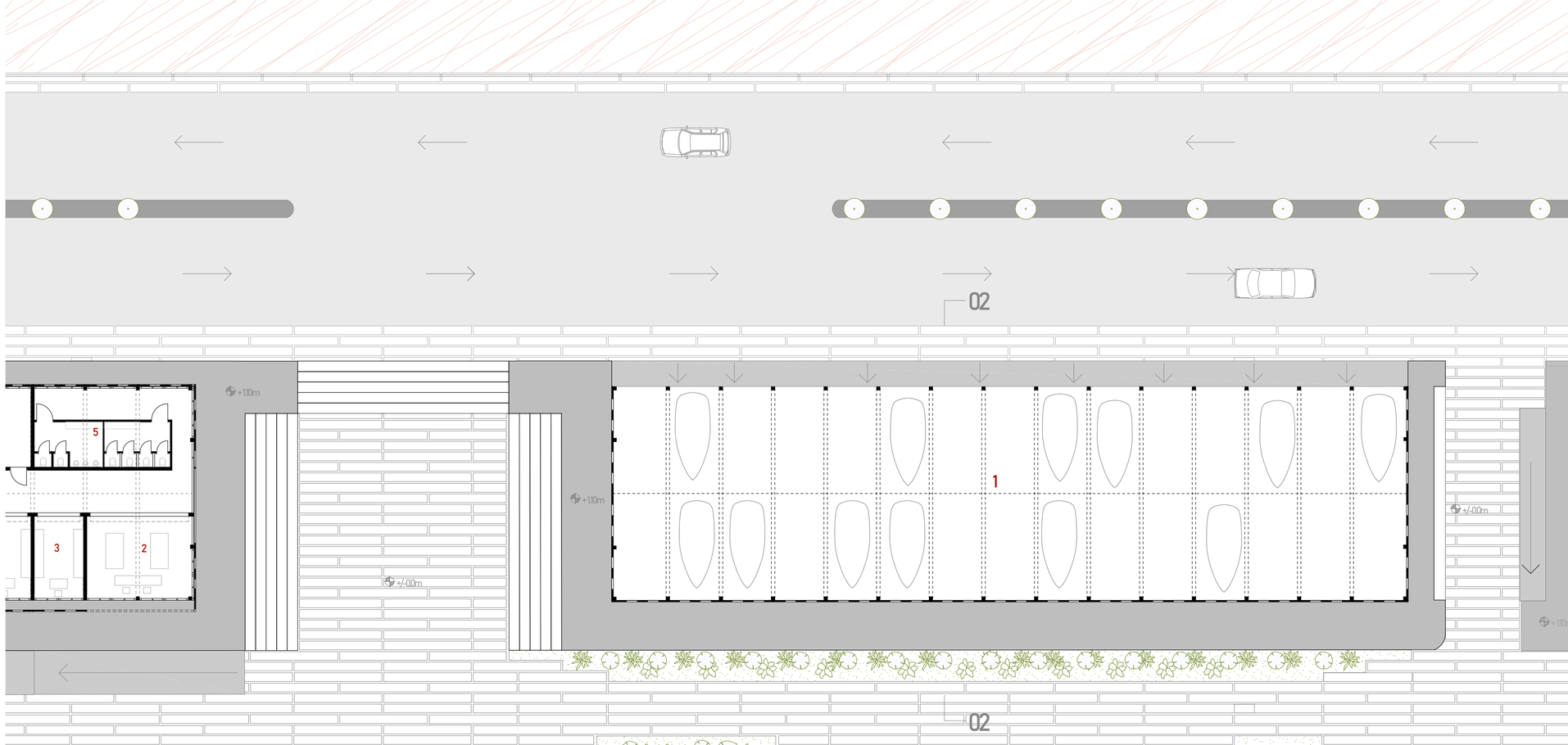
Gráfico 19. Distrubución de programa

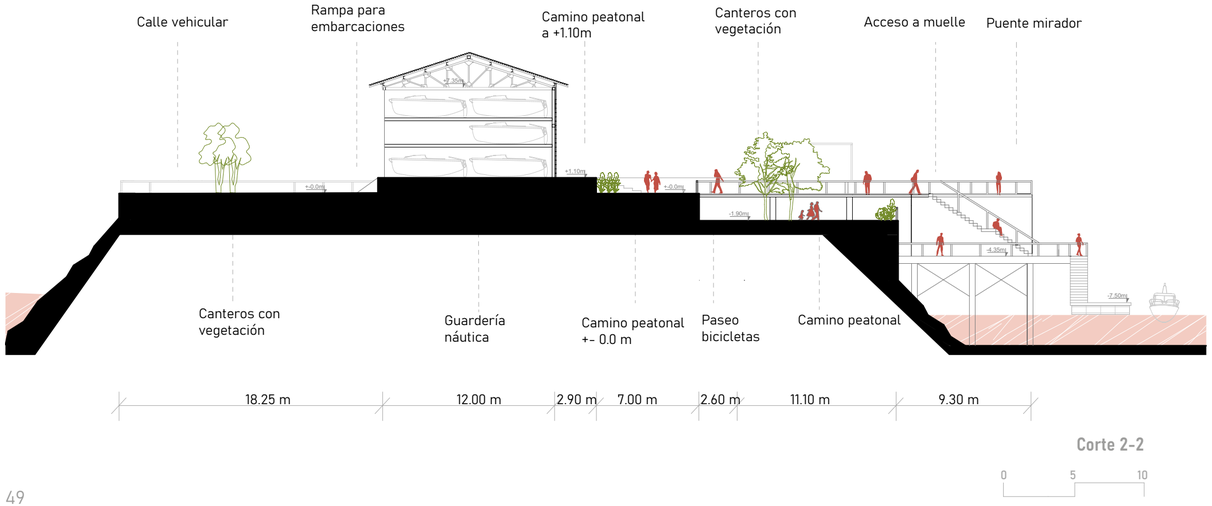
Designación de locales en Planta Baja

Boxes para embarcaciones

1. Boxes de 17 m²

0 10 40 N



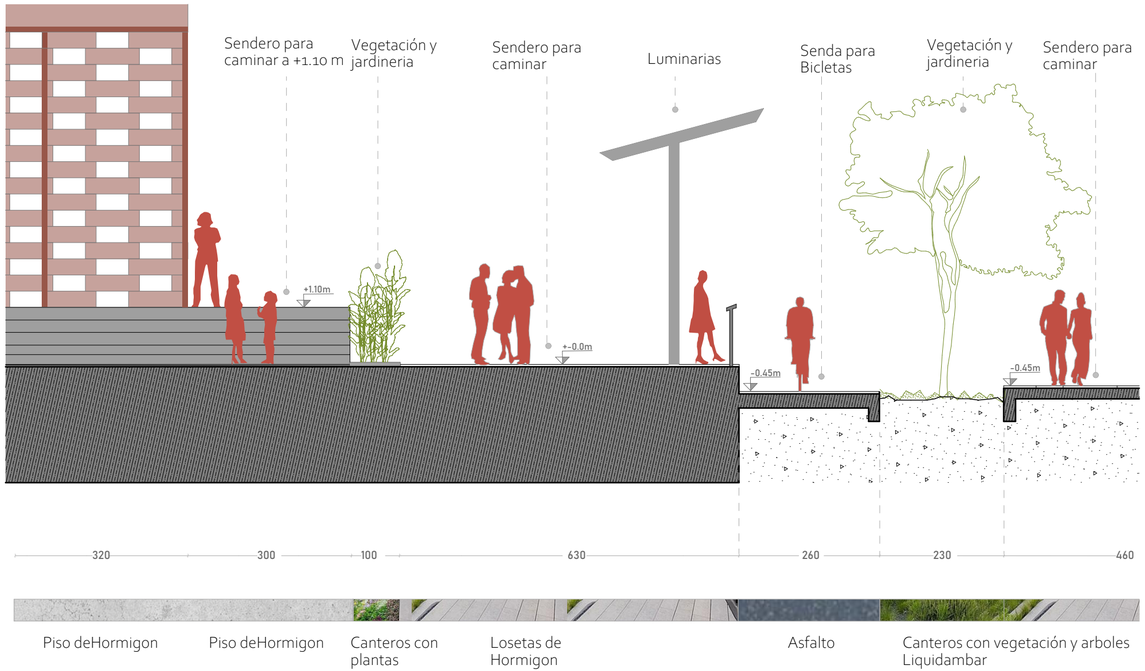


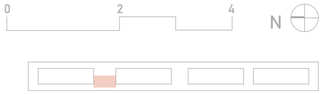
Corte 2-2

0 5 10



Imagen 16. Transición G1 - G2


Sendero para caminar a +1.10 m
Vegetación y jardineria
Sendero para caminar
Luminarias
Senda para Bicletas
Vegetación y jardineria
Sendero para caminar
+1.10m
+-0.0m
-0.45m
-0.45m
320
300
100
630
260
230
460
Piso deHormigon
Piso deHormigon
Canteros con plantas
Losetas de Hormigon
Asfalto
Canteros con vegetación y arboles Liquidambar


0
2
4
N

Galpòn 3. Programa y usos.

Por la posición del galpón 03 dentro del proyecto, se desarrolla en este espacio tres usos diferentes, sobre la calle lateral vehicular en planta baja se desarrolla un espacio mas para la guardería nautica que podra ser soporte del programa de hotel.

Sobre el frente del río y tambien en planta baja se plantea el programa de gimnasio que podrá de ser de uso público y tambien dar soporte al hotel.

Y en el segundo nivel se completara el programa del galpon 04 con mas habitaciones del hotel que van a vincularse con el galpon 03 mediante un puente.

La consciencia en torno a la salud y la importancia del deporte para una buena calidad de vida es un tema de interés para el público general en estos ultimos años. La necesidad de las personas por sentirse mejor y tener un lugar para la sociabilizacion fueron el impulsor que en este galpón se proyecte un gimnasio.

El acceso se da de forma perpendicular a la circulación peatonal estructurado del proyecto mediante rampas y escaleras que vinculan al hall de acceso. El desarrollo del programa se da en un solo nivel ocupando la mitad longitudinal del galpón, brindando diferentes espacios para distintas actividades deportivas. Teniendo en cuenta la intensidad de estas diferentes actividades se considera el área de servicio necesaria para brindar soporte al programa En la otra mitad longitudinal del galpón se destina como guardería náutica formando parte del programa hotelero.

La transversalidad como facilitadora de llegada

En el centro del proyecto se da una circulación transversal que permite la vinculación de la circulación vehicular y el muelle. Permitiendo de este modo el flujo de personas, en un nivel diferente a la circulación longitudinal donde las visuales y las experiencias de visualizar el río por encima de la cota 0 son premisas del sector.

Tener la posibilidad de acortar distancias y pensar el río como punto focal son objetivos que se priorizar a la hora de tomar partido.

Desde el corte del sector observamos las diferentes cotas de los distintos niveles y las oportunidades que segun la posición en el proyecto brindaría.

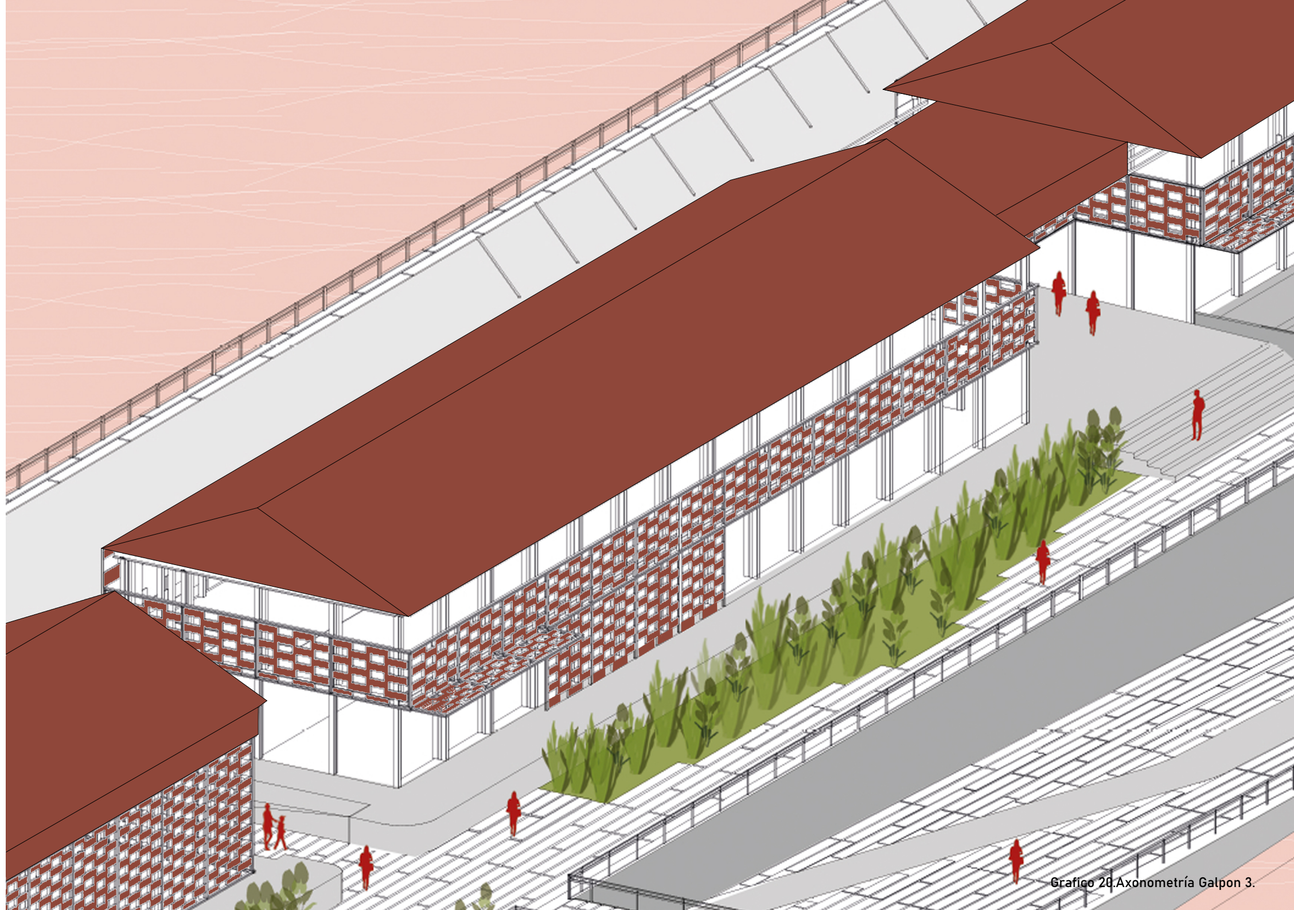


Grafico 20 Axonometría Galpon 3.

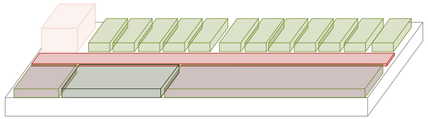


Gráfico 21. Distrubución de programa

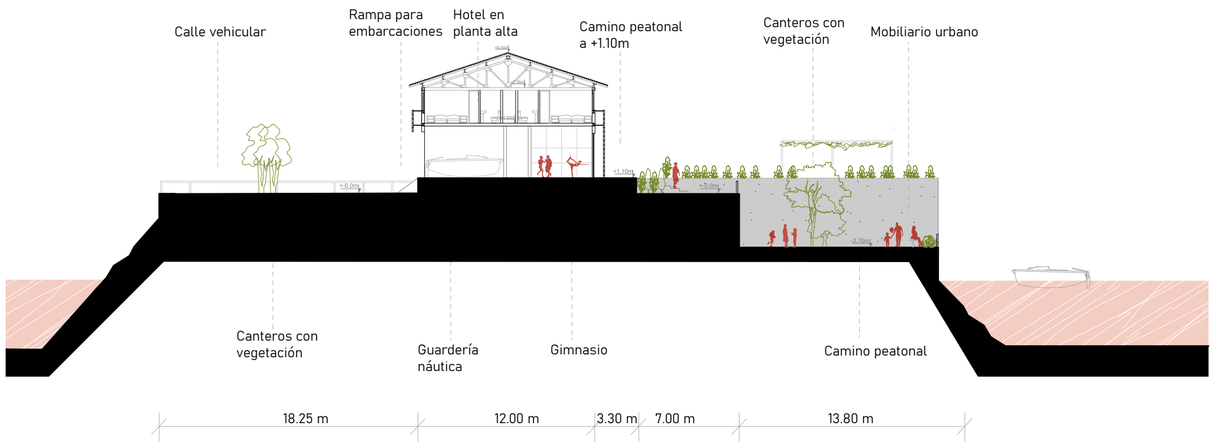
- Boxes embarcaiones
- Circulación horizontal
- Circulación vertical
- Núcleo húmedos
- Gimnasio

Designación de locales en Planta Baja

1. Ingreso - Recepción Gimnasio
2. Vestuario
3. Baños
4. Salon de baile
5. Sala musculacíon
6. Escalera de emergencia de hotel
7. Boxes para embarcaciones

0 10 40 N

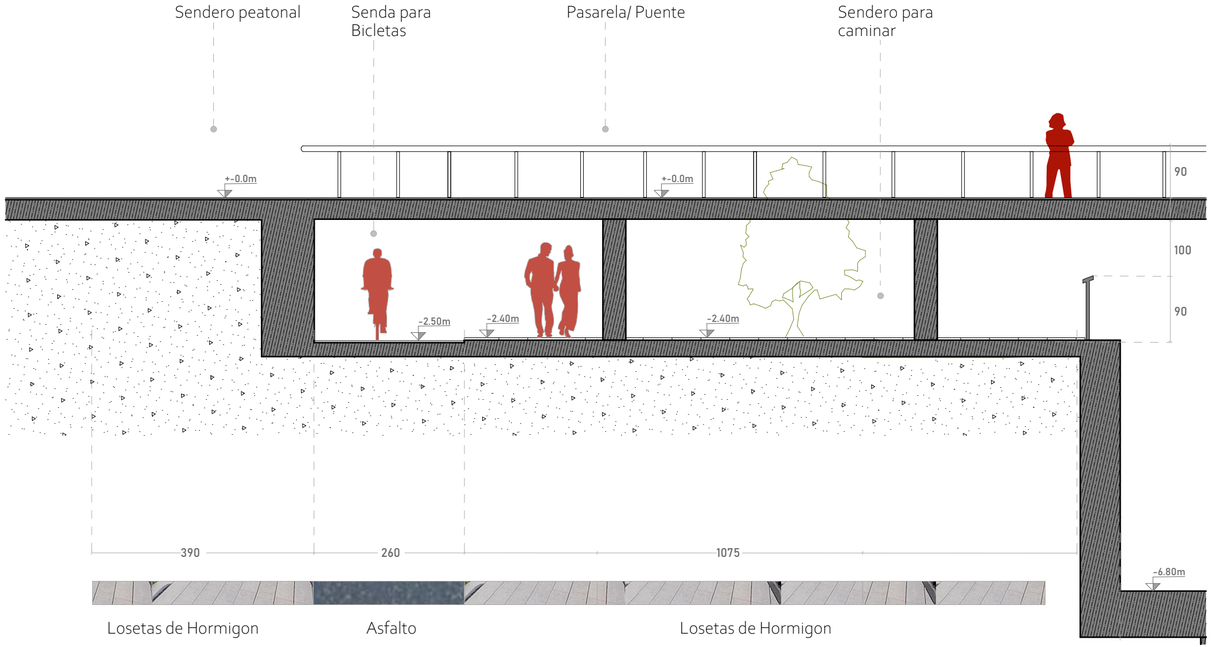


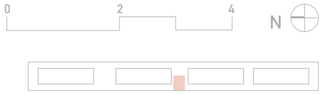


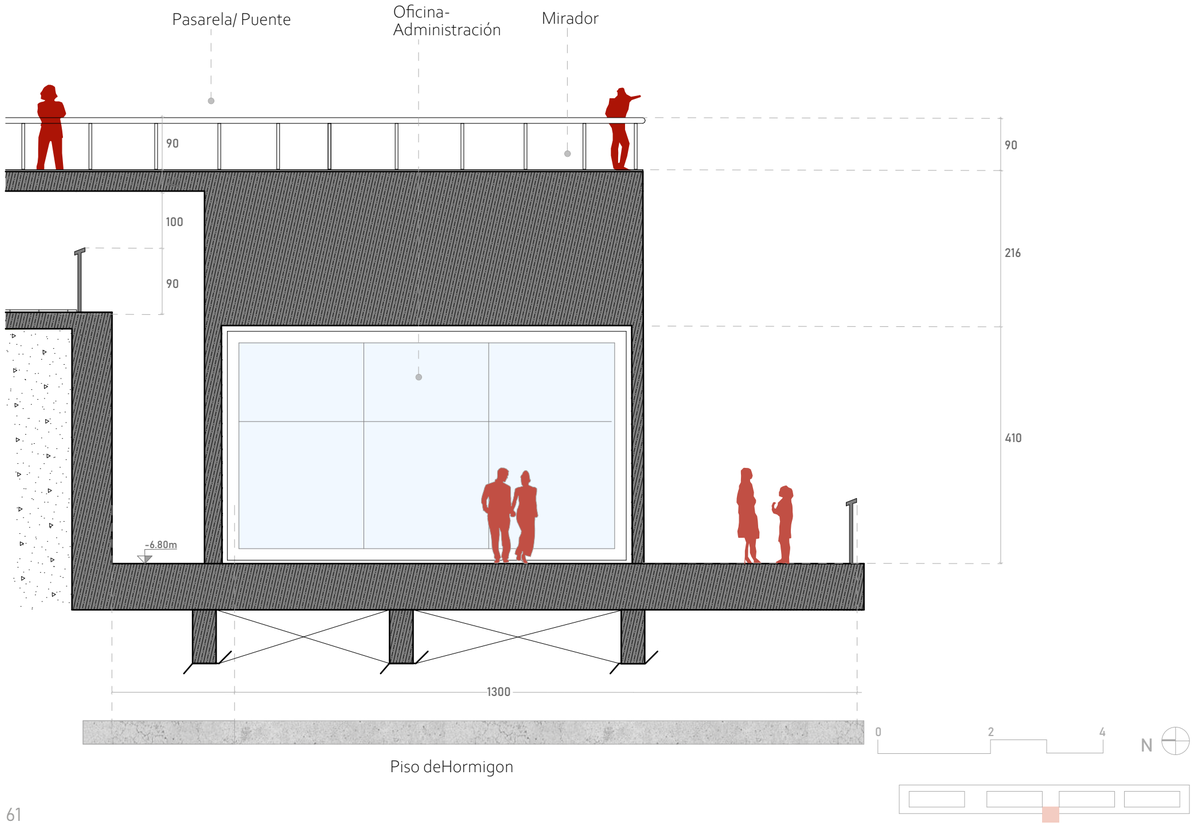
Corte 3-3

0 5 10

Imagen 17. Puente conector


Sendero peatonal
Senda para Bicletas
Pasarela/ Puente
Sendero para caminar
+-0.0m
+-0.0m
90
100
90
-2.50m
-2.40m
-2.40m
390
260
1075
-6.80m
Losetas de Hormigon
Asfalto
Losetas de Hormigon


0
2
4
N


Pasarela/ Puente
Oficina-
Administración
Mirador
90
100
90
90
216
410
-6.80m
1300
0
2
4
N
Piso deHormigon

Galpòn 4. Pograma y usos.

En la última década la ciudad de Victoria a experimentado un crecimiento a nivel turístico que la ha llevado a tener que demandar mayor cantidad de plazas en alojamientos para turistas que que visitan la ciudad. Por tal motivo en este último galpón se proyecta un hotel que acompañe a los alojamientos que ya existen en la ciudad. Un lugar único por su estrátegica ubicación y sus priviligiadas visuales.

El programa hotelero se abre al público en general, pero haciendo énfasis en aquellos turistas afisionados a la náutica o que accedan a la ciudad por vía fluvial . Para el proyecto se destina un galpón y la planta superior del galpón 03 para poder brindar un mayor número de habitaciones.

El acceso al hotel se da por un amplio hall recepción en planta baja que se complementa con amenitis para brindar confort a cada uno de sus huéspedes. El programa en planta se distrubuye en función de una circulación central. Mientras que en el exterior se piensa en una espacio abierto que permite visuales unicas al río y sus islas.

La piscina se materializa como un espejo de agua de borde infinito marcando su horizonte en el horizonte del río. La circulación vertical parte del hall hacia la planta superior, donde se encuentran las habitaciones, mediante ascensores hidraulicos y escaleras. Estas habitaciones estan moduladas y organizadas al igual que el resto del proyecto segun la estructura original del galpón.

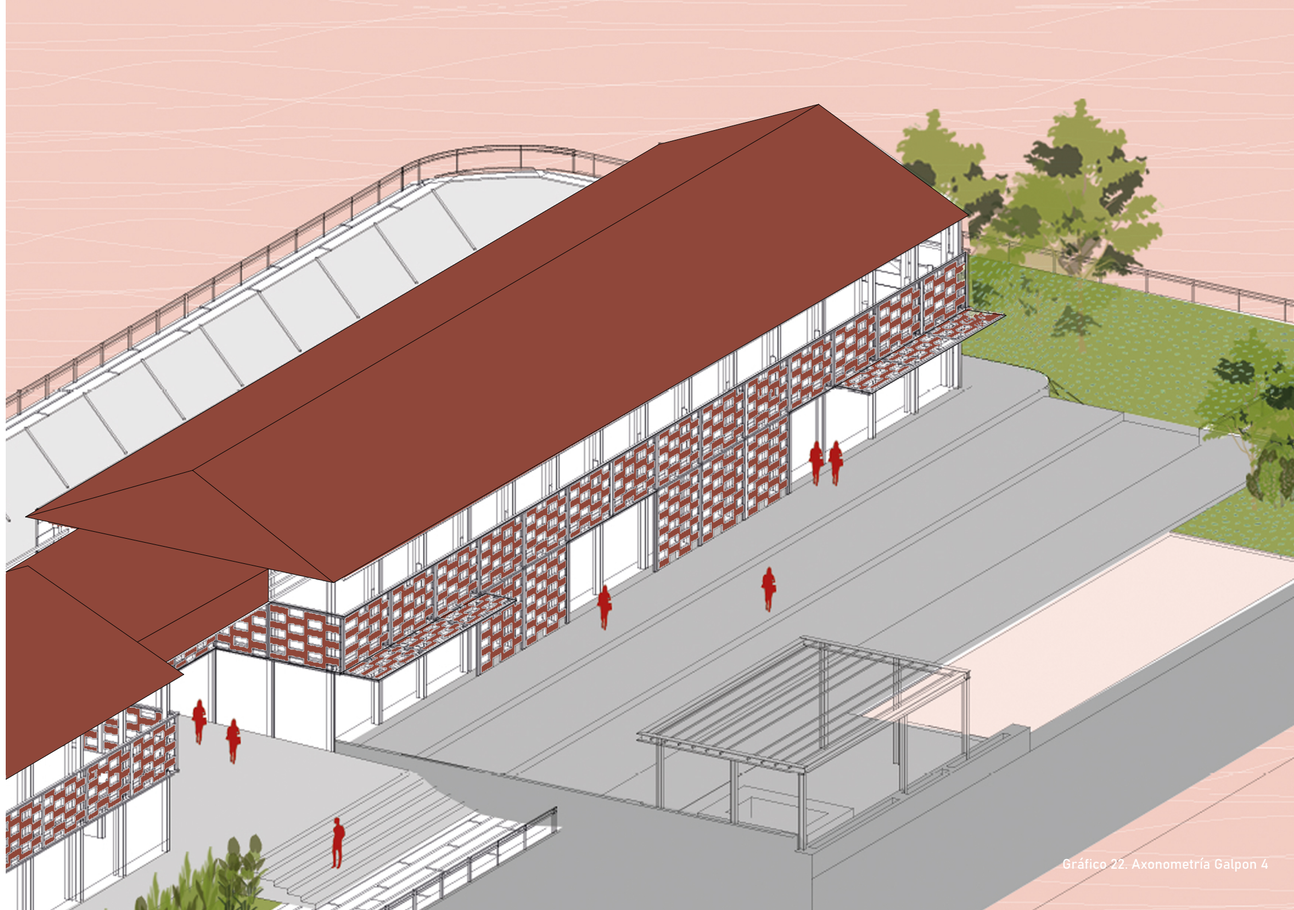


Gráfico 22. Axonometría Galpon 4

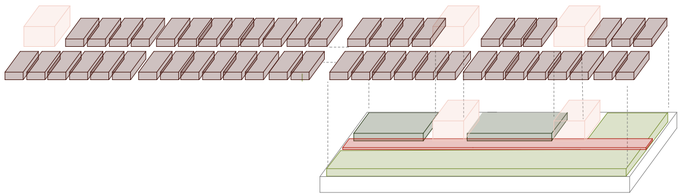


Gráfico 23. Distrubución de programa

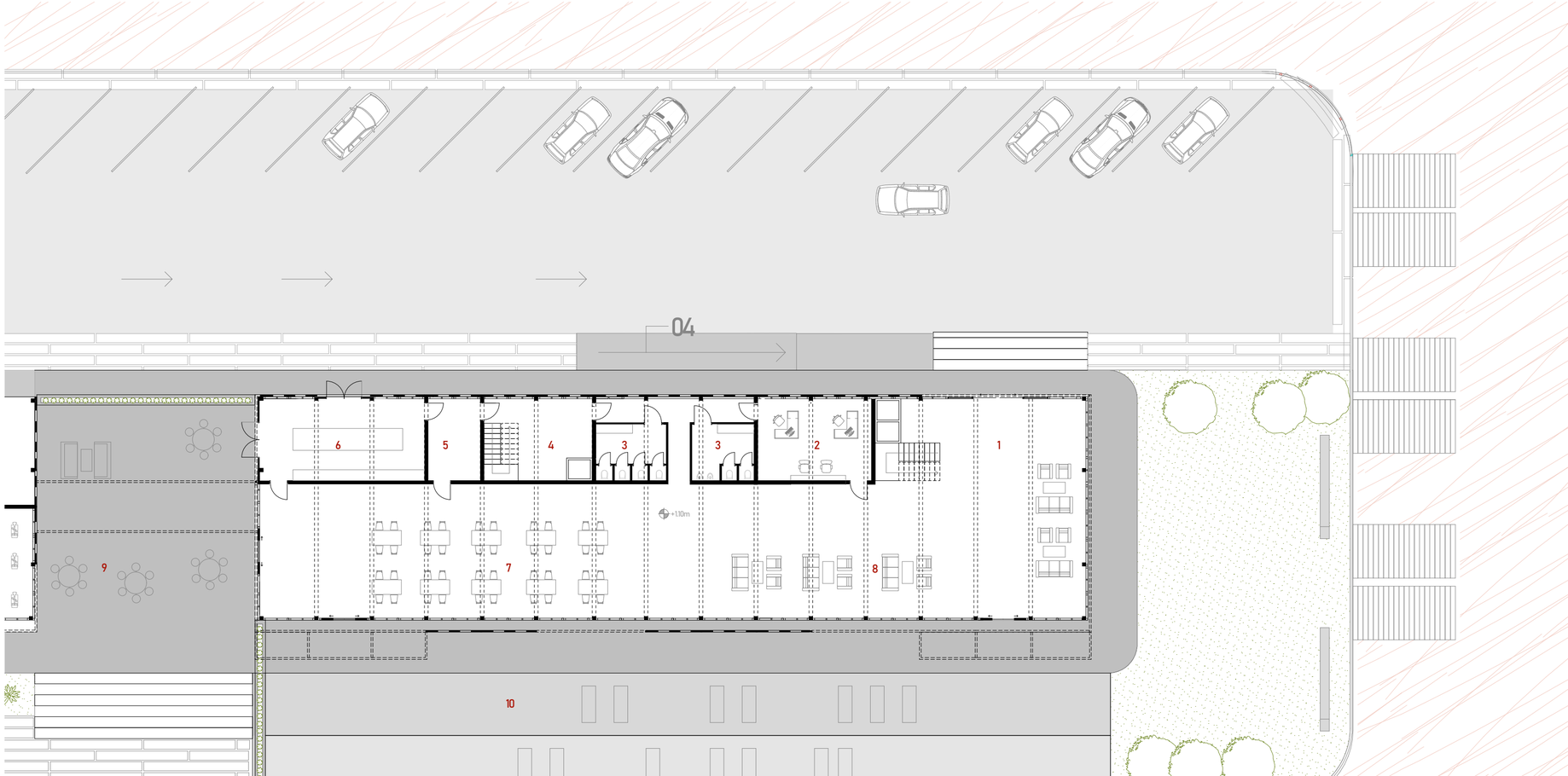
- Hall y estar
- Circulación horizontal
- Circulación vertical
- Núcleo húmedos
- Habitaciones

Designación de locales en Planta Baja

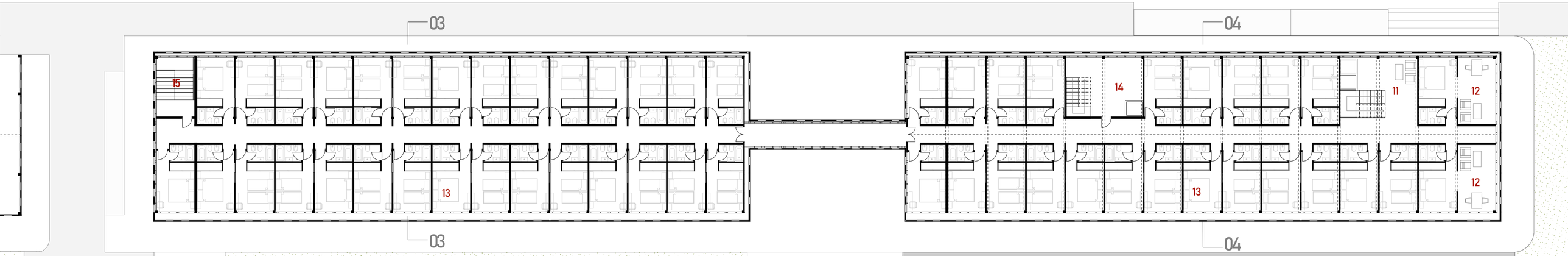
1. Ingreso - Hall
2. Administración
3. Baños
4. Circulación vertical de servicio
5. Depósito
6. Cocina
7. Desayunador
8. Living
9. Estar semicubierto
10. Solarium

0 10 40 N



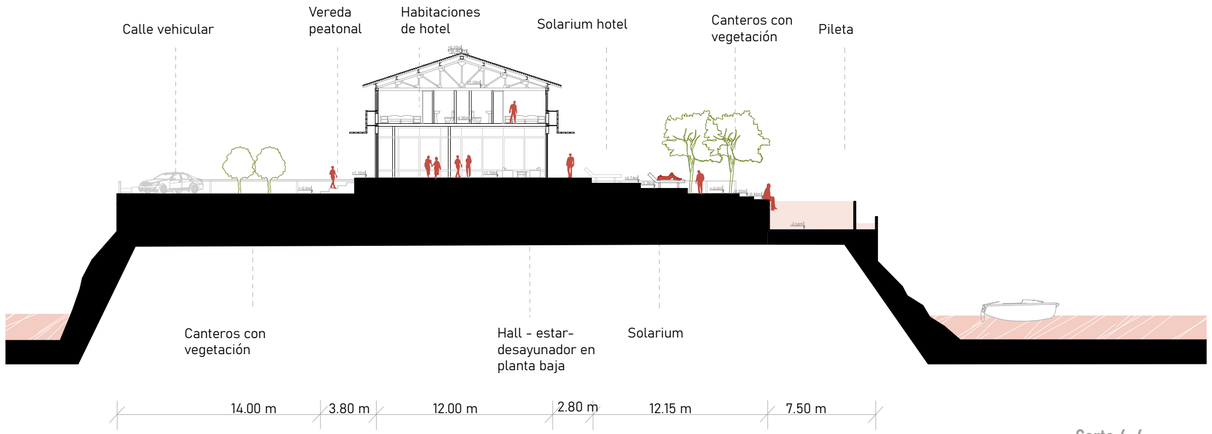


Planta Alta.



Designación de locales en Planta Alta

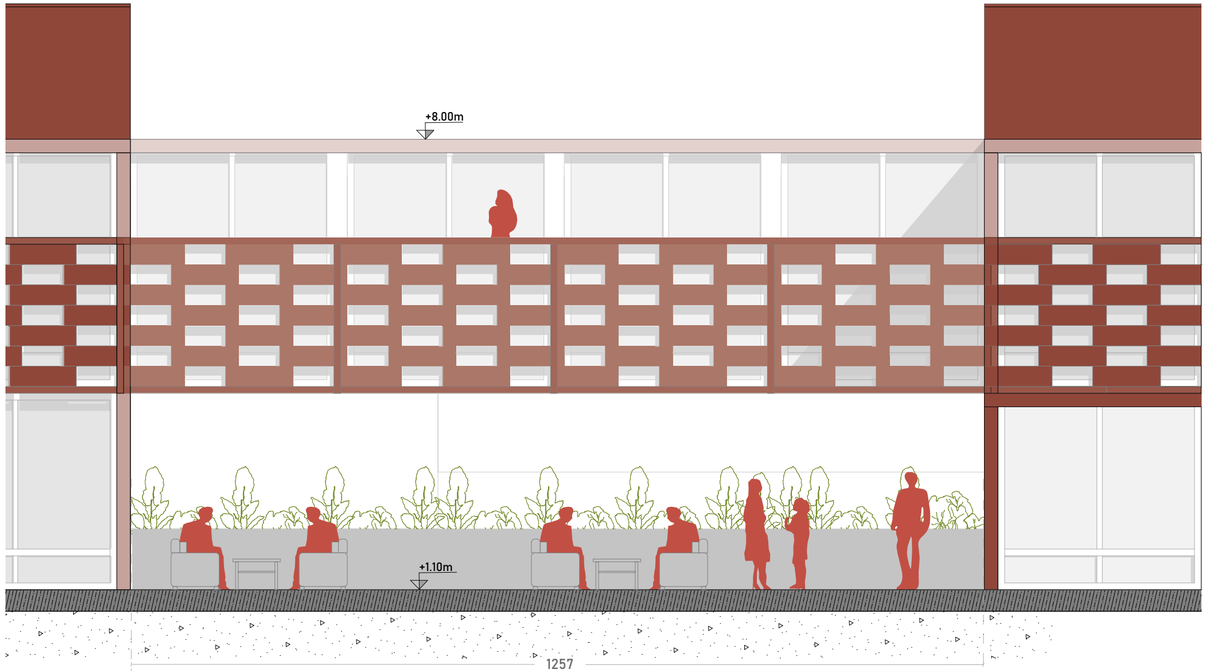
11. Hall de habitaciones
12. Habitación 32 m²
13. Habitación 17 m²
14. Depósito y núcleo de servicio
15. Escalera de emergencia



Corte 4-4

0 5 10

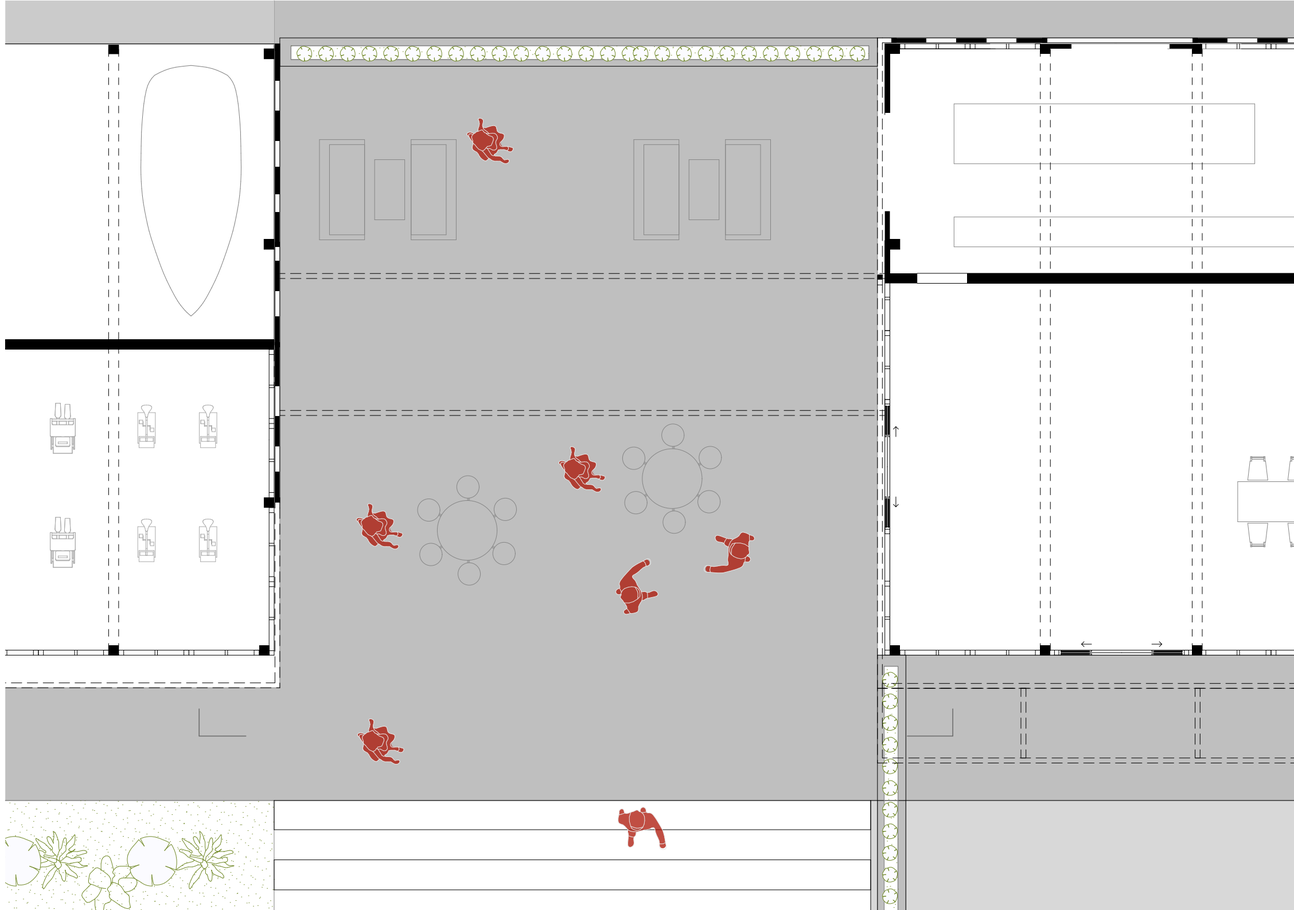
Imagen 18. Puente vinculante G3 - G4

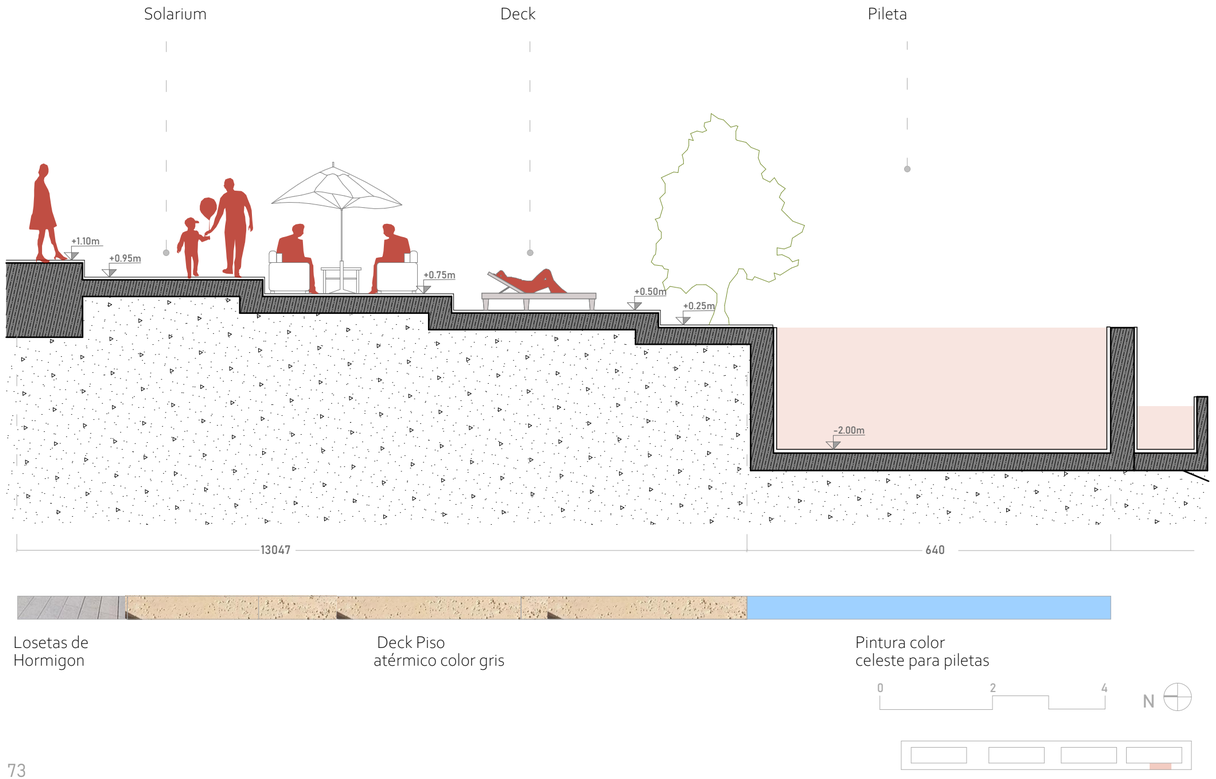


Piso deHormigon

0 2 4

N




Solarium
Deck
Pileta
+1.10m
+0.95m
+0.75m
+0.50m
+0.25m
-2.00m
13047
640
Losetas de Hormigon
Deck Piso atérmico color gris
Pintura color celeste para piletas
0
2
4
N

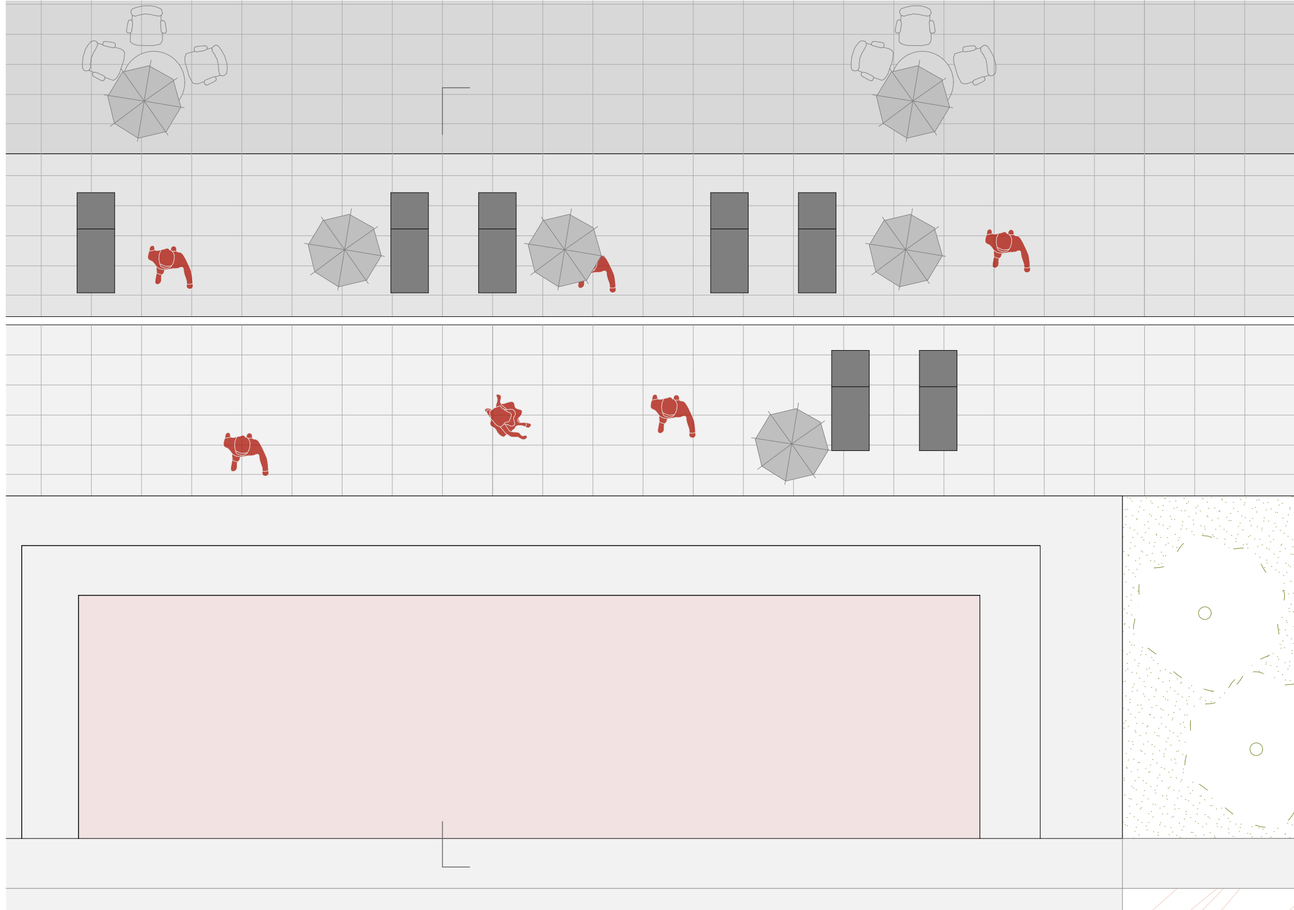




Imagen 19. Solarium hotel

04. LA EXPRESIÓN DEL EDIFICO

La piel del edificio.

"La piel del edificio es límite y es transición, es máscara y es transparencia. Tiene un espesor y ocupa tres dimensiones en el espacio, pero también tiene espesor en el espacio multidimensional de las variables a las que se dedica su control. Es cortina, filtro, amortiguador; es construcción para mantener los valores de las variables esenciales, como la temperatura, asoleamiento, ruido o privacidad en los niveles del bienestar. Cuando se piensa en la piel se piensa en algo autónomo, liberado de la estructura, que circunscriba un interior con confort. Ocupa o crea complejos espacios intermedios; se interpone entre pisos, habitaciones, estancias o lugares asociados a actividades concretas. Por lo tanto, la cara externa puede ser expresiva de lo interno manifestándose en continuidad con elementos de aislamiento interiores. Por otro lado, y a través de algún material, por ejemplo, la superficie externa es a la vez capaz de reflejar su alineamiento en la ciudad." BALDEWEG (1995,p.1)

La piel como elemento estrategico.

Para la fachada de los edificios y teniendo en cuenta la orientacion hacia el borde costero en el afan por controlar la incidencia que va a tener el sol durante las horas de la tarde, se penso una piel con determinadas caracteristicas que se presente como un velo cribado que permita filtrar la luz y dejar que el viento penetre. Se saco partido de las inmensas posibilidades constructivas y plásticas de este juegos de elementos. Se presenta como un tapiz mediante la relación de llenos y vacíos, a modo de parasoles y pantallas, optimizando los niveles deseados de iluminación. La iluminación afecta la percepción y las formas. De la transición entre la piel y el edificio se genera un recinto, un espacio intermedio, un umbral, un espacio que no es dentro, ni fuera. Las formas puras de los parasoles permite que la sutileza de la luz logre con el exterior un lenguaje de luces y sombras.

"El sol nunca supo de su grandeza hasta que incidio sobre la cara de un edificio" Louis Khan.



VISTA GALPÓN 01

0 2 4

Parque museo, Kalkriese. Alemania. 2002
Arqs. Gigon + Guyer

Caso de estudio 3

El diseño del paisaje y los medios arquitectónicos elegidos son principalmente de naturaleza abstracta.Exponiendo un lenguaje mas simbolico que figurativo. En consecuencia, el proyecto engloba solo algunas medidas a las que se debe ajustar la imaginación del visitante; siendo estas, tres sistemas de caminos en el terreno, la visualización del recorrido de u muralla, la tala de árboles y la reforestación, la reconstrucción parcial del paisaje anterior, así como tres pabellones y un museo.

Los sistemas de caminos representan el curso probable de la ruta de la legión romana a lo largo de la muralla. Esta se traza por medio de grandes placas de hierro colocadas irregularmente. Esta superficie de piso forma el acceso principal al terreno, exiviendo fragmentos de escritos históricos, romanos o contemporáneos.

A las intervenciones paisajísticas se superpone otra serie de recorridos contemporáneos con su connotacion marcial. Esta red permite a los visitantes desplazarse por el terreno como en un parque ajardinado. La coexistencia de la ruta romana y los caminos contemporáneos simbolizan una superposición de las capas de tiempo y culturas presentes en este lugar. En cuanto a la muralla, su ubicación y su supuesta altura ha sido materializada con postes de hierro; Cuando se dispone de pruebas arqueológicas de la existencia de la muralla, las barras de hierro se colocan más juntas. Cuando se colocan más separadas, estamos ante actual acto de especulacion. En el paisaje las medidas de diseño se realizaron con los medios de cultivo agrario y forestal contemporáneos. El bosque exitente se ha complementado con árboles para recomponer sus bordes anteriores.



Imagen 20 . Parque Museo Kalkriese. Pabellón "Comprender" y camino Aleman

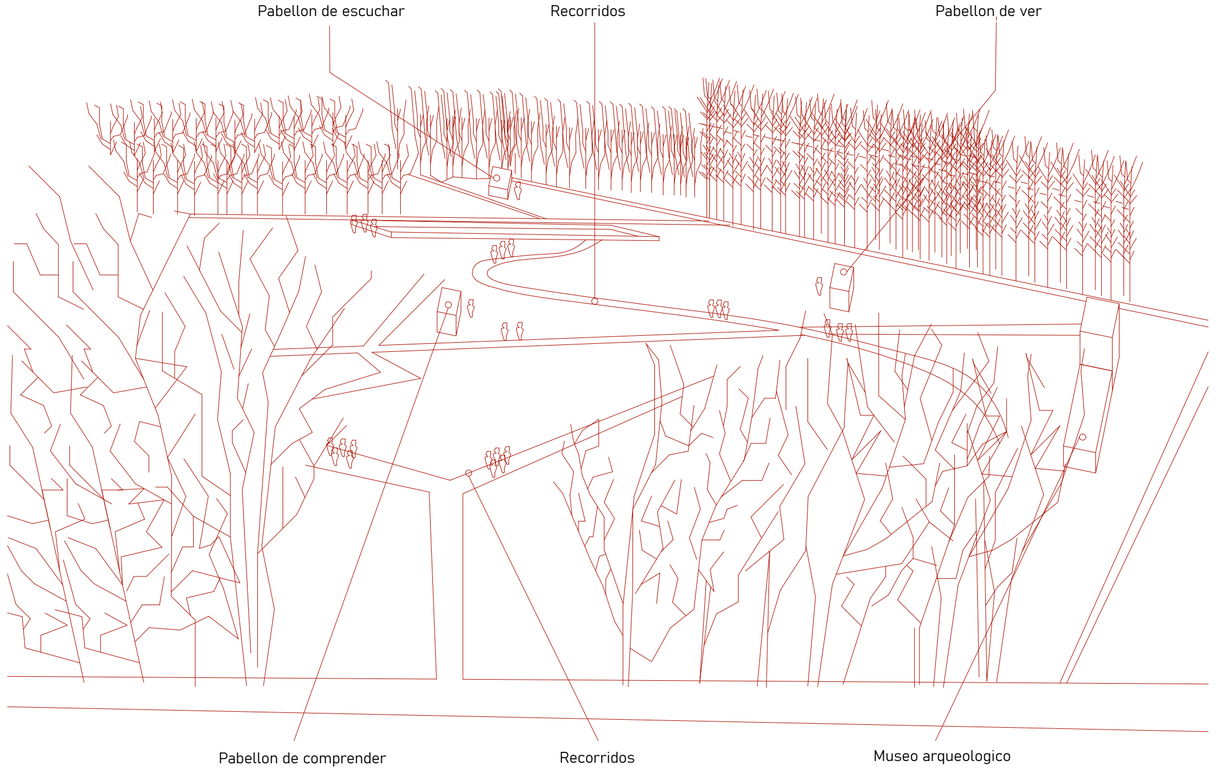


Gráfico 24. Pabellones y Parque

Tres pabellones en el campo, instrumentos de percepción, amplían y ponen en perspectiva las impresiones obtenidas al aire libre. El primer pabellón, denominado 'ver', proyecta el mundo exterior de forma invertida mediante una "cámara oscura!" sobre una semiesfera luminosa. El mundo está al revés. El pabellón "escuchar"posee un tubo acústico de gran tamaño que transmite los sonidos amplificados del mundo exterior a una sala aislada acústicamente. En el último pabellón, llamado "cuestionamiento", una pared con aberturas en forma de rendijas se encuentra frente a una pared con monitores de televisión. El museo consiste en un volumen de una sola planta elevado y una estructura en forma de torre en la parte superior desde donde se puede observar el paisaje. La exposición tiene lugar en el torso del edificio en una habitación oscura y sin divisiones. Aquí se muestran los artefactos recuperados y se exhiben imágenes, películas, dibujos, fotografías y mapas para mostrar los múltiples aspectos de la batalla. La exposición muestra, instruye, presenta, explica y responde. También equilibra la abstracción de las intervenciones en el paisaje.



Imagen 21. Parque Museo Kalkriese. Camino Romano y Pabellón "Comprender"

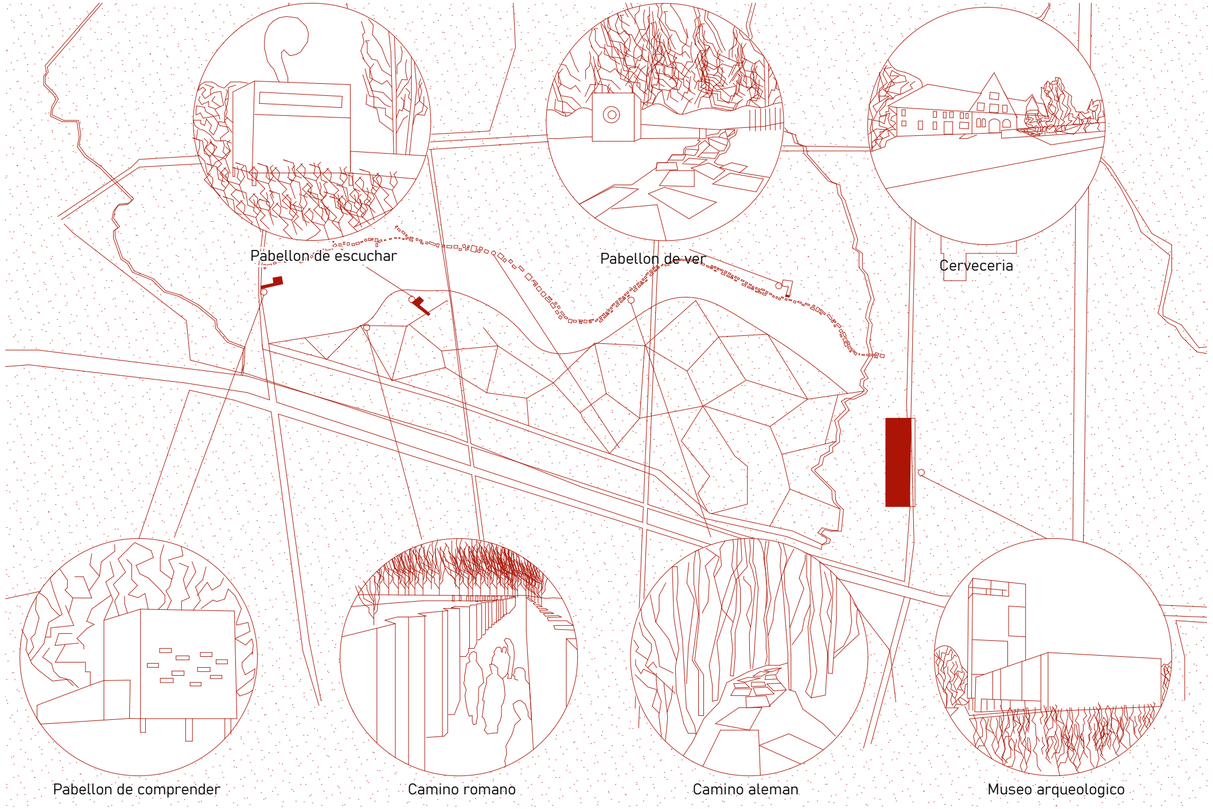
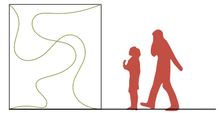


Grafico 25. Planta y Programas del parque museo

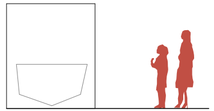
La piel del proyecto.

Las decidiciones tomadas en este proyecto de arquitectura, desde lo perceptual han sido en función de potenciar el despertar de sensaciones, el proyecto ha de ser acojedor, con una arquitectura sensibilizada con el proyecto y el entorno. Este proyecto como un juego constantes de luces y sombras , de transparencias y opacos transmite sensaciones, emociones de bienestar y confort dando lugar a espacios multisensoriales. El proyecto parte de pensar en una vida urbana, donde el valor de la calle y la vereda son preponderantes. Una arquitectura humanizada que provoca interacciones , empatia sensorial, entre las personas y el entorno, que sin lugar a dudas en su conjunto permiten disfrutar de la polifonía de los sentidos invitando a la intimidad sensorial, fortaleciendo las facultades mas sutiles y humanas. en el abordadaje sensorial del proyecto se incluyen el bienestar fisico, la orientación, la posición, el movimiento corporal y el sentido háptico, describiendo la capacidad de los materiales para convertirse en fuente de placer. La percepción fenomenológica incluye el valor de las experiencias cotidianas como fuente para la creatividad diferenciandose ampliamente del mero impacto visual.

Percepción objetiva.



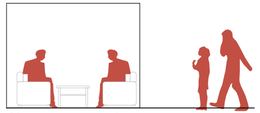
Ver vidrieras



Ver embarciones

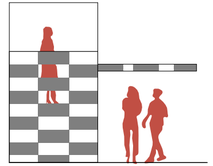


Ver personas en gimnasio

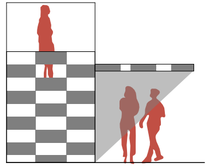


Ver personas en bares

Percepción subjetiva.



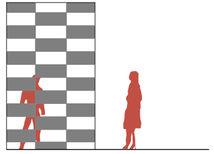
Ver por debajo - por encima



Ver en sombras- luz



Ver en diferentes cotas



Ver transpararencias- opaco

Gráfico 26. Percepciones



Imagen 22. Galpón 1 "Comercial"

Sistema constructivo.

Los galpones son instalaciónes de gran tamaño, de una sola planta y sin apoyos intermedios, para facilitar la operación sin obstáculos ni restricciones.

En el caso de las instalaciones del puerto de Victoria, se utilizaron como grandes espacios para almacenaje de productos o maquinarias. Estos galpones se construyeron con perfileria de acero de diferentes secciones, una construcción en seco que optimiza el tiempo de ejecución permitiendo ganar espacios y luminosidad, al no requerir de apoyos dentro de la nave. La estructura se compone varios elementos como zapatas, armaduras, columnas, largueros y cerramientos. Cada uno desempeñando un rol fundamental en la estabilidad, soporte y funcionalidad general de la edificación.

Las zapatas son elementos estructurales que se encargan de transmitir el peso de lo construido al suelo. Las cabriadas son sistemas reticulados constituidos a partir de la unión de varios perfiles de acero, ensamblados entre sí formando nodos, formando un unico elemento que soportara la cubierta inclinada. Las columnas son perfiles de acero de gran sección que soportan las cabreadas y transmiten esfuerzos sobre las zapatas. Debido a la solicitaciones que se encuentran expuestas deben ser ejecutadas en materiales de gran resistencia logrando de este modo evitar deformaciones. Los largueros son aquellos elementos sobre los que se despliega la cubierta de la nave, sirviendo con clavadores de las piezas metalicas. La distancia entre cada uno de los largueros y su sección estara directamente relacionada en función de la luz que han de salvar.

Del relevamiento de las estructuras exitentes en el puerto de Victoria se puede observar que en su mayoría se encuentran construidas con perfilerias de acero. Este sistema constructivo que ha facilitado generan grandes espacios de almacenaje, al mismo tiempo es un método constructivo industrializado que permite ejecutar piezas en talleres y luego llevarla a la locación de la obra. La posibilidad de disponer de un sistema constructivo no tradicional lleva a la optimización de los tiempos de ejecución de obra minimizando los posibles errores.

Al momento de pensar en una intervención dentro de la insfraestructura portuaria es de primordial atención encontrar aquel sistema constructivo que haga par con el existente optimizando los recursos. Para tal caso se ha optado por el empleo del sistema stell frame teniendo en cuenta las bondades constructivas y aislantes que presenta. Los elementos que hacen al sistema son de facil traslado e instalación lo cual facilita la labor de los operarios.

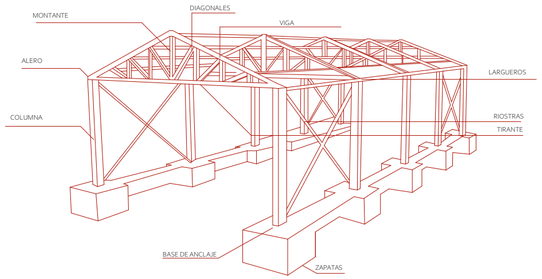
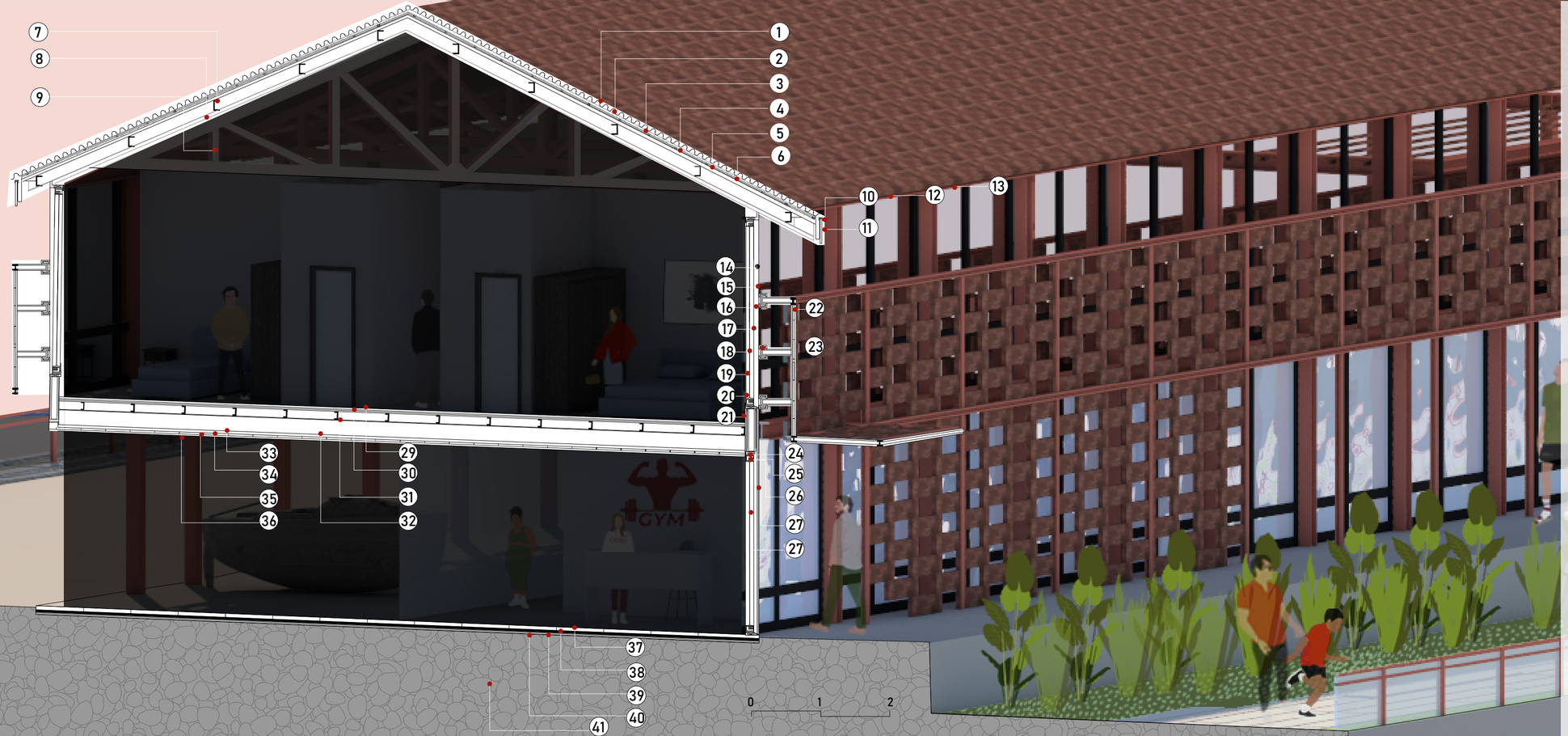


Gráfico 27. Estructura de galpones



Imagen 23. Galpón actual



CUBIERTA
1. Chapa acanalada de acero galvanizado
2. Escurridores 2x2"
3.Clavadores de 2x2"
4. Aislación termica lana de vidrio 50mm
5. Aislacion Hidraulica barrera contra agua y viento TYVEK
6.Cabios 3x7"
7. Perfil metálic0 perfil C 100x70x25x2mm
8.Entablonado 3/4".
9.Cabriada de acero con perfileria de angulos
10. Cenefa de terminación
11. Canaleta de acero plegado galvanizado
12.Alero
13. Chapa de cierre de acero galvanizado.

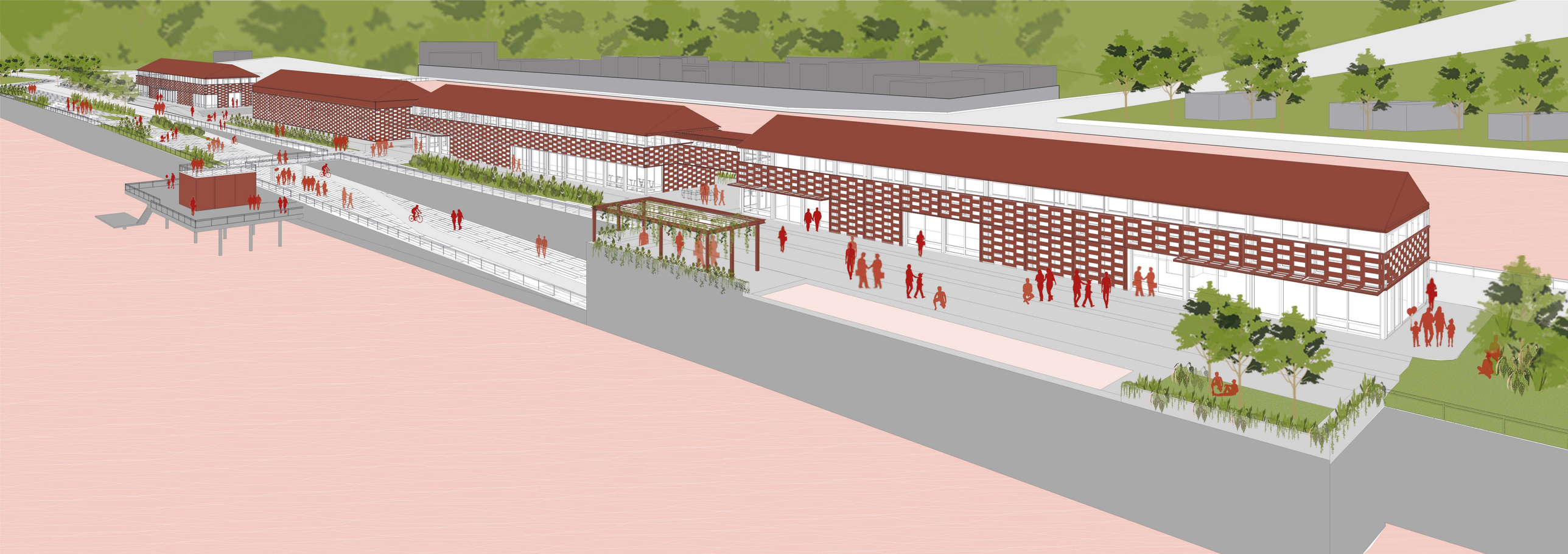
MURO
14.Placa cementicia
15.Aislacion Hidrofuga. TYVEK
16.Placa OSB
17.Solera perfil metalico
18.Montante perfil metalico
19.Aislacion termica lana de vidrio
20.Barrera de vapor
21.Revestimiento interior placa de yeso

PIEL
22.Placa de aluminio de núcleo de polietileno
23.Herraje para anclaje perfil metalico

ABERTURA
24.Contramarco
25. Premarco
26. Espuma de poliuterano
27. Carpinteria M de aluminio a nodizado, linea modena negro
28. Vidrio 4+4 laminado

ENTREPISO
29. Piso entablonado de viraró
30. Placa cementicia
31. Placa OSB
32. Perfil metalico C 140x50x15x2mm
33. Perfil metalico IPN 500
34. Solera 30mm de acero galvanizado
35.Montante 30mm de acero galvanizado
36. Barrera de vapor polietileno de 200 um

PISO
37. Piso porcelanato 80x80mm
38.Carpeta de nivelacion
39. Aislacion Hidrofuga
40.Film de polietileno de 200 um
41. Platea de H° existente



05. REFLEXIÓN FINAL

Desde el comienzo de este trabajo se hizo énfasis en lograr un proyecto que apuntara no solo a una mera cuestión funcional y programática, sino a la posibilidad de recuperar un espacio olvidado de la ciudad, teniendo en cuenta cuestiones urbanas, sociales y colectivas, logrando una resolución integral, de modo que su rol coincida con las necesidades analizadas de la ciudad.

No será suficiente con crear espacios que permitan el deambular de las personas. La calidad de estos espacios se medirá en función de sus condiciones. Las personas allí han de tener la posibilidad de encontrar un amplio abanico de actividades sociales y recreativas. Cada una de las distintas actividades que se propongan dentro del espacio proyectado estarán directamente influenciadas por la calidad del espacio exterior, un área verde natural donde el agua se convertirá en el horizonte de todas las visuales. Creemos por lo antes mencionado que construir ciudad es una responsabilidad que implica entre otras cosas, la incorporación de áreas como la que ocupa este proyecto; y al mismo tiempo no perder de vista la naturaleza que nos rodea. Esta propuesta como constructora del nuevo frente costero de la ciudad de Victoria se convierte en el espacio intermedio entre la ciudad y el río; ese nexo que vincula y pone en valor estos dos elementos. Hoy en medio de un nuevo paradigma medioambiental, proyectos como este llevan a que ciudades como Victoria puedan repensar su relación con el río, tal vez en una mirada opuesta a la de sus órigenes, pero haciendo énfasis en la calidad de vida de sus habitantes. Ellos solo podrán valorar el esplendor del escenario natural que los rodea si se facilitan los espacios para acercalos e involucrarlos en ese contexto natural.

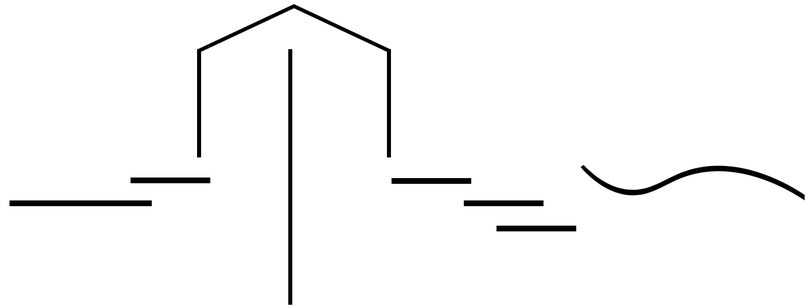


Gráfico 28. Síntesis del proyecto

06. BIBLIOGRAFÍA

Borja, Jordi; Muxí, Zaida .(2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. Latinoamericanos

Cornejo (2020).Los vacíos urbanos como respuesta arquitectónica. Corredor de Palermo .Buenos Aires https://repositorio.ub.edu.ar/handle/123456789/10034

Morales. Bernal (2018)Construir sobre lo construido.Arquitectura y patrimonio en la obra de Rafael Moneo. Madrid. https://oa.upm.es/54532/1/

Rodríguez María B. (2015)Vitalidad en el espacio público cotidiano como fuerza regeneradora en la ciudad. España

García Rafael (2020) Movimiento y Forma. Los procesos dinámicos en la arquitectura. https://oa.upm.es/66806/

Jan Ghel (1971) La humanización del espacio urbano. Reverte

Ramirez Casas.(2014)El proyecto del espacio público en la ciudad global. Buenos Aires. https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/52442

Piñero, J. / Ferrero, L. (2008).Pensar la ciudad después del puente. El proceso político del ordenamiento urbano en Victoria. https://cdsa.aacademica.org/000

Guilarte, María Julia (2018)Reconversiones Urbanas, re-interpretación de lo público. https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/71641

Dirk Schubert.(2004) Transformación de las zonas portuarias. Experiencias, posibilidades y problemas.

Rubén Edgardo Cabrera. (2004)Costanera Ciudad de Paraná . https://www.archdaily.cl/cl/626357/costanera-ciudad-de-parana-ruben-edgardo-cabrera

Carlos Parisi. (2014)Edificios Híbridos.https://habitatgecollectiu.wordpress.com/2014/01/16/edificios-hibridos-nuevas-formas-de-habitar-en-el-siglo-xxi

Hernandez , Mora (2012) Intervención Urbana. Proyecto: High Line, New York. https://proyectos6apuntes.wordpress.com/acerca-de/intervencion-urbana-proyecto-high-line

Annette Gigon, Mike Guyer. (2002)Museo Arqueológico y Parque Kalkriese. https://www.gigon-guyer.ch/en/project/comp-museum-kalkriese/

Gustavo López P. (2011) Memoria y presente urbano en Nueva York .https://navegandolaarquitectura.wordpress.com/2011/01/10/memoria-y-presente-urbano-en-nueva-york

Helio Piñon . (2009) Proyectar es construir