

Coletti, Valentina

Centro Cultural Los Pinos

**Tesis para la obtención del título de
grado de Arquitecta**

Director: Santillán, José Ignacio

Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.](#)

TRABAJO FINAL DE CARRERA

LIBRO DE TESIS

COLETTI VALENTINA

ÍNDICE

1

PARQUE LINEAL FERROVIARIO

- El ferrocarril en Córdoba
- Vaíos lineales en la ciudad
- Ubicación
- Propuesta

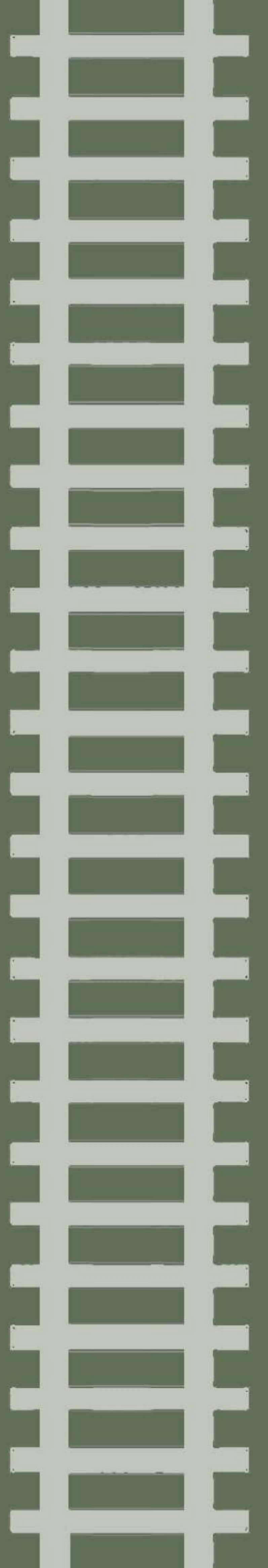
2

CENTRO CULTURAL LOS PINOS

- Tipología y Antecedentes
- Programa
- Implantación
- Proyecto



PARQUE LINEAL FERROVIARIO



- **EL FERROCARRIL EN CÓRDOBA**

- Historia
- Mapa ferroviario

- **VACÍOS LINEALES EN LA CIUDAD**

- Degradación de los sectores inmediatos a las vías del tren

- **ANTECEDENTES**

- Ejemplos de propuestas para vacíos lineales en el mundo

- **UBICACIÓN**

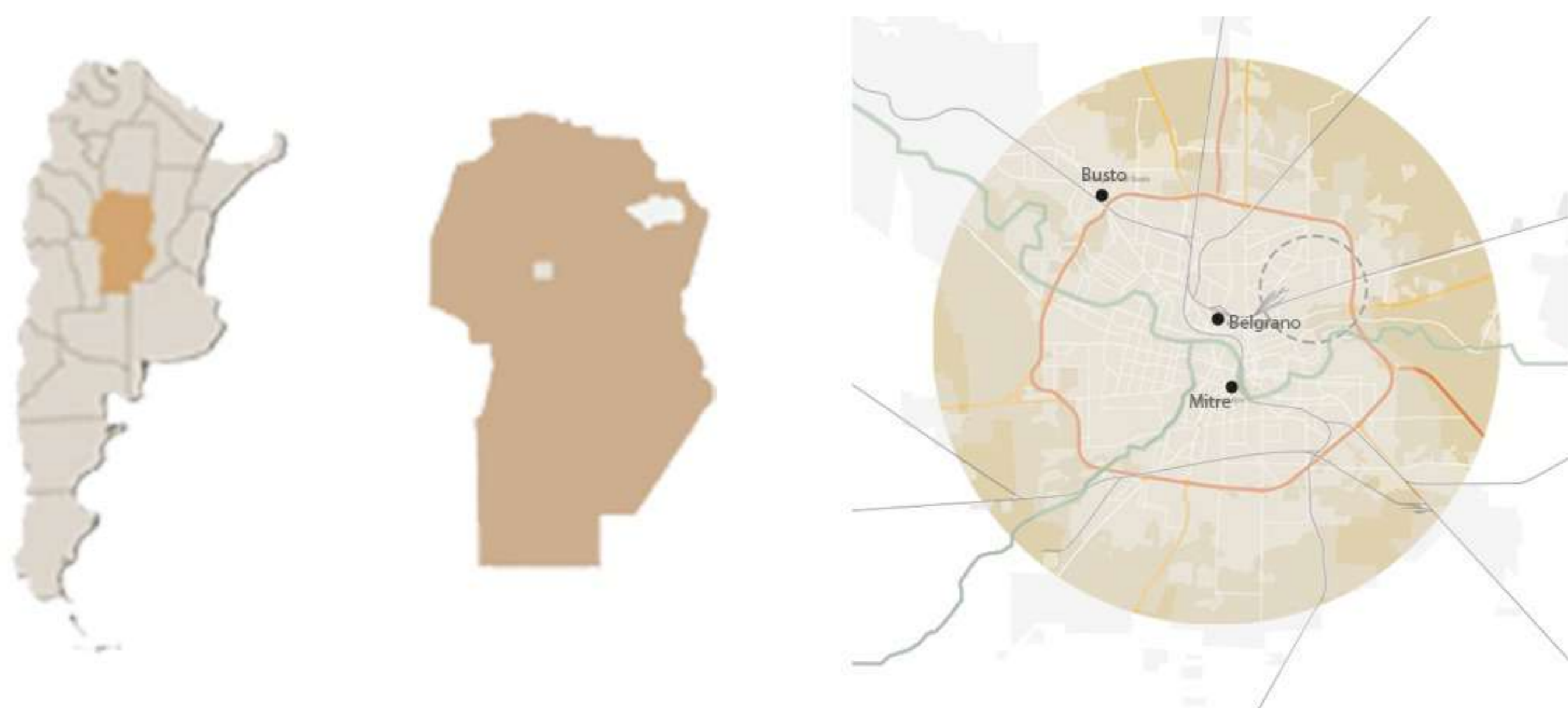
- Análisis del sector a intervenir

- **PROPUESTA**

- Estrategia



● EL FERROCARRIL EN CÓRDOBA



El territorio de la ciudad de Córdoba posee una extensa red ferroviaria, la cual cuenta con unos unos 10km de vías abandonadas. En muchos casos, estas vías constituyen barreras urbanas: terrenos que son usurpados y que dan lugar a asentamientos clandestinos. Es de público conocimiento que el ferrocarril tuvo un papel muy relevante en la historia de esta ciudad. A los pocos años de su fundación, desde las estaciones Mitre y Belgrano, tres líneas férreas (dos de capitales ingleses y una francesa) surcaban esta tierra con distintos ramales que permitían la comunicación con los principales puntos y puertos del país. El tren era un signo de progreso y modernidad. Pero esos días quedaron atrás. A fines de la década del setenta, la aplicación de diferentes políticas a nivel nacional provocó el desfinanciamiento a las empresas del Estado. Años más tarde, las privatizaciones de los años 90 dejaron al sistema ferroviario nacional en terapia intensiva con malas concesiones a empresas privadas, un material rodante obsoleto y muy antiguo, y la desaparición de la mayoría de los trenes de pasajeros en las provincias.

A día de hoy y sin planes de conservación y reutilización, la estación y las vías del Ferrocarril Mitre están casi abandonadas y un poco fuera de servicio desde la década de los noventa. Actualmente, el tren no funciona como un sistema de movilidad significativo en la ciudad y las frecuencias son muy reducidas. Lunes y viernes hay 10 servicios: cuatro son del Metropolitano y seis del Tren de las Sierras. De martes a jueves, se reduce a ocho servicios: cuatro del Metropolitano y cuatro del Tren de las Sierras. Por último, los fines de semanas hay seis servicios, tres hacia Valle Hermoso y tres hacia Córdoba



● VACÍOS LINEALES EN LA CIUDAD

- El desuso y desmantelación de los sectores donde está el ferrocarril transformó estos espacios en lugares vacíos, deshabitados, olvidados, espacios muertos, limitados a un solo uso: paso de las vías
- Actualmente, el ferrocarril no es considerado como una posibilidad de movilidad en la ciudad de Córdoba
- Límite geográfico y social, escasez de vinculaciones, discontinuidad del tejido residencial, aislamiento, desconexión urbana
- Edificios abandonados del ferrocarril con gran potencial de refuncionalización. Patrimonio olvidado
- Asentamientos informales
- Contaminación
- Deterioro ambiental
- Déficit de espacio público de calidad
- Falta de equipamiento público
- El movimiento peatonal se torna muy difícil
- Inseguridad. Poco movimiento nocturno
- Nula conexión entre barrios y área verde de vías
- Poca iluminación pública
- Mala planificación para el movimiento vehicular



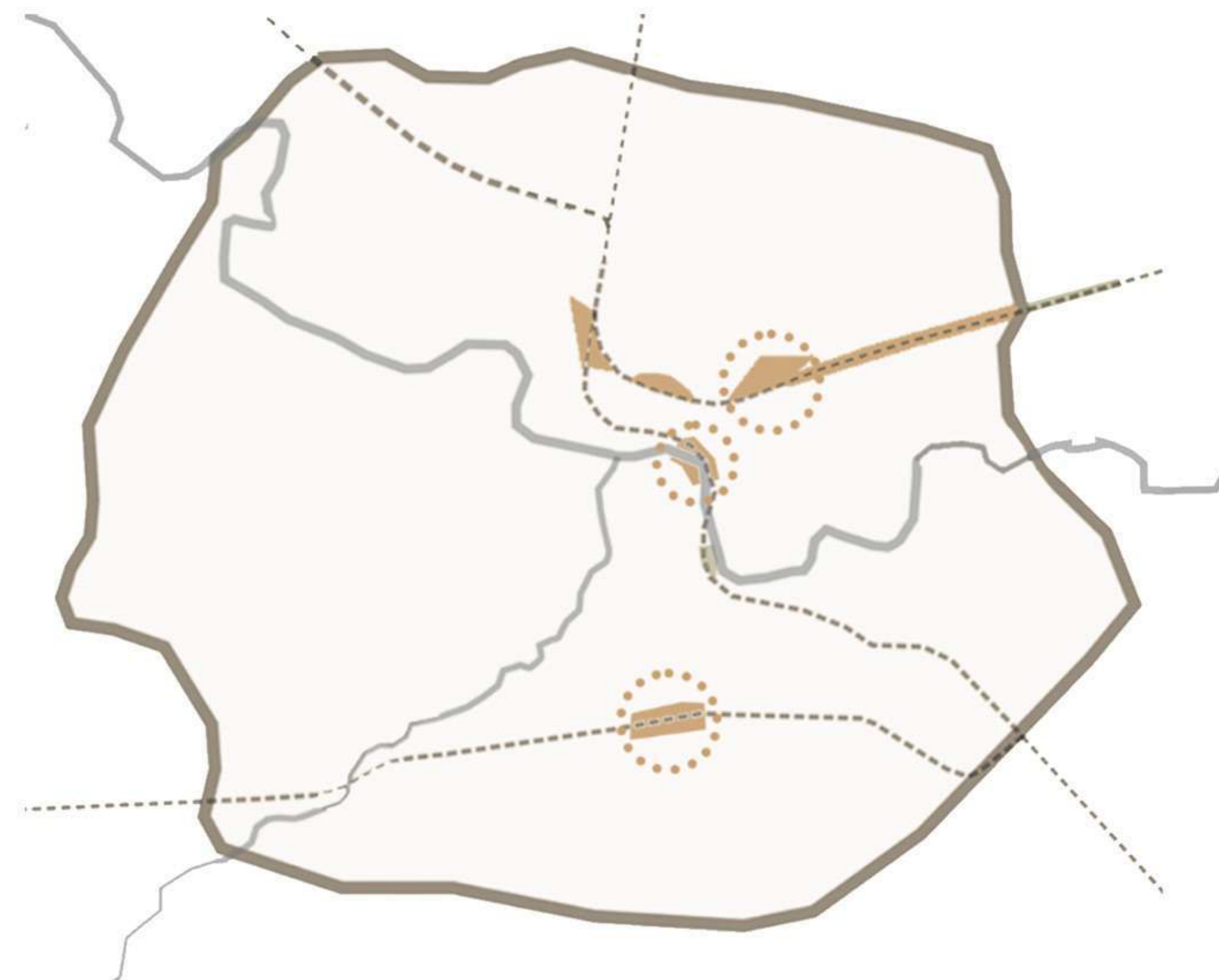
BLVR EDUARDO BULNES



BLVR. LOS ANDES



AV. CRUZ ROJA



● ¿ CÓMO REFUNCIONALIZAR ESTOS VACÍOS ?

> Durante siglos los espacios públicos han sido puntos centrales en el desarrollo tanto de ciudades como de civilizaciones completas. La plaza siempre fue el centro: un lugar de encuentro y, a la vez, el más importante, donde se desarrollaban diferentes actividades. Toda la vida cívica de los pueblos giraba en torno a este espacio, y a partir de este surgían los trazados urbanos.

A su vez, cabe destacar que a lo largo de la historia también ha sido común que los trazados urbanos surgieran a partir del eje de las vías del ferrocarril.

> Actualmente, debido al constante e incontrolable crecimiento de las ciudades del mundo, el espacio público como tal ha ido desapareciendo.

> En las grandes ciudades resulta cada vez más difícil encontrar un lugar con la calidad necesaria para considerarse un ambiente agradable. Estos núcleos urbanos van mutando y es realmente necesario que exista un espacio en el que sus residentes puedan realizar diferentes actividades. Debe ser un lugar que invite a las personas a pasar tiempo en él, donde puedan expresarse libremente de forma artística, deportiva y cultural. Un espacio donde existan diversas propuestas al aire libre para interactuar con la naturaleza y con otras personas.

> Es un lugar que le pertenece a los habitantes y es necesario que esté adaptado para que todos los miembros de la sociedad puedan hacer uso de él.

> Estudios en distintas ciudades demuestran cuán importante es la actividad urbana como fuente de atracción. Las personas se concentran donde "ocurren cosas" y buscan estar en contacto con otros. Frente a la opción de caminar a lo largo de una calle desierta, la mayoría elige circular por el camino donde haya más actividad, lo que hace el paseo más entretenido e interesante.



● ANTECEDENTES

> Los PARQUES LINEALES comprenden un tramo o trayecto en donde la urbanización integra diseño, mobiliario e infraestructura diversa. Este tipo de parques se creó en vacíos lineales de varias ciudades para que la población pudiera disfrutar de áreas recreativas compactas y cercanas a sus viviendas y comunidades.

> Consideramos que contar con este tipo de espacios define conductas de las personas dentro de la ciudad e influye directamente en la calidad de vida de sus ciudadanos, la cual presenta mejoras significativas. Por este motivo, nuestro propósito es reconocer la importancia que estas piezas urbanas poseen en el desarrollo de nuestra sociedad.

> Presentamos algunos ejemplos de intervención en espacios lineales vacíos en diferentes partes del mundo.

Tomamos como ejemplo estos casos porque consideramos que sirven como modelo de análisis para nuestro proyecto, debido a que también se trata de espacios vacíos lineales en las ciudades que fueron refuncionalizados y mejorados para darles nuevos usos y proporcionarles actividades que favorezcan a todos los usuarios de estos espacios.

En estos ejemplos observamos que se respeta un esquema en el cual estas actividades fueron zonificadas y también propuestas diferentes áreas comerciales, deportivas, de esparcimiento, culturales, entre otras. Además, dichas actividades se encuentran conectadas por redes de movilidad como bicisendas y vías para correr o caminar y, en algunos casos, también se logra integrar la red ferroviaria al mismo paisaje. Este conjunto de estrategias permite que estos espacios dejen de ser límites urbanos y se integren nuevamente al tejido y a los usos de la ciudad.



● PARQUE MANZANARES, MADRID, ESPAÑA



● PARQUE DEL TURIA, VALENCIA, ESPAÑA



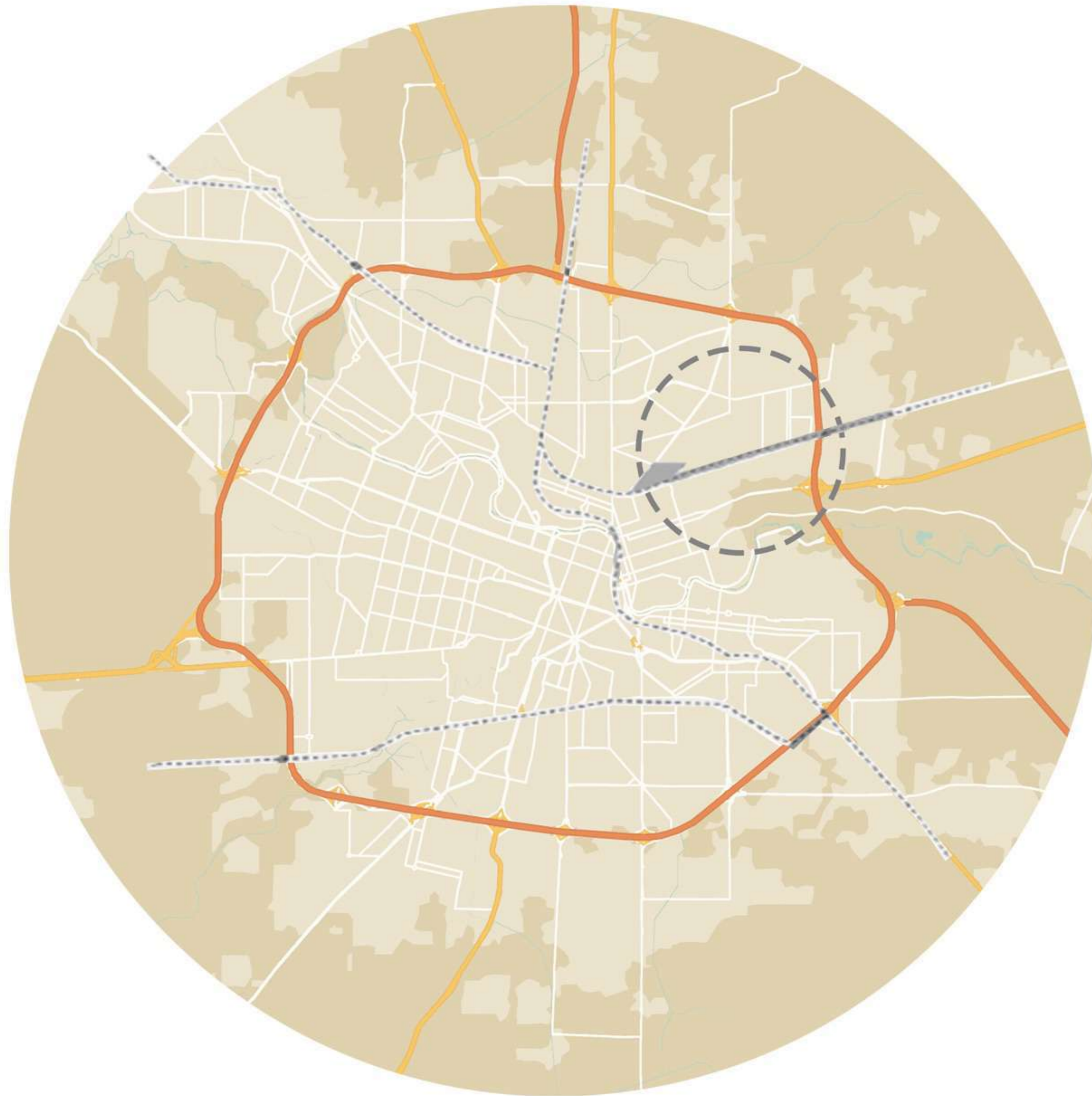
● CAMDEN HIGHLINE, LONDRES, INGLATERRA



● PARQUE FERROVIARIO, CUERNAVACA, MEXICO

● HIGHLINE, NUEVA YORK ESTADOS UNIDOS,

● UBICACIÓN



BOULEVARD EDUARDO BULNES AVENIDA LAS MALVINAS

Como sitio a intervenir, elegimos el tramo de las vías del ferrocarril sobre Av. Las Malvinas y Blvr. Eduardo Bulnes, que comprende desde el predio de los talleres del FFCC hasta Circunvalación.

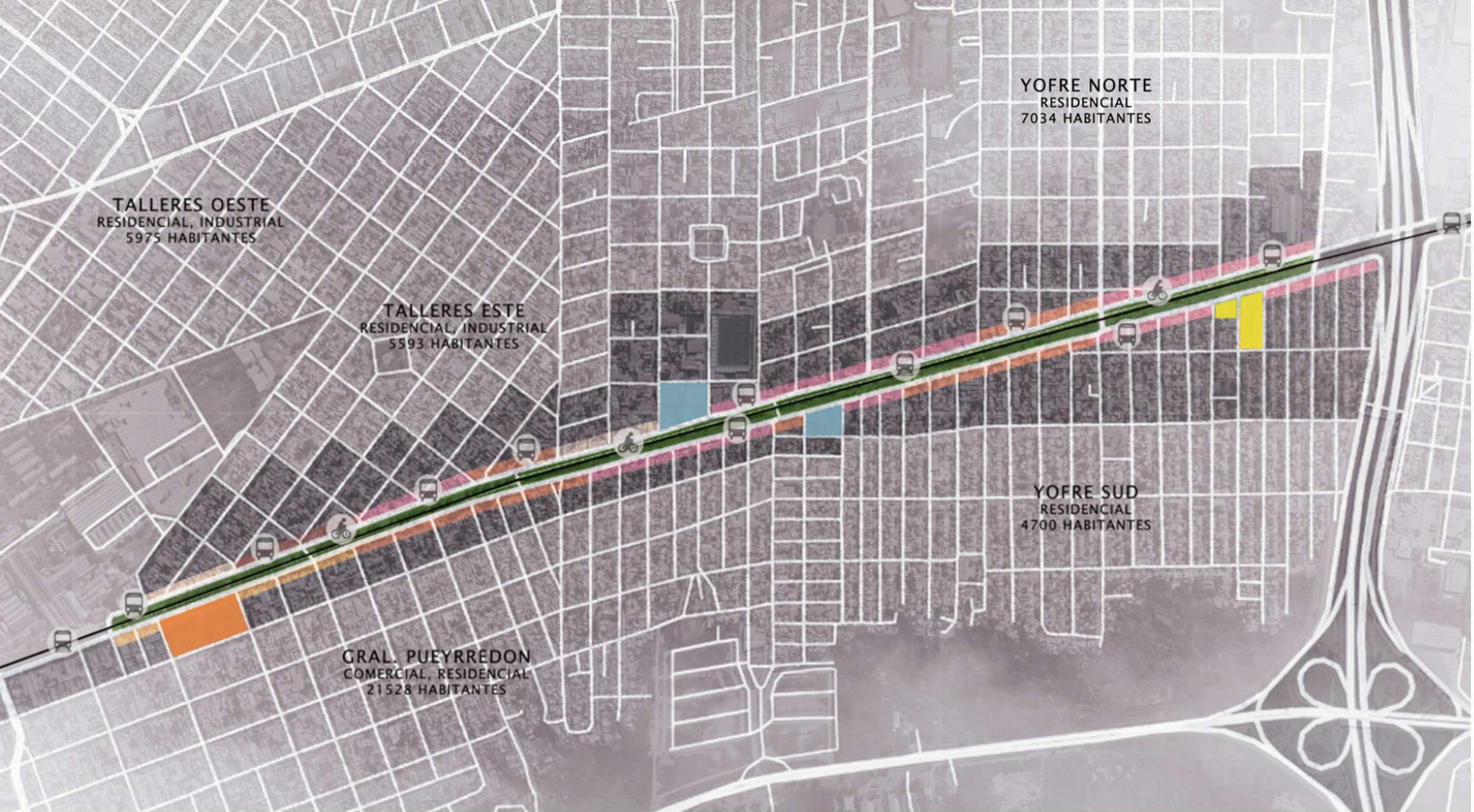
Este sector limita directamente con los barrios Talleres Oeste, Talleres Este, General Pueyrredón, Yofre Norte, Yofre Sud y Ampliación Pueyrredón. Observamos que el uso que más se destaca sobre Av. Las Malvinas y Blvr. Bulnes es el comercial, más específicamente de venta de repuestos y reparaciones de autos. A medida que el recorrido avanza en dirección a Circunvalación, el espacio se ve notablemente modificado, ya que van apareciendo en el mapa algunos comercios de barrio. A su vez, también percibimos un cambio en la altura de las construcciones, las cuales aparecen más de uso residencial.

Notamos mucho movimiento vehicular en horario comercial. Déficit de intervención y adecuación del espacio público en la zona e inadecuado tratamiento de áreas verdes.

Falta de propuesta de diferentes actividades de uso de este tramo para un mejor aprovechamiento de los vecinos y personas ajenas al sector.

A favor: Gran potencial de intervención para generar nuevas propuestas de usos, actividades y mejoramiento para nuevas áreas verdes. En el sector ya existen paradas de colectivo que conectan este sector con otros puntos de la ciudad. Fácil acceso por circunvalación.





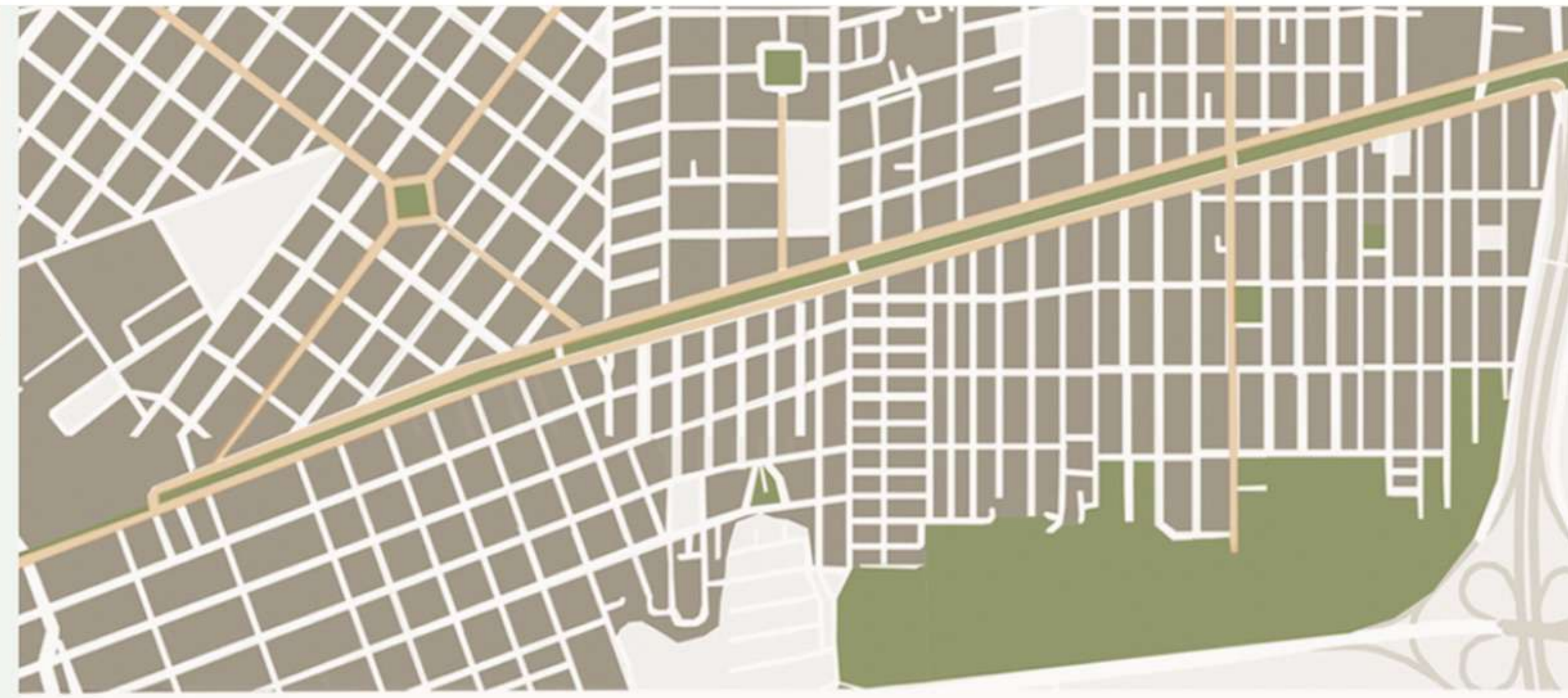
% DE USOS DEL SUELO SOBRE AV.

CANTIDAD	% PORCENTAJE	USO
132	28.33	COMERCIAL
62	13.30	COMERCIO AUTOM.
17	3.65	GASTRONOMICO
0	0.00	CULTURAL
0	0.00	RECREATIVO
2	0.43	PATRIMONIO
227	48.71	RESIDENCIAL
4	0.86	EDUCATIVO
22	4.72	DEMOLICION



PREEXISTENCIAS EN TRAMO LINEAL

- VIAS DEL FFCC.
- PARADAS BUS
- BICISENDA



AVENIDAS CONECTORAS PRINCIPALES
 VACIOS
 LLENOS
 VERDE

- 20 % AREAS VERDES
- 80 % SUPERFICIES SECAS

PERIFÉRICA, DESTINADA A CONSOLIDARSE CON UN USO DIFERENCIAL DE BAJA DENSIDAD. VIV. INDIV. Y/O INDIV. AGRUPADA. OCUPACIÓN DE ESPACIOS LIBRES YA URBANIZADOS

Uso de suelo: Act cuyos procesos productivos, escala de producción y magnitud laboral son de impacto e interferencia en el entorno, con uso intensivo del suelo.

Compatibles con los usos residenciales pero con restricciones constructivas, de edificación y/o técnicas adecuadas.

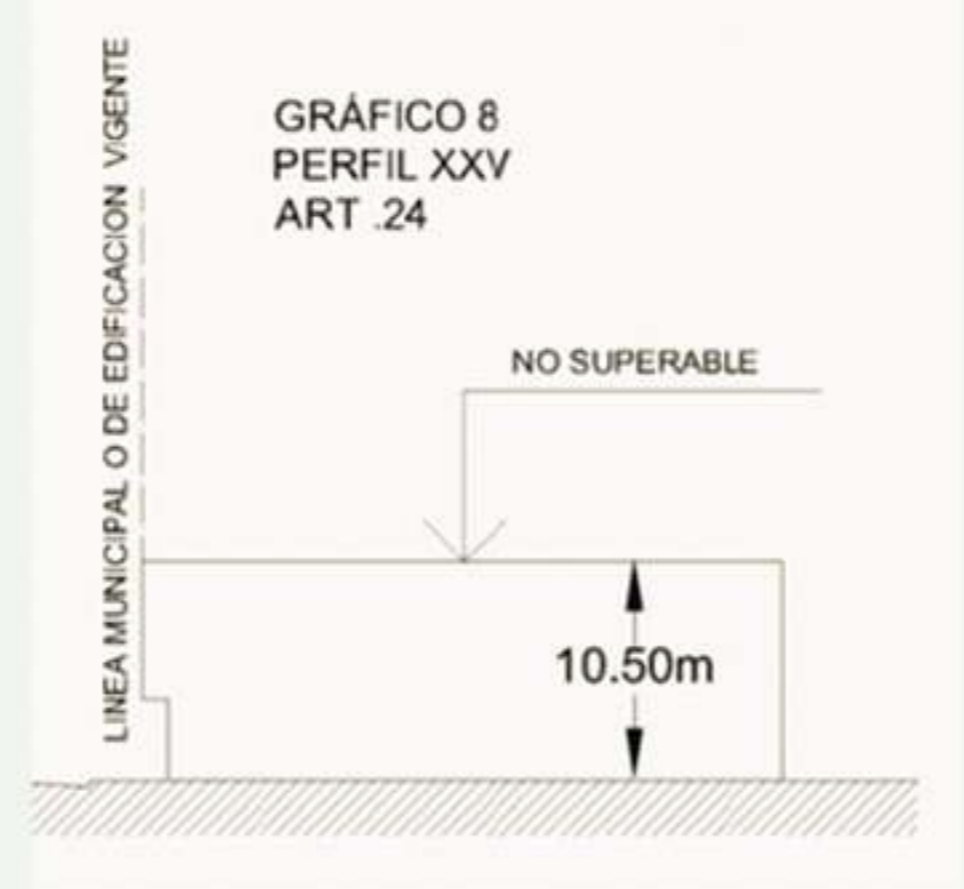
- > ALTURA MAX: 15.00 M PB + 4
- > RETIRO EN PB: 2.50 M
- > FACHADA: 12.00 PB + 3

- TALLERES OESTE: Residencial, industrial 5975 habitantes
- TALLERES ESTE: Residencial, Industrial 5593 habitantes
- GRAL. PUEYRREDON: Comercial Residencial 21598 habitantes



CARACTER URBANISTICO: PERIFÉRICA, DESTINADA A CONSOLIDARSE CON UN USO DIFERENCIAL DE BAJA DENSIDAD. VIV. INDIV. Y/O INDIV. AGRUPADA. OCUPACIÓN DE ESPACIOS LIBRES YA URBANIZADOS

- > ALTURA MAX: 10.50 M
- > RETIRO EN PB: 2.50 M
- > FACHADA
- YOFRE NORTE: Reesidencial - YOFRE SUD: Residencial 7034 habitantes. 4700 habitantes
- AMPLIACION PUEYRREDON Residencial, Industrial 2527 habitantes





● PROPUESTA

PARQUE LINEAL FERROVIARIO

El parque funciona como punto de conexión con la ciudad y como una pieza para articular los alrededores, integrándolo al tejido urbano ya que funciona como un todo. El proyecto es una estrategia de paisaje con jardines que brindan descansos en el recorrido, difuminando límites duros a través de la incorporación de verde, con especies nativas. Aporta al crecimiento natural de flora y fauna dentro de la ciudad e incorpora especies autóctonas. También es una estrategia de movilidad con un concepto dual de circuito jardín, con destino y corredor en sintonía con las dinámicas del flujo de la población flotante y de la población local de los barrios aledaños, incorporando nuevas veredas y tramos de bicisendas a lo largo de este recorrido. A su vez, se proponen estacionamientos subterráneos para uso de los residentes o cualquier usuario del parque. Además, funciona como una estrategia social que integra la estructura diversa de los barrios colindantes, añadiendo un espacio con un abanico de nuevos usos, actividades y propuestas. De esta manera, se potencia el sector, ya que mejora en todos sus aspectos a través de un espacio de recreación y vinculación de la sociedad.



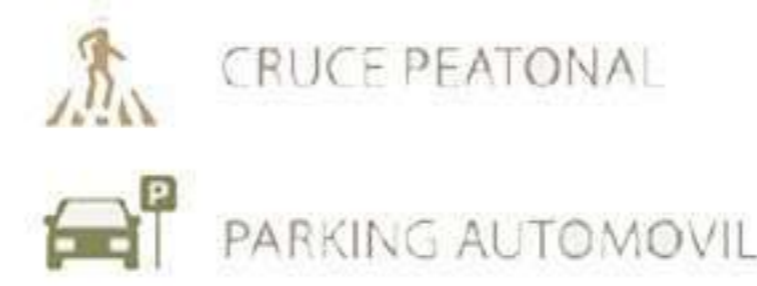
• SECTOR 1



• SECTOR 2

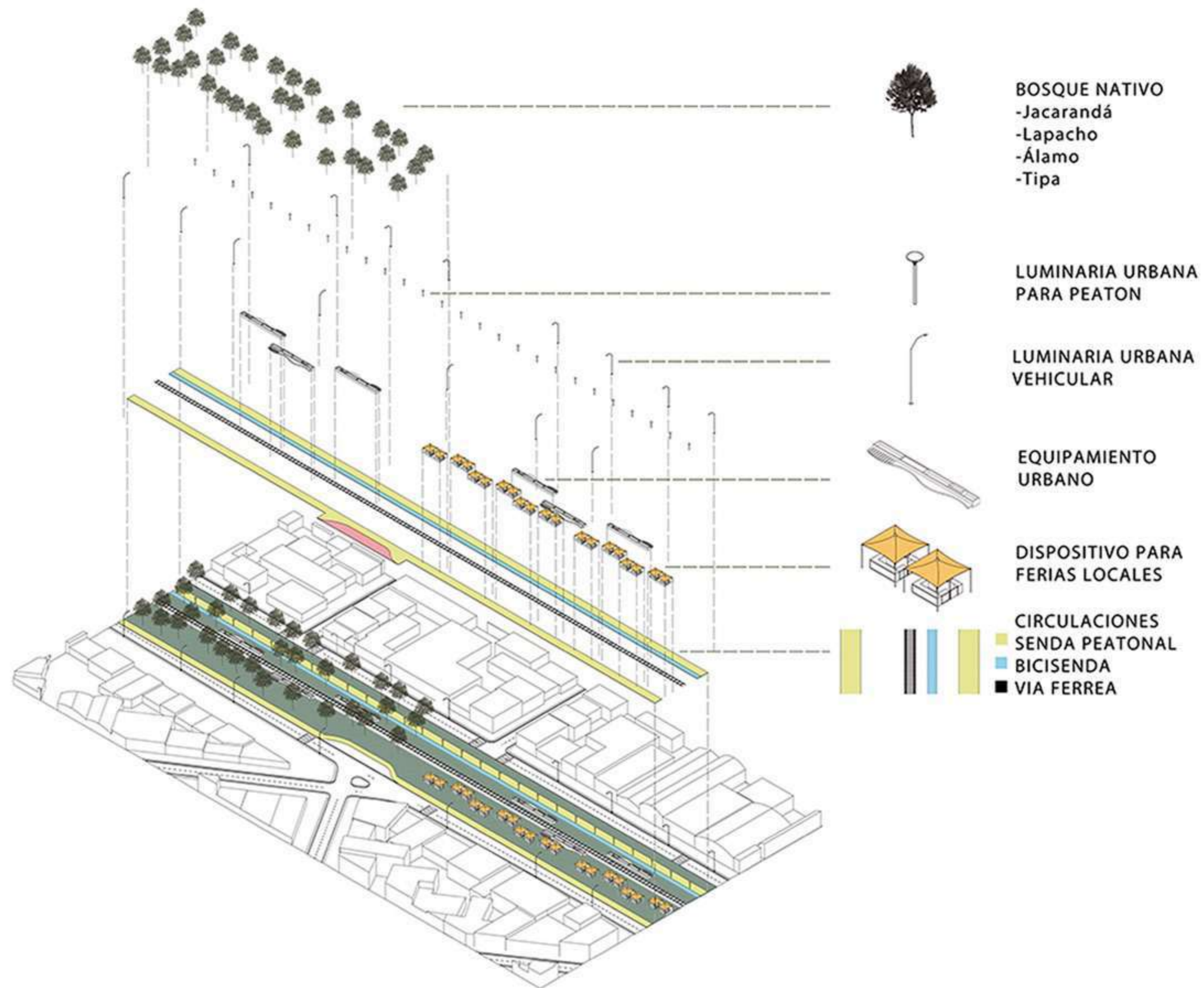


• SECTOR 3



El parque lineal desempeña su función al proporcionar actividades tanto por el día como por la noche, convirtiéndose en un área segura y dinámica que atrae no solo a los residentes locales, sino a toda la ciudad. Además de las numerosas actividades que se llevan a cabo en el parque, se propone intervenir algunas manzanas y sus vacíos a lo largo del sector, planteando un nuevo ordenamiento de construcciones que se vincule y se relacione estrechamente con los beneficios y usos del parque. De esta manera, se originan diversos tipos de espacios públicos, semipúblicos o privados, con edificios con programas beneficiosos que servirán como una fuente adicional de ingresos, movimiento y mantenimiento para la zona. Estos programas incluyen edificios gastronómicos, mercados, clubes deportivos, nuevas propuestas de vivienda, entre otros.





BICI SENDAS

Mejoramos e implementamos nuevos recorridos de bicisendas a lo largo de todo el parque para conectar sus extremos y los barrios aledaños de manera sustentable, generando así una sensación más agradable y saludable tanto para el ambiente como para el habitante.



VEGETACIÓN

El sistema vegetación surge con el diseño paisajístico y con la incorporación de nueva vegetación, reforestando e incorporando más especies nativas. Además, este sistema se implementa con la intención de proporcionar al barrio áreas verdes de calidad que beneficien al sector y a toda la ciudad. A su vez, se lo introduce como una formade conexión entre los interiores de las manzanas y la ciudad, de esta manera todos los elementos que rodean a este parque se convierten parte de sí y al mismo tiempo parte de un todo.

FERRO URBANO

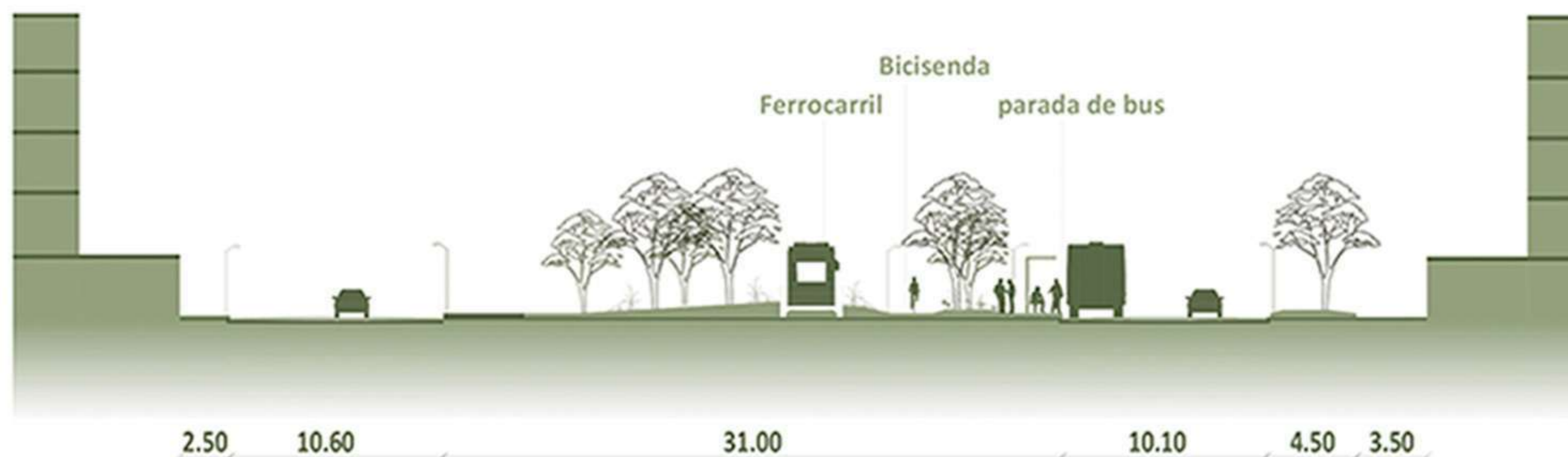


Reactivamos el uso de este tramo de las vías proporcionando un nuevo medio de transporte a este sector: un tren que una circunvalación con el predio de Forja. Se incluyen nuevas estaciones en toda la extensión con el fin de facilitar y agilizar el traslado de las personas que visiten el parque lineal de un extremo al otro. De esta manera, se utiliza el tren como único traslado, a la vez, se lo combina con el uso de otros medios de transporte público para vincular el parque con el resto de la ciudad.

CIRCUITO PEATONAL

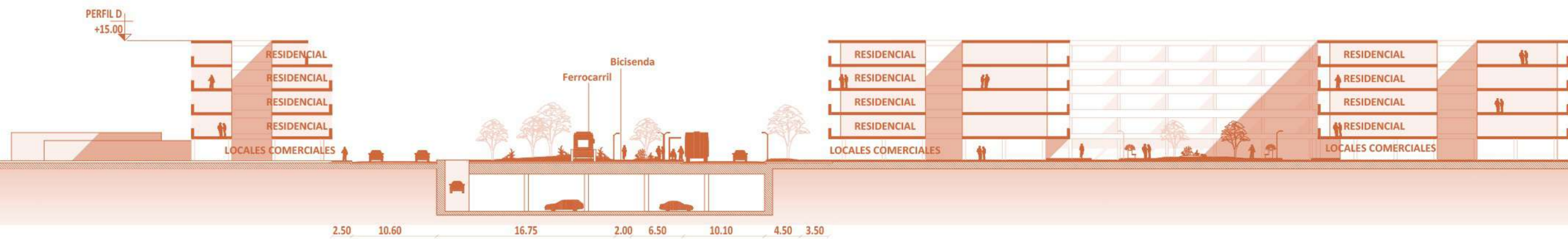
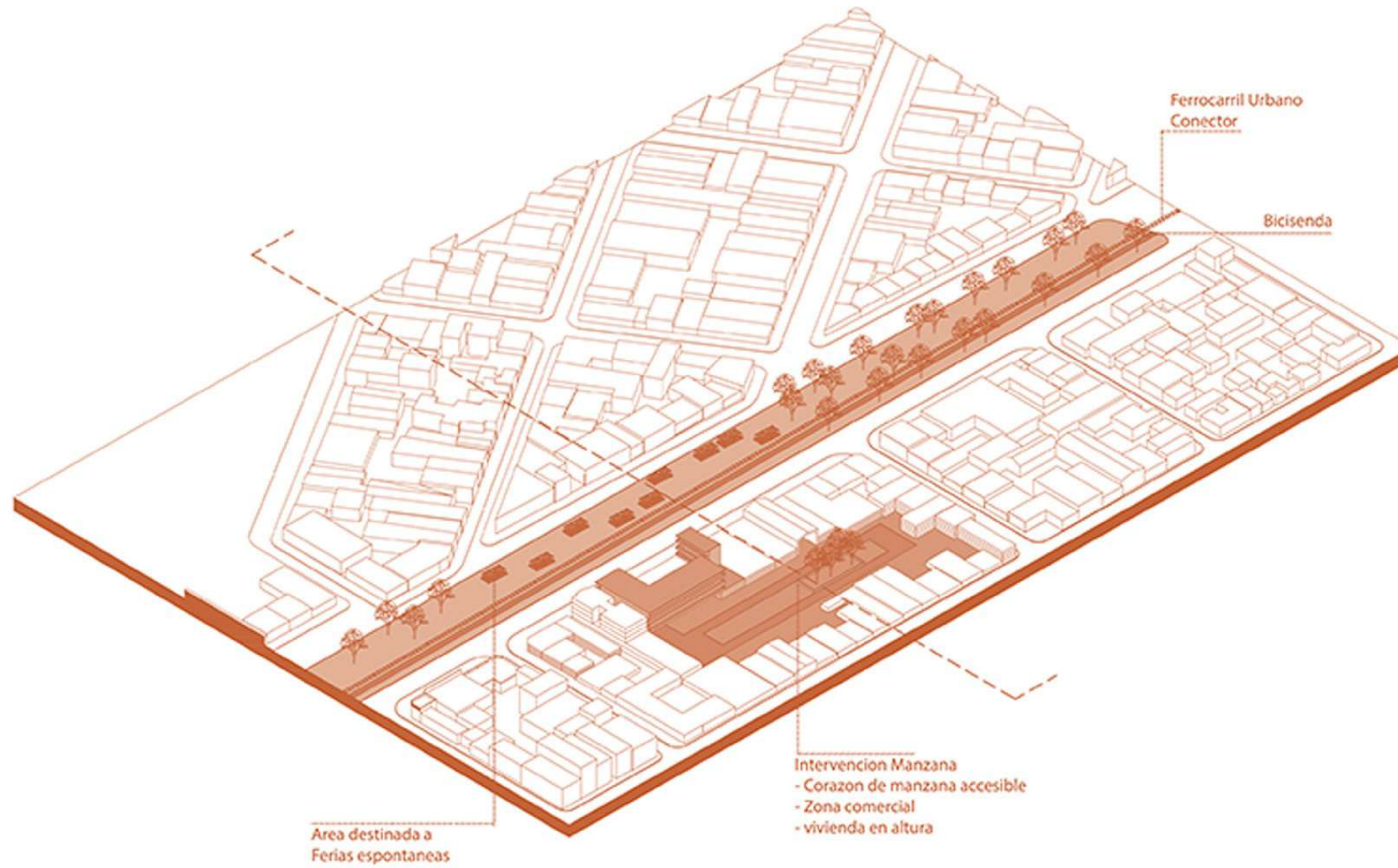


Se plantea la creación de senderos para peatones a lo largo de todo el parque lineal con el objetivo de conectar los diversos barrios con las actividades dentro del área. Creemos que introducir nuevas actividades en el barrio incentivará a sus habitantes a permanecer y utilizar la zona de manera activa.

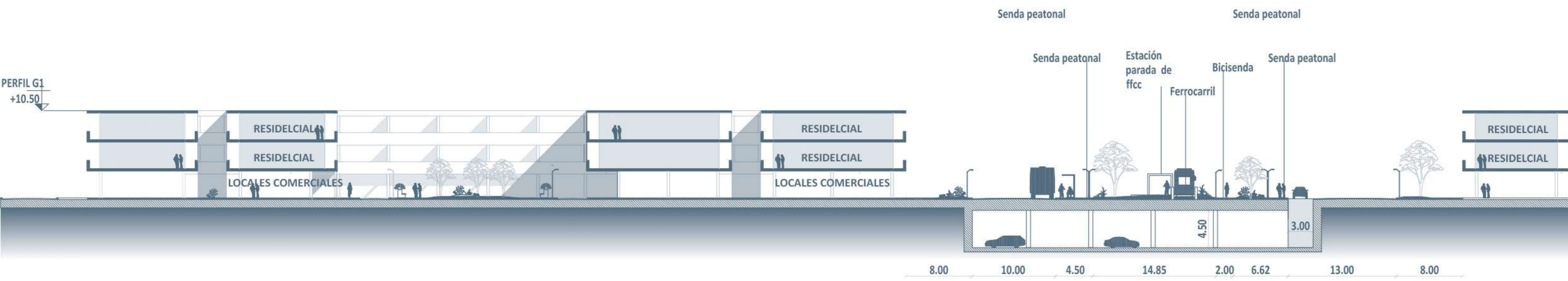
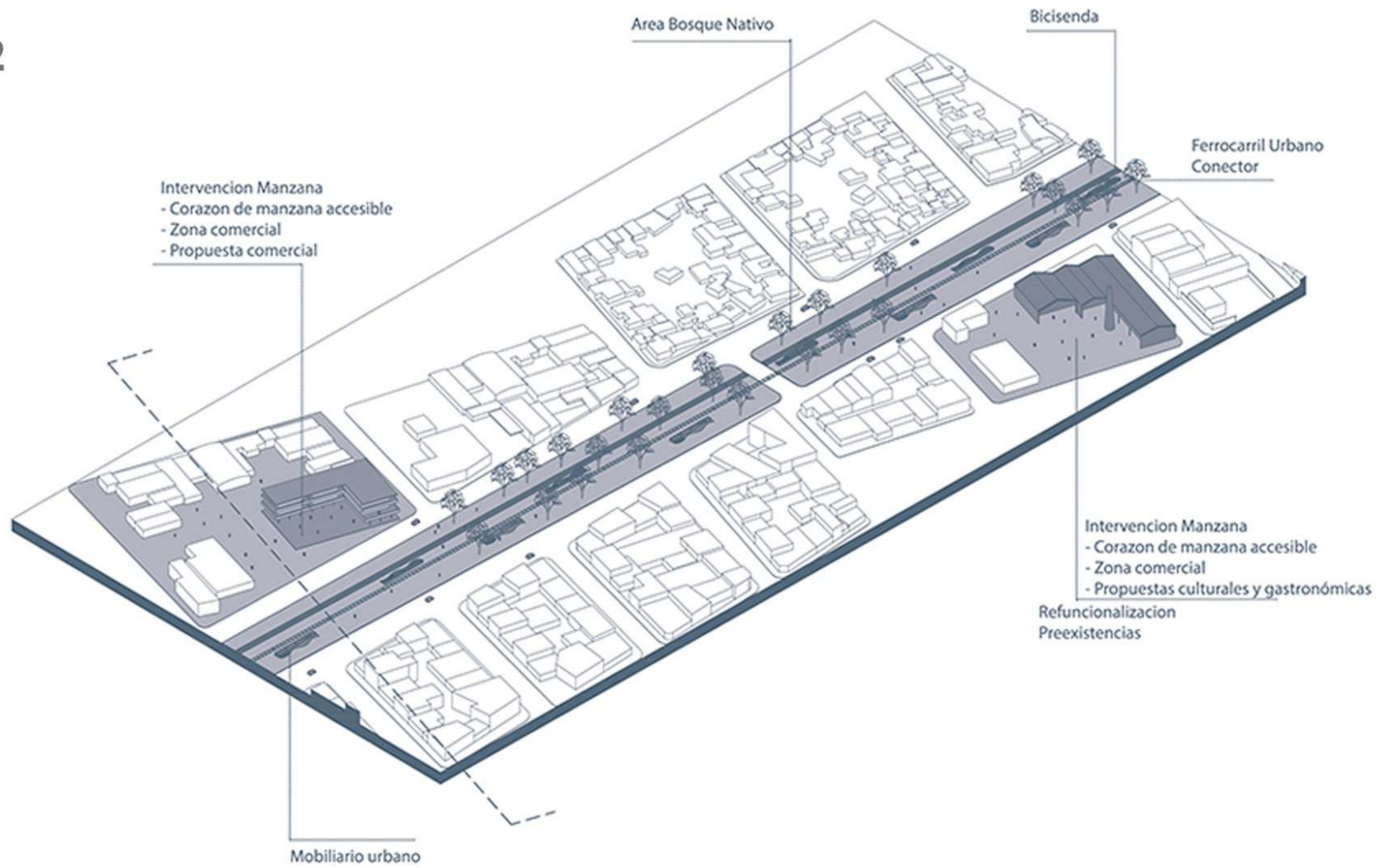




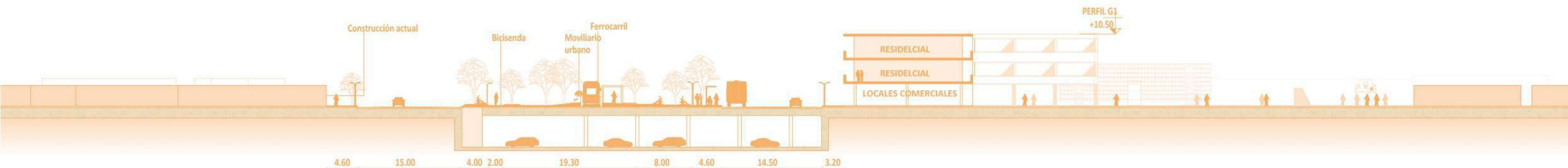
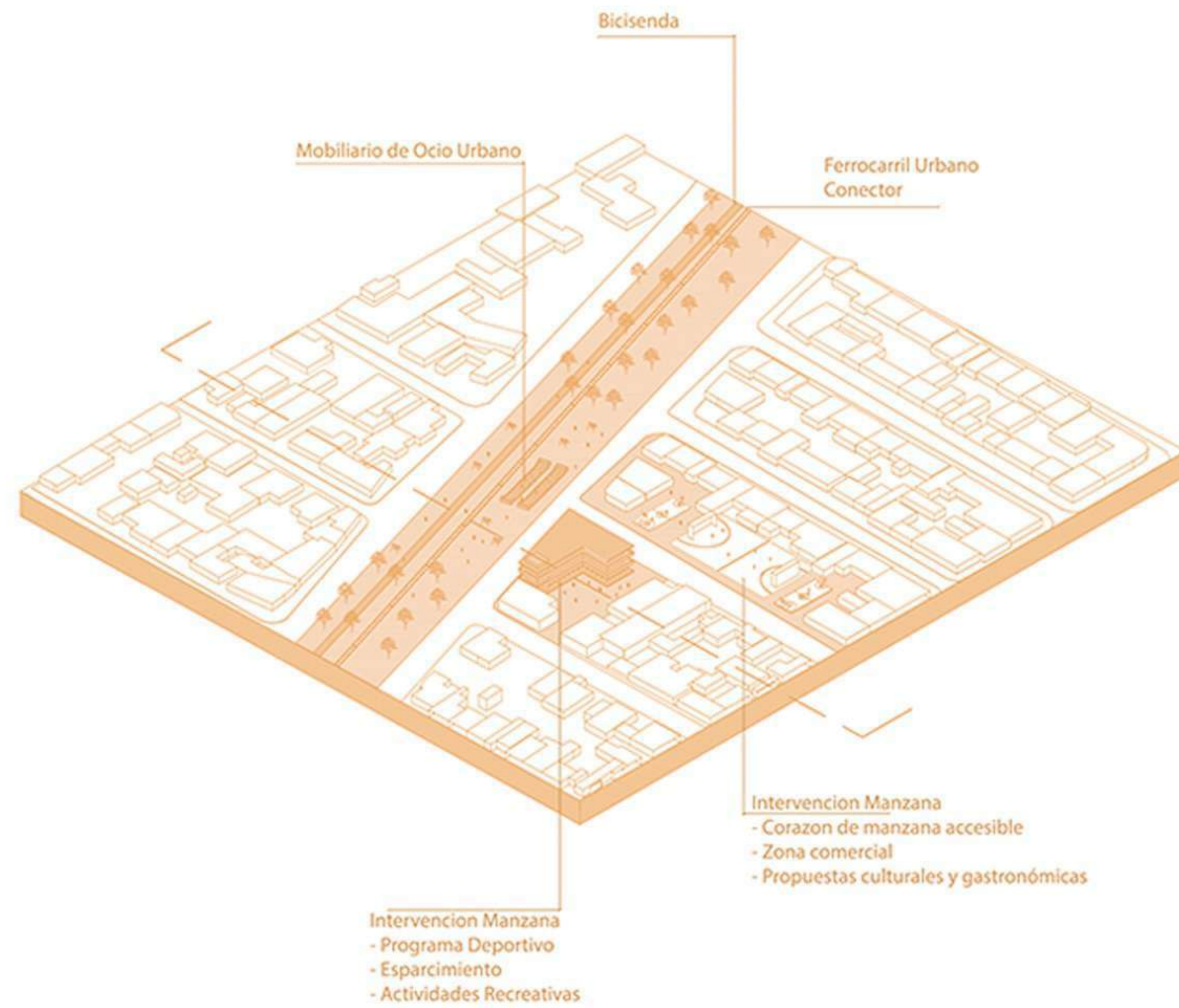
SECTOR 1



SECTOR 2



SECTOR 3







CENTRO CULTURAL LOS PINOS

- **TIPOLOGÍA Y ANTECEDENTES**

- Ejemplos de análisis

- **PROGRAMA**

- ¿ Qué se propone ?

- **IMPLANTACIÓN**

- Análisis del sitio y entorno urbano

- **PROYECTO**

- Centro Cultural Los Pinos

- **CONCLUSIÓN**



● TIPOLOGÍA Y ANTECEDENTES

CENTRO CULTURAL

“Espacios de encuentro, de articulación de procesos sociales y culturales que posibilitan la inclusión de la población con el fin de desarrollar actividades de formación y capacitación en diferentes áreas artísticas y culturales”

PATRIMONIO INDUSTRIAL

“En el Siglo XVIII, con la Revolución Industrial, comenzó a surgir un gran número de conjuntos industriales a los alrededores de los centros de las ciudades. Durante todo el siglo XX, y con la post industrialización y el traslado de estos sistemas productivos a zonas más alejadas de las ciudades, apareció un gran número de complejos industriales en desuso, ubicados en su mayoría en lugares privilegiados. Se trata de espacios que están completamente integrados en la trama urbana tras el continuado crecimiento de estas urbes, y que presentan una tipología arquitectónica al servicio de la producción, novedosa hasta el momento. El interés en este patrimonio también se ve reflejado en el testimonio que este da acerca de un momento histórico cultural y de memoria urbana. Desde que se comenzó a intervenir en este patrimonio con la finalidad de conservarlo, varias han sido las intervenciones que se han realizado, siguiendo formas de actuación muy diversas y buscando la adecuación del nuevo uso al edificio existente. Ante las diferentes formas de intervenir que se han visto durante los últimos años, surge el debate acerca de la existencia o no de criterios aplicables a la hora de proyectar estas intervenciones. Observamos cómo sí existe una tendencia que está aceptada y es la de otorgar un nuevo uso a estos conjuntos, ya que, después de los cambios realizados en los procesos industriales con la llegada de la tecnología y la consiguiente modificación de los sistemas productivos, parece lógico plantear estas intervenciones con la idea de darle una nueva vida al edificio, evitando realizar una mera rehabilitación”. (Trabajo de Fin de Grado: “Patrimonio industrial, estrategias de intervención en Madrid”, Laura Caballero)

La intervención del patrimonio industrial es una tendencia que se ha ido afianzando en las últimas décadas. En la actualidad, observamos que el traslado de los procesos industriales a las periferias de las ciudades, junto con el abandono de estos conjuntos con una tipología arquitectónica al servicio de la producción, ha generado patrimonio de interés arquitectónico y cultural. Esto abre un debate sobre el tipo de intervención a realizar, con el objetivo principal de reintegrar y refuncionalizar estos legados arquitectónicos. En los siguientes ejemplos se identificaron acciones que se llevaron a cabo en proyectos similares de restauración de antiguas fábricas para nuevos usos.

- CENTRO CÍVICO LLEIALTAT SANTASECA
- CENTRO CULTURAL DEL PARQUE CENTRAL | VALENCIA, ESPAÑA
- PARQUE DE LA ESTACIÓN | BUENOS AIRES, ARGENTINA
- VIEIRA DE ALMEIDA Y ASOCIADOS | LISBOA, PORTUGAL
- MATADERO DE MADRID | ESPAÑA
- ESTACIÓN DE BURGOS | ESPAÑA
- BIBLIOTECA LOCHAL | PAÍSES BAJOS



FUNCIONAL

Ambos edificios presentan programas Culturales. Proponen espacios fluidos, flexibles y combinables para realizar diferentes actividades. Diseñados en base a una preexistencia, utilizándola como una "Cáscara", buscan adecuar el edificio a las necesidades técnicas y funcionales, a los espacios internos, al público potencial, a la recepción de exposiciones temporales, y provisión del edificio para toda la infraestructura necesaria.

El proyecto del Parque Central de Valencia consiste en adaptar la Nave 3, rehabilitada recientemente, a equipamiento cultural. Se propone una intervención que posibilite una gran flexibilidad de uso, permitiendo la realización de distintas actividades de forma simultánea, respetando el carácter industrial de la nave donde se inscribe la actuación. La nave se divide en cinco crujías, que van a pautar geoméricamente el proyecto. Este ritmo estructural, así como la posibilidad de desarrollar dos niveles en altura, son fundamentales en el planteamiento de la propuesta.

La amplitud de su programación y la diversidad disciplinar que agrupa El Matadero de Madrid lo han convertido en uno de los focos más activos del mapa cultural de la ciudad. La reconversión de este espacio en un laboratorio de creación decidida por el Ayuntamiento de Madrid, debía recuperar y rehabilitar los edificios existentes, respetando la organización espacial y estructural de las naves, y complementándola con una nueva arquitectura reversible y acorde con el carácter industrial del complejo. La serie de puertas delimita un espacio rectangular independiente o enido al resto de la nave, un vacío neutro y flexible cuya atmósfera se define por la textura de los muros de ladrillo del edificio histórico recuperados.



CENTRO CULTURAL VALENCIA



MATADERO DE MADRID

FORMAL



Ambos ejemplos están directamente vinculados a un entorno relacionado con el ferrocarril. El pabellón del Parque de la Estación está conformado por muros de ladrillo visto y techo de tejas francesas sobre una estructura metálica típica de arquitectura ferroviaria. La propuesta para el pabellón consiste en una puesta en valor del mismo, conservando las propiedades espaciales propias de su tipología y su materialidad original. La idea general de la intervención busca facilitar la flexibilidad y versatilidad del pabellón a sus nuevos programas. Con el objetivo de organizarlo se generó una serie de patios internos que dividen el largo total del pabellón en tres partes. Estos patios otorgan independencia y flexibilidad a cada sección. Las fachadas vidrieras en el interior de cada patio garantizan iluminación natural a los interiores sin afectar la fachada original del edificio.

El proyecto de la Estación de Burgos tiene como objeto la rehabilitación del edificio de la Antigua Estación de Ferrocarril para albergar usos dotacionales de recreo y ocio. La intervención planteada en el Edificio de Viajeros busca recuperar la esencia del mismo, adaptando la construcción al nuevo uso previsto reinterpretando en profundidad la concepción espacial del conjunto, así como la relación física y visual entre las partes que lo caracterizan como pieza arquitectónica. En el cuerpo central se construye el núcleo de comunicaciones verticales y servicios, permitiendo el uso parcial de las distintas áreas del edificio sin necesidad de duplicar los elementos de comunicación o aseos, a la vez que posibilita la concentración de las instalaciones.

Fusionan el edificio y la ciudad a través de espacios públicos abiertos y el interior y exterior con transparencias y patios internos.



PARQUE DE LA ESTACIÓN, BUENOS AIRES



ESTACIÓN DE TREN DE BURGOS

TECNOLÓGICO

De estos tres proyectos, resalto el uso de materialidades que siguen la línea del aspecto industrial y que posibilitan dobles alturas y diferentes niveles en estos grandes vacíos longitudinales de los cuerpos principales de los edificios preexistentes. Entrepisos metálicos, el uso de acero, vidrio y madera combinados con el ladrillo. Además, se destaca la subdivisión de espacios sin perder la fluidez y la transparencia mediante los talleres vidriados y las paredes flexibles, permitiendo también un gran ingreso de luz natural y visuales en todos los espacios.



● ¿ QUÉ SE PROPONE ?

- POSICIONAMIENTO: Frente a lo existente, no congelar el patrimonio, ponerlo en valor y hacer un consumo responsable de los espacios heredados. Nuevo foco atractor, ícono para la ciudad.
- REUTILIZAR la arquitectura: comprender la realidad física, reparar lo necesario, añadir lo que falta, poner en uso. Readaptar espacios con un programa para el que no fueron creados originalmente. Fábrica de Cerámicos ---> Centro Cultural.
- REGENERAR el espacio público. Se recuperan espacios residuales y se devuelven a la ciudad regenerados. El vacío como oportunidad.
- RECICLAR materiales: se trabaja con material abandonado, reciclando y recuperando del pasado. Recuperamos la memoria industrial, utilizando lo existente como una cáscara para el proyecto.

Objetivos del proyecto:

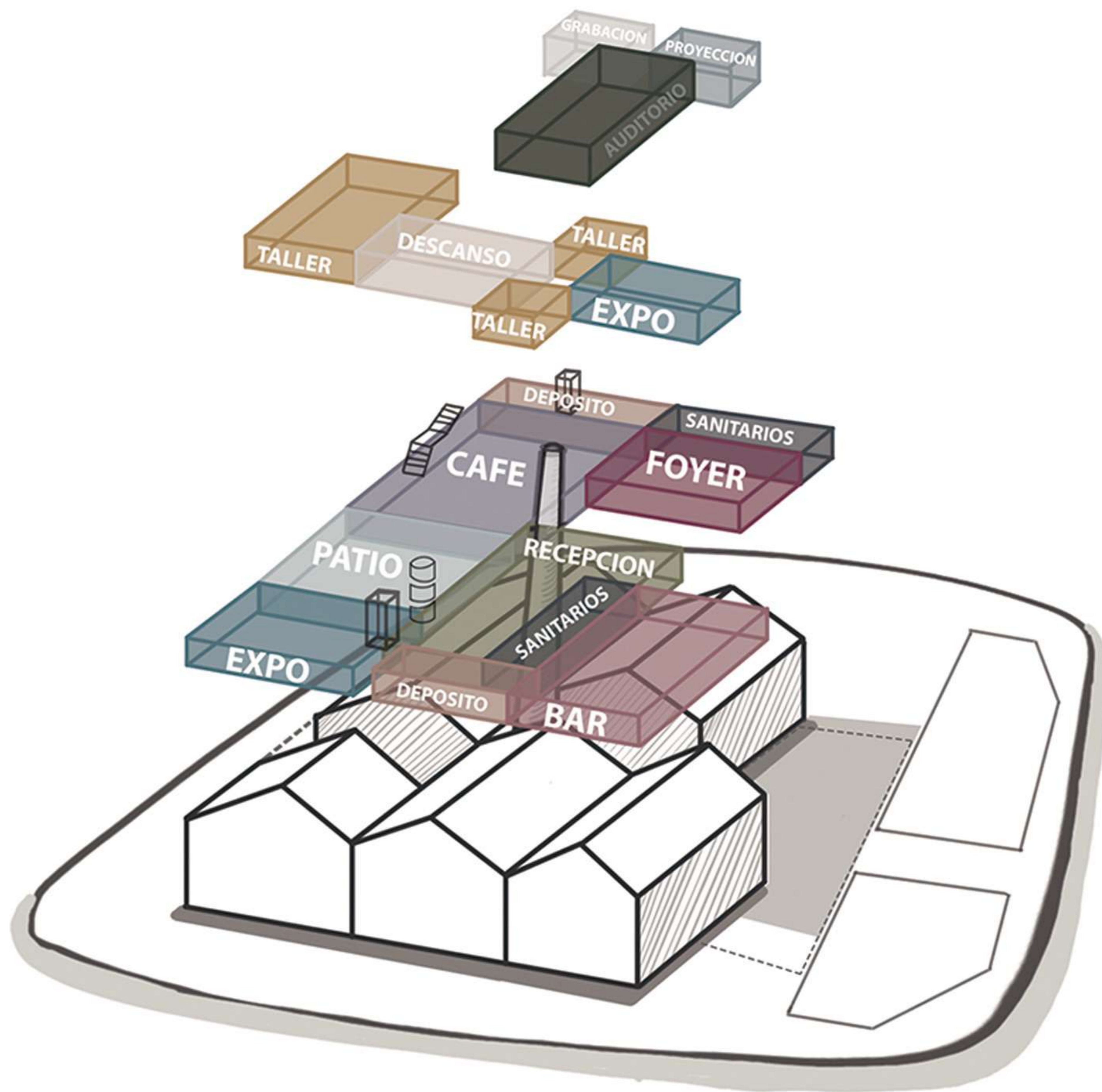
- Reconocer el área con potencialidad en la relación paisaje urbano - edificio cultural.
- Puesta en valor de los testimonios patrimoniales.
- Mejorar la oferta de servicios a escala urbana.
- Proponer al sector como un lugar para recorrer y descubrir.
- Proponer un sistema de vínculos y relaciones urbanas que posibiliten la integración social, con actividades para todas las edades.
- Diseñar un edificio para actividades culturales y de producción artística.

PROGRAMA

Se propone recuperar los galpones con la articulación de actividades culturales, como talleres creativos de ocio y oficio. Se incorporarán salas de exposición sobre lo producido en los talleres, un auditorio y un café en el corazón del edificio. Por otra parte, se busca recuperar parte del terreno para una nueva plaza que funcione como complemento a las actividades a desarrollar en el centro cultural y para uso de los vecinos. Se plantea un espacio para actividades culturales y de producción artística a escala urbana en los galpones de la vieja fábrica de cerámicos, que pertenece a la identidad de este sector de la ciudad.

PROGRAMA	AREA
AUDITORIO	109,63 m2
TALLERES	129,02 m2
AREAS DE EXPOSICION	331,37 m2
RECEPCION	64,29 m2
FOYER	99,43 m2
BAR	351,52 m2
CAFE	142,72 m2
SALA DE PROYECCION	25,28 m2
SALA DE GRABACION	25,28 m2
BLOQUES SANITARIOS	61,86 m2
AREAS DE DESCANSO	42,52 m2
CIRCULACIONES	126,3 m2
AREA DE DEPOSITO Y MANTENIMIENTO	85,7 m2
PATIO INTERNO	185,65 m2
ESTACIONAMIENTO	793,92 m2
m2 TOTALES	2.574,49 m2
PLAZA SECA	1174,03 m2

- AUDITORIO
- TALLERES
- AREAS DE EXPOSICION
- RECEPCION
- FOYER
- BAR
- CAFE
- SALA DE PROYECCION.
- SALA DE GRABACION.
- BLOQUES SANITARIOS
- AREAS DE DESCANSO.
- CIRCULACIONES
- DEPOSITO Y MANTENIMIENTO
- PATIO INTERNO
- ESTACIONAMIENTOsubt
- PLAZA SECA





SECTOR 2

N

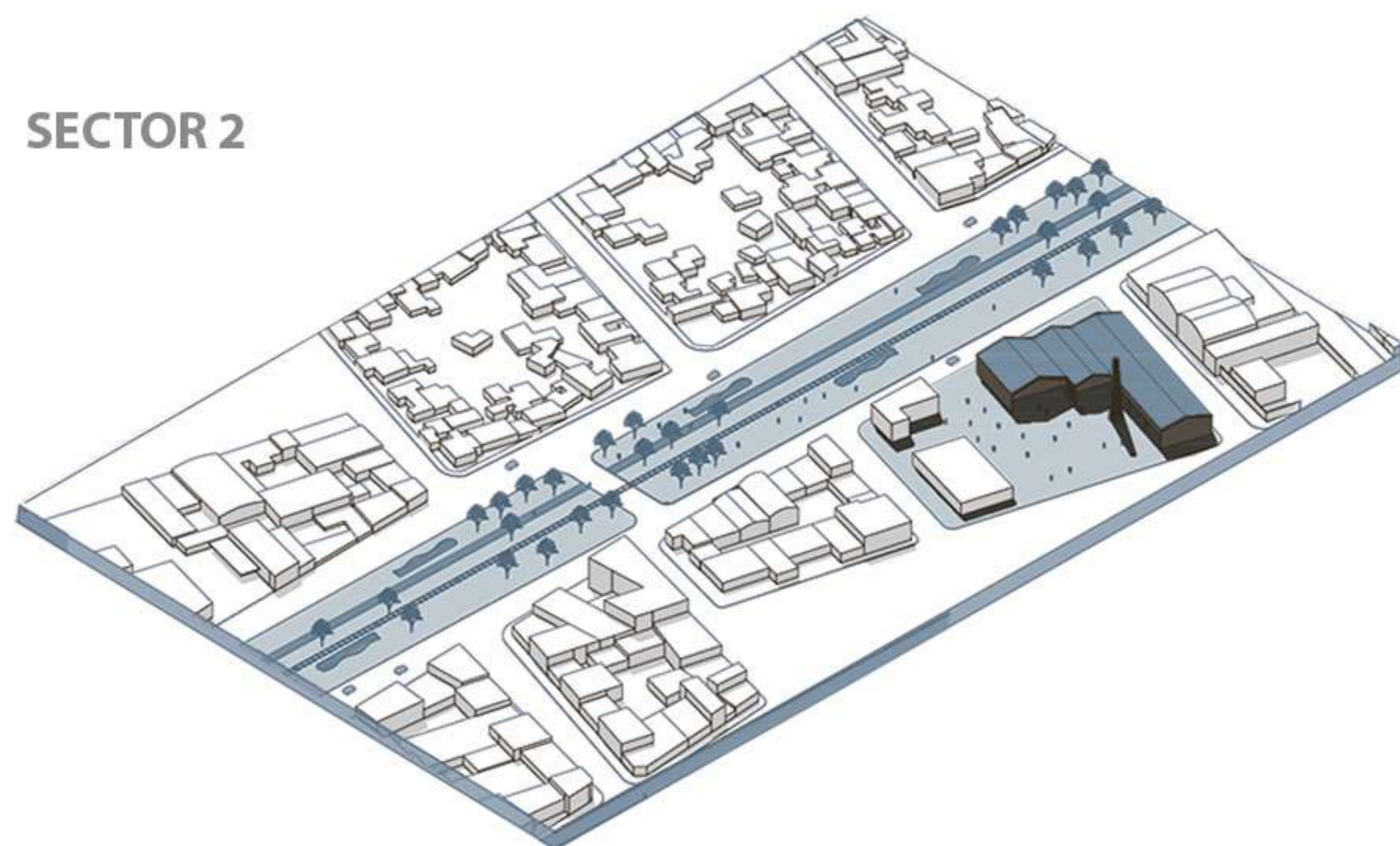


SECTOR 2



● IMPLANTACIÓN

SECTOR 2

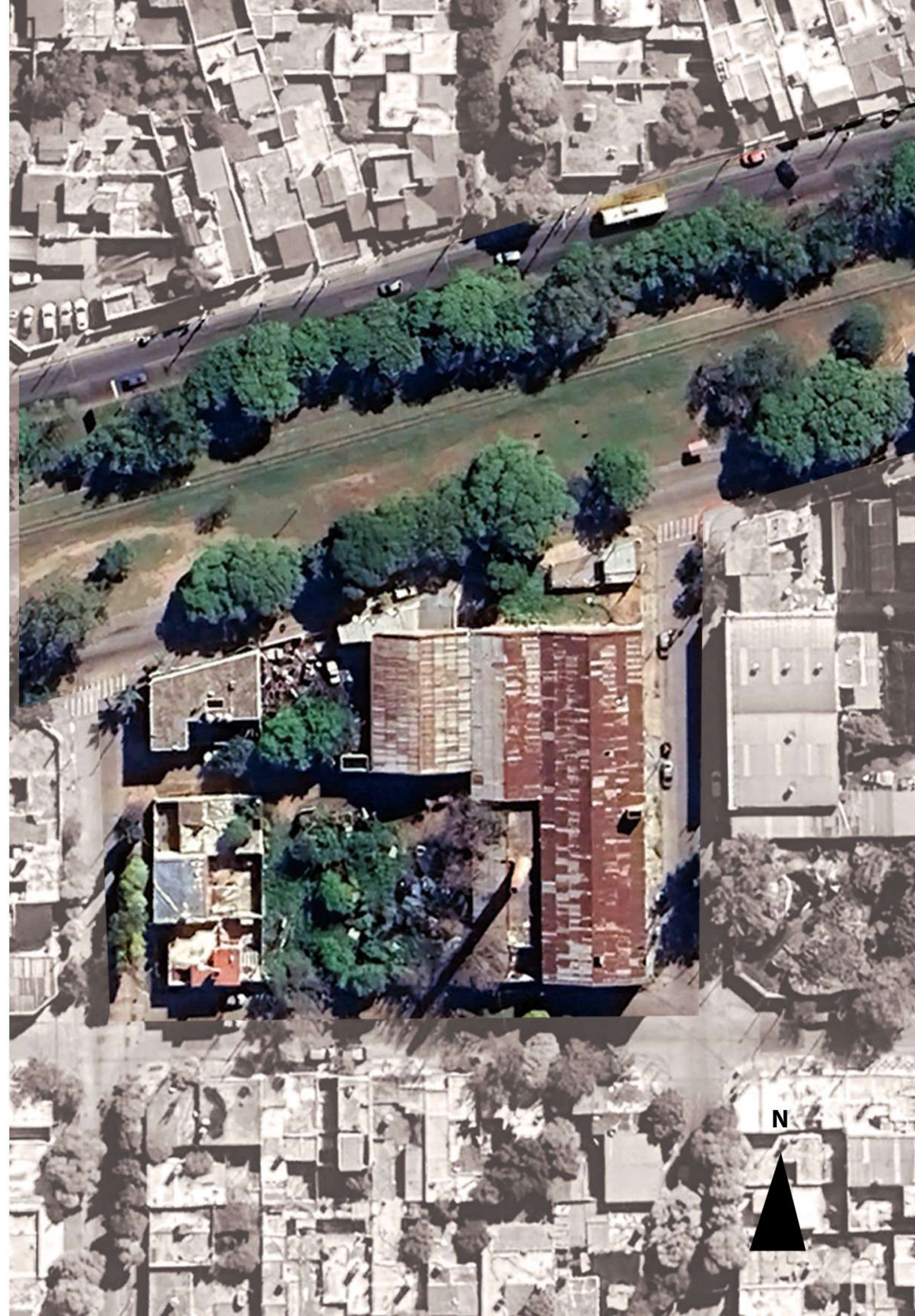


En la primera etapa del proyecto, proponemos un parque lineal ferroviario que recorre desde los talleres del ferrocarril, en dirección este, hacia la circunvalación, como un espacio verde ordenado y mejorado a través de una nueva propuesta paisajista, integrando diferentes actividades.

Además, se propone intervenir algunas manzanas y sus vacíos a lo largo del sector, planteando un nuevo ordenamiento de construcciones que se vincula y se relaciona estrechamente con los usos del parque. De esta manera, se originan diversos tipos de espacios, públicos, semipúblicos o privados, con edificios con programas que servirán como movimiento y mantenimiento para la zona.

Estos programas incluyen edificios gastronómicos, CULTURALES, clubes deportivos, nuevas propuestas de vivienda, entre otros.

Más específicamente, el análisis del **SECTOR 2** para intervenir los **GALPONES DE LA VIEJA FÁBRICA DE CERÁMICOS**



GALPONES VIEJA FÁBRICA DE CERÁMICOS

AV. BULNES - RAWSON - MANUEL DURAN - SUIPACHA

El lote sobre Blvr. Bulnes cuenta con la peculiaridad de presentar un edificio preexistente abandonado. El objetivo es generar una propuesta que pueda vincularse al PARQUE LINEAL FERROVIARIO y al barrio de una manera en la que se resuelvan los límites que genera la fábrica. De esta manera, deja de ser un edificio inútil y abandonado, en relación con el gran crecimiento y aporte que brindará al sector a trabajar. En el presente análisis se tuvo en cuenta la relevancia que esta obra tiene para el barrio y sus vecinos. Este tema se transformará en el punto de partida y enfoque principal de estudio. El objetivo principal plantea convertir este espacio en un punto de escenario social, por lo tanto, se busca cubrir las demandas de las personas del barrio los Pinos y de los barrios colindantes.

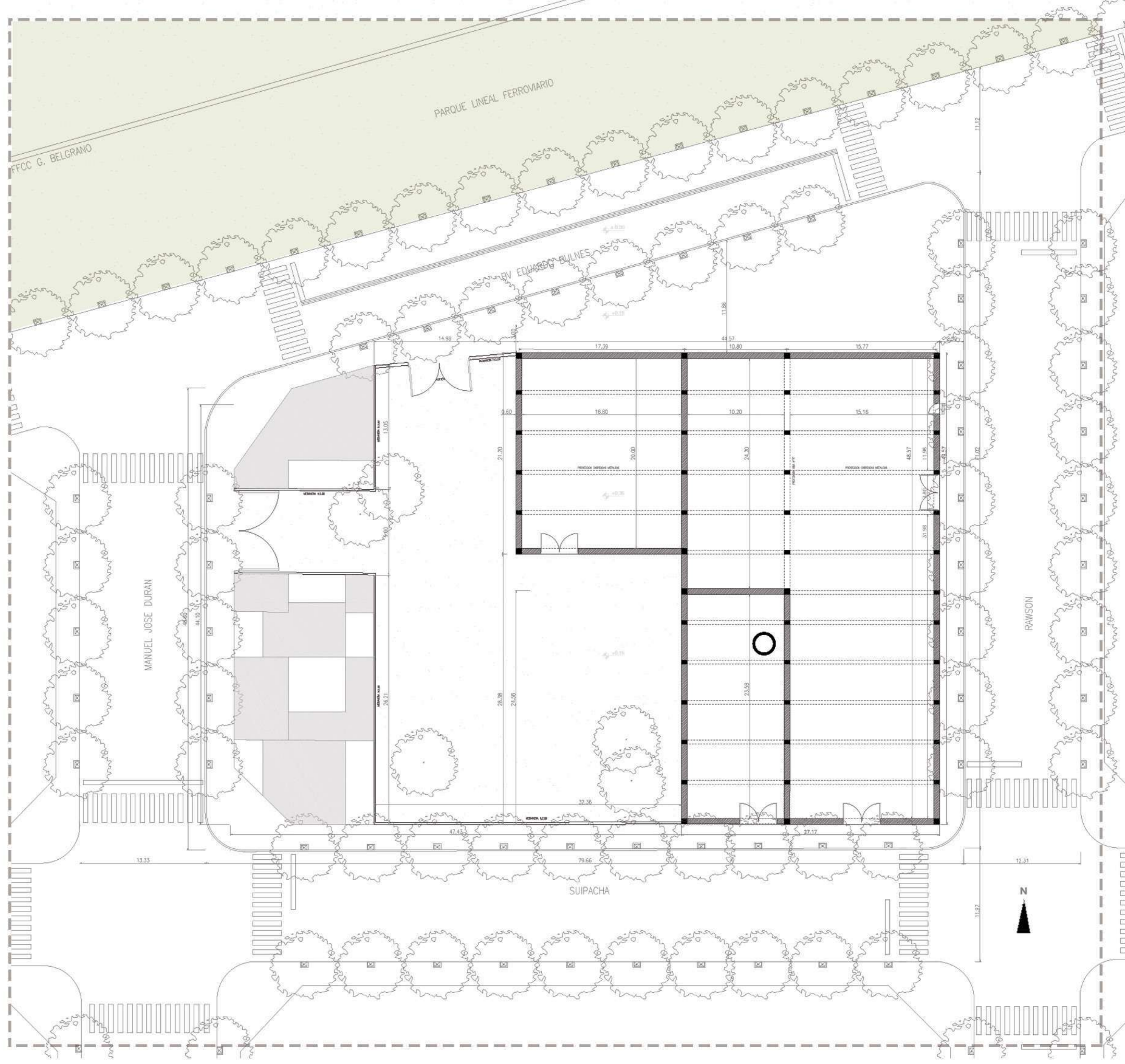


- Barrio los pinos	2041 habit	☺☺
- Ampliacion Pueyrredon....	2527 habit	☺☺☺
- Nueva Italia.....	3539 habit	☺☺☺☺
- Parque Montecristo.....	1300 habit	☺☺☺
- Yofre Norte.....	7034 habit	☺☺☺☺☺☺
- Yofre Sud.....	4700 habit	☺☺☺☺
- Anexo Pueyrredon		



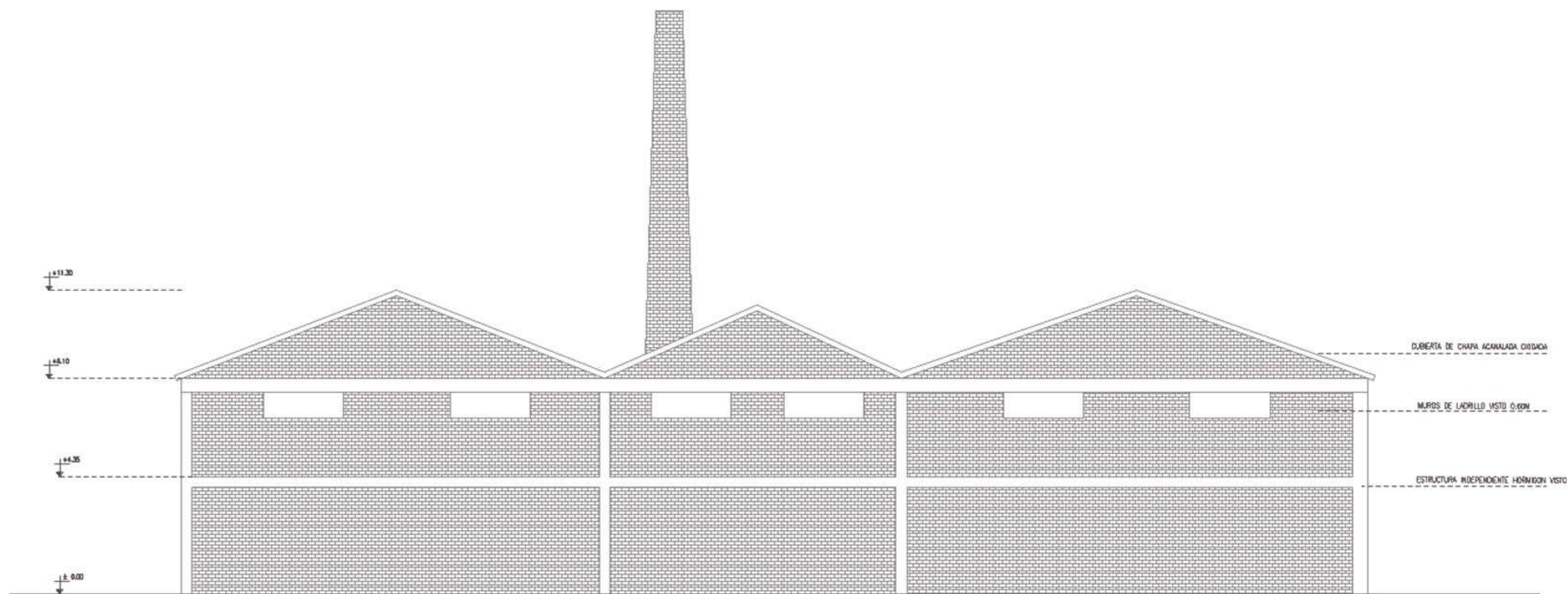
LEARN TO LIVE WITH MONITOR

PREEXISTENCIA PLANTA

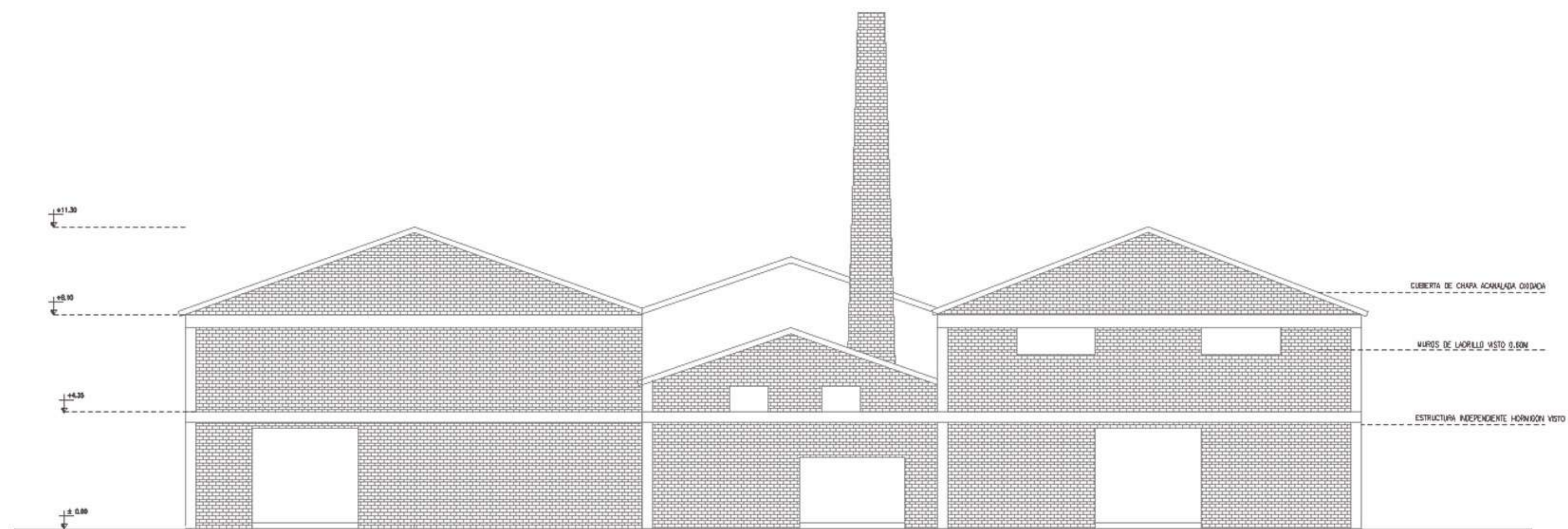


PREEXISTENCIA

VISTAS



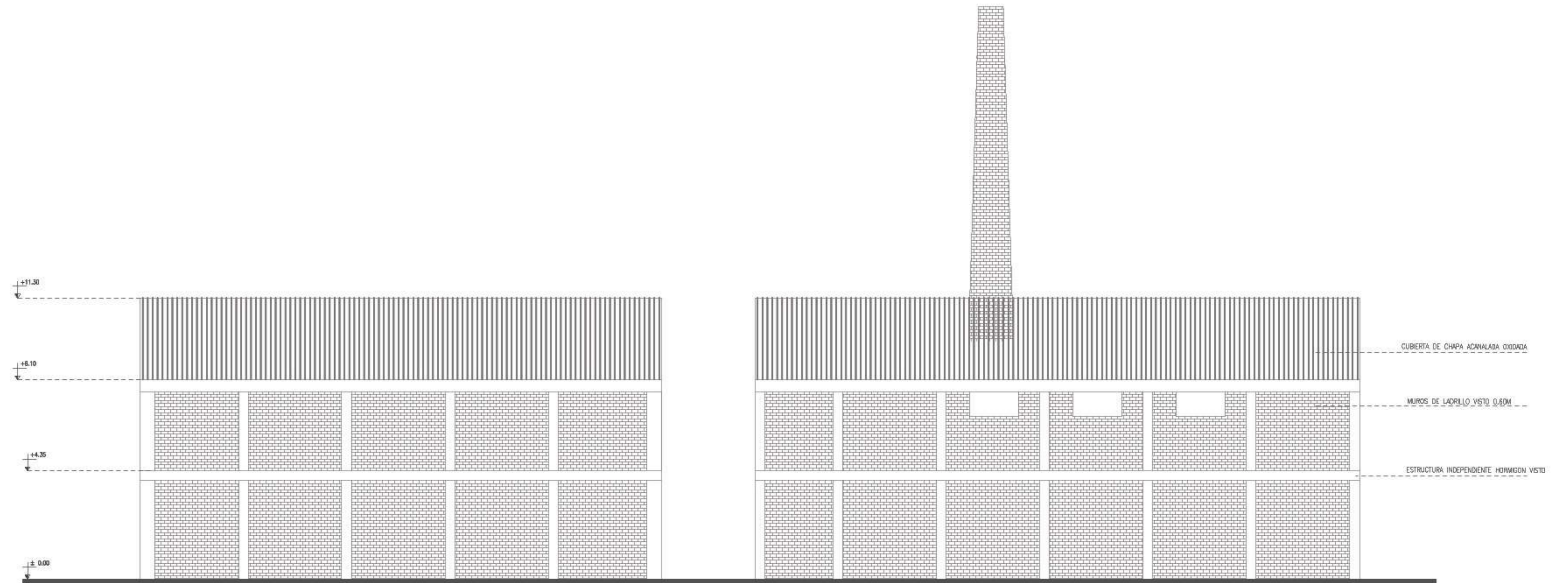
VISTA NORTE



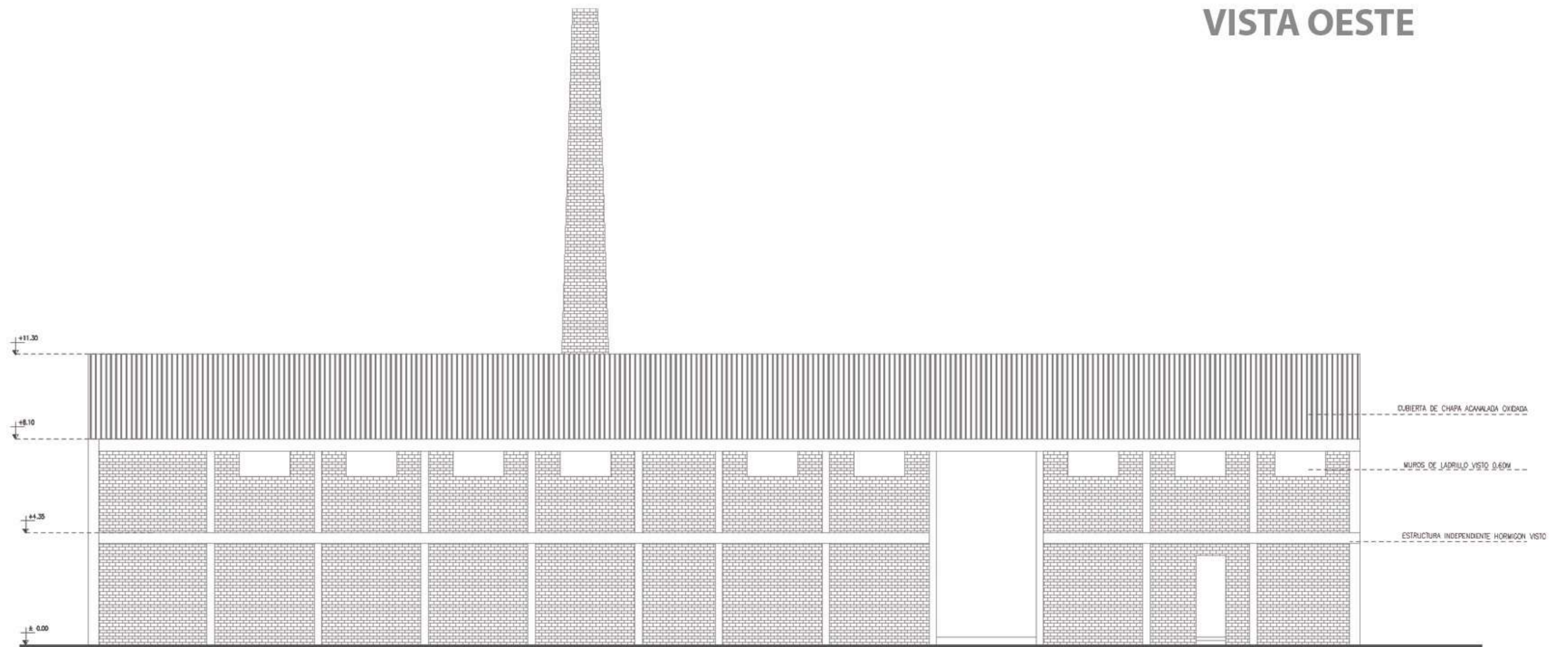
VISTA SUR

PREEXISTENCIA

VISTAS



VISTA OESTE



VISTA ESTE

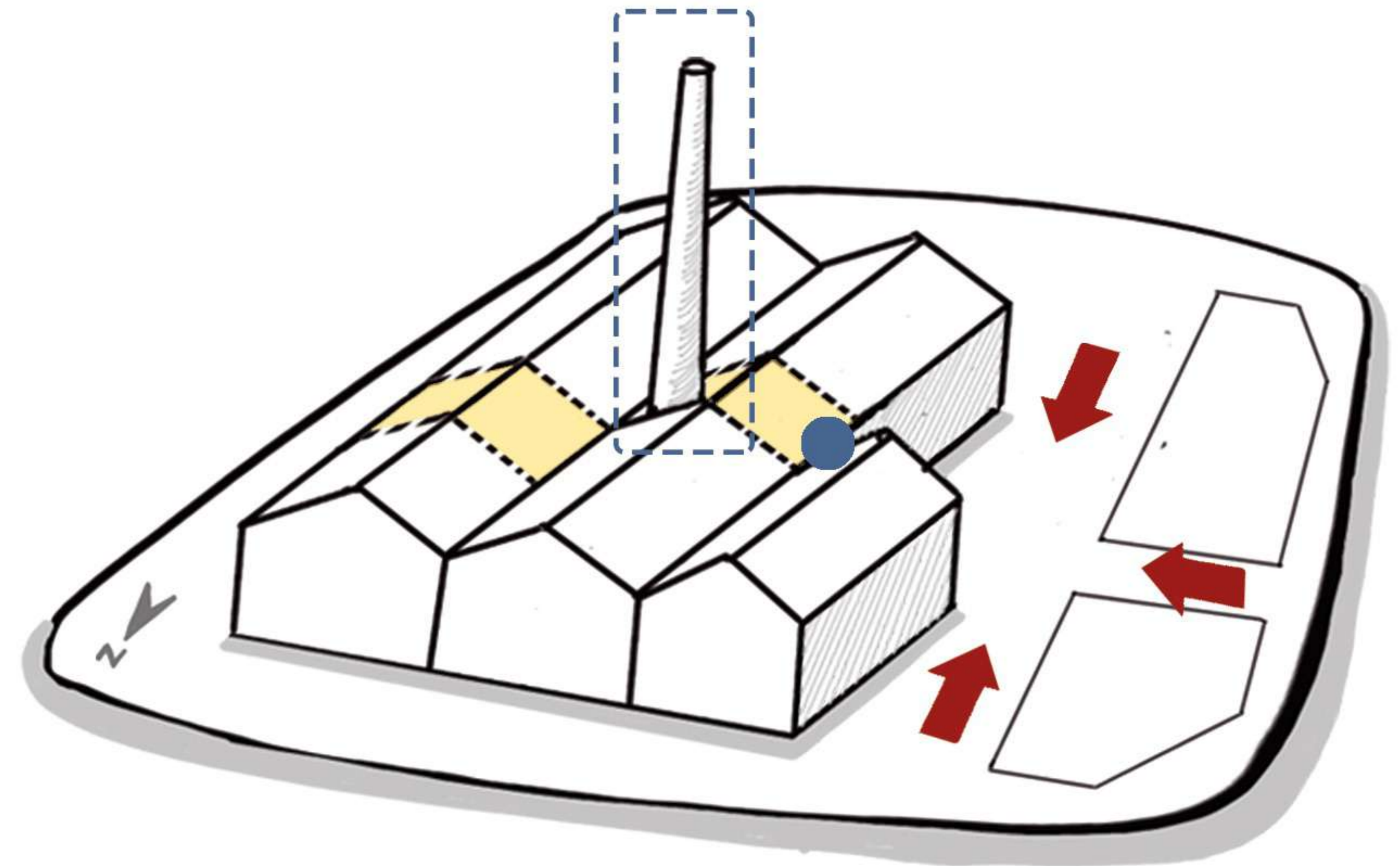


CENTRO CULTURAL LOS PINOS

PRIMERAS ACCIONES FORMALES

En base al análisis de diferentes factores, tales como las orientaciones respecto al Norte, la movilidad, las circulaciones peatonales y vehiculares, los llenos y vacíos en la manzana y alrededores, y la relación del edificio con la naturaleza considerando su ubicación frente al PARQUE LINEAL FERROVIARIO:

se propone que el ingreso principal sea por la parte central del edificio, directo al corazón, aprovechando la chimenea de la vieja fábrica como punto focal de referencia. A su vez, este punto se encuentra estratégicamente ubicado para poder llegar a él desde tres de los cuatro lados totales de la manzana, facilitando el acceso directo de la gente al complejo y la circulación de los peatones a través de este vacío, que así mismo será aprovechado como plaza complementaria al conjunto. Además, se toma la decisión de demolición de una porción menor del edificio, para mejorar su ventilación y la iluminación natural del mismo.



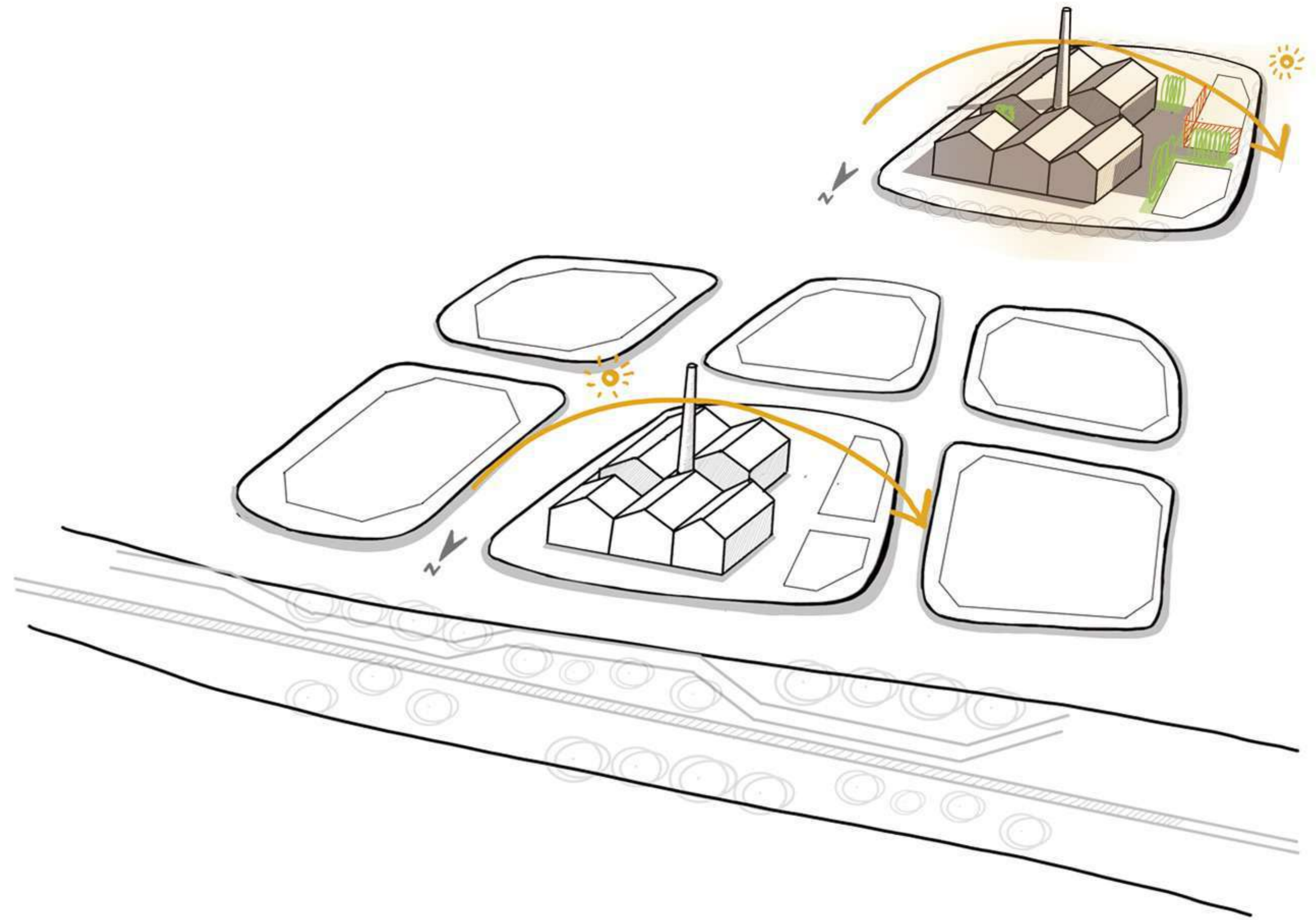
- DEMOLICIÓN
- INGRESO PRINCIPAL
- INGRESOS A LA MANZANA



CENTRO CULTURAL LOS PINOS

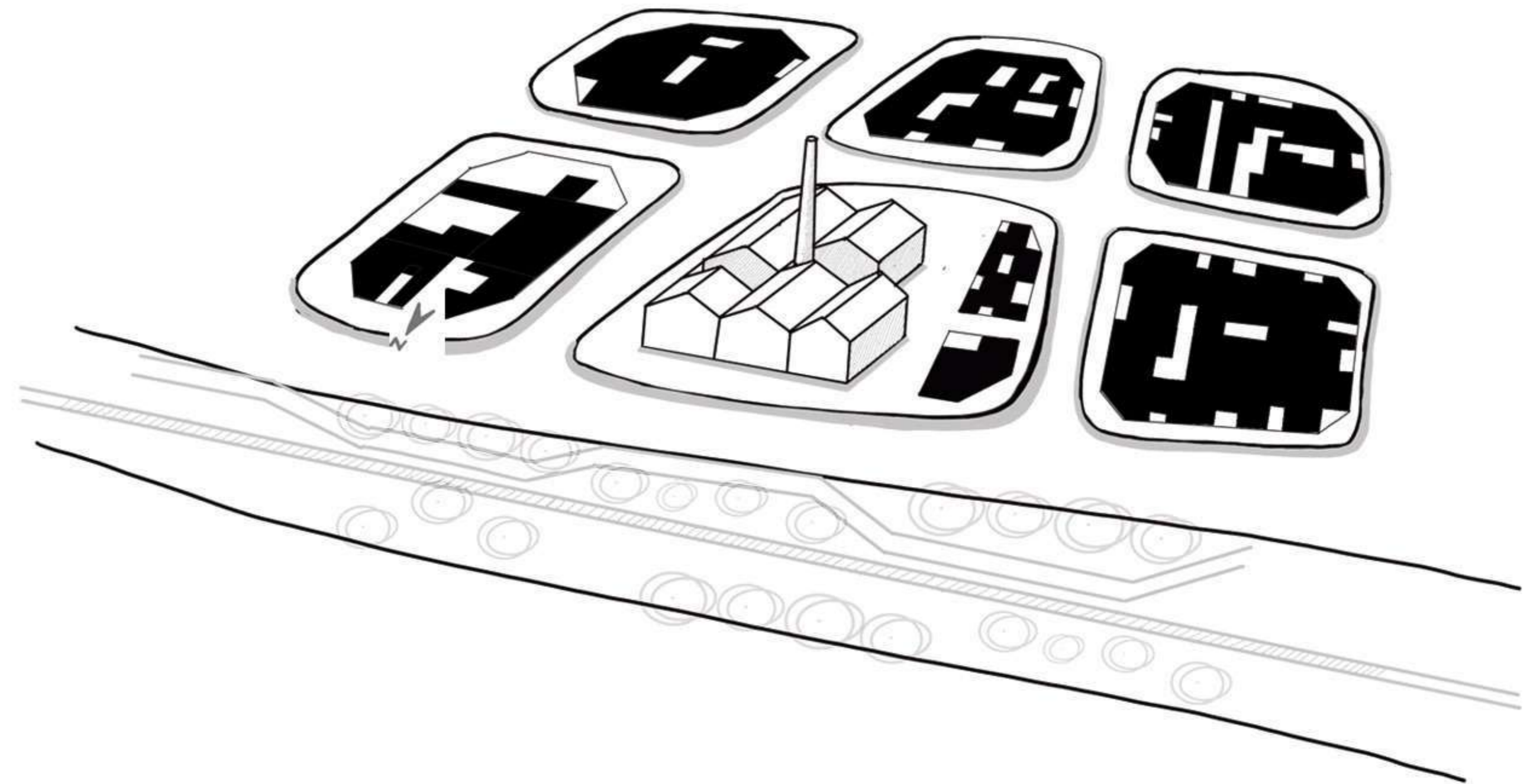
ASOLEAMIENTO

- PATIO INTERNO ABIERTO
- ORIENTACIÓN ESTE.
- ABERTURAS HACIA EL NORTE Y EL ESTE
- INCORPORACIÓN DE MURO VERDE Y VEGETACIÓN DE HOJA CADUCA AL SUR Y AL OESTE POR SER ORIENTACIONES DESFAVORABLES Y PARA GENERAR SOMBRA SOBRE LA PLAZA SECA.



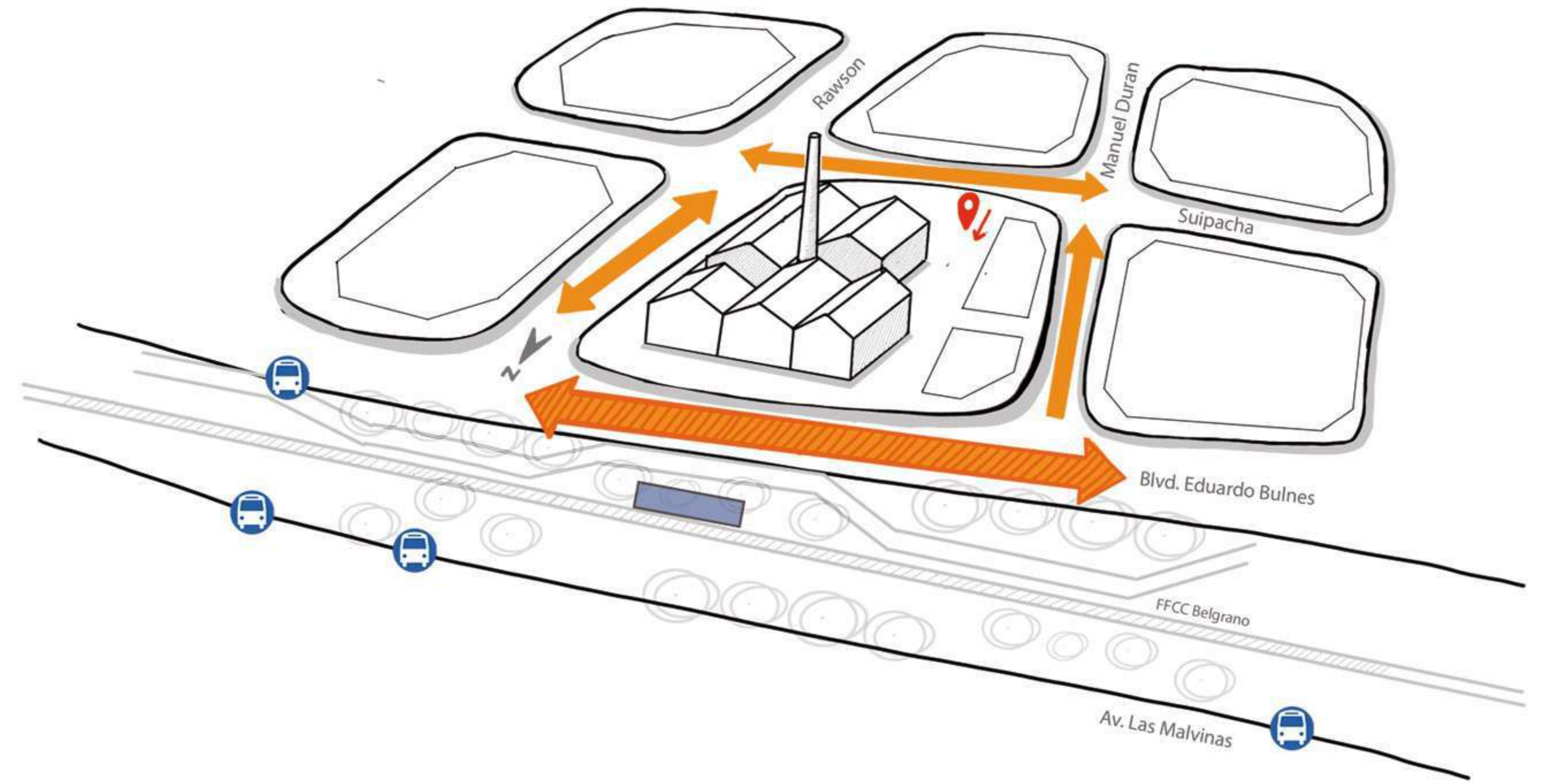
LLENOS Y VACÍOS

- VACÍO DENTRO DE LA MANZANA COMO OPORTUNIDAD



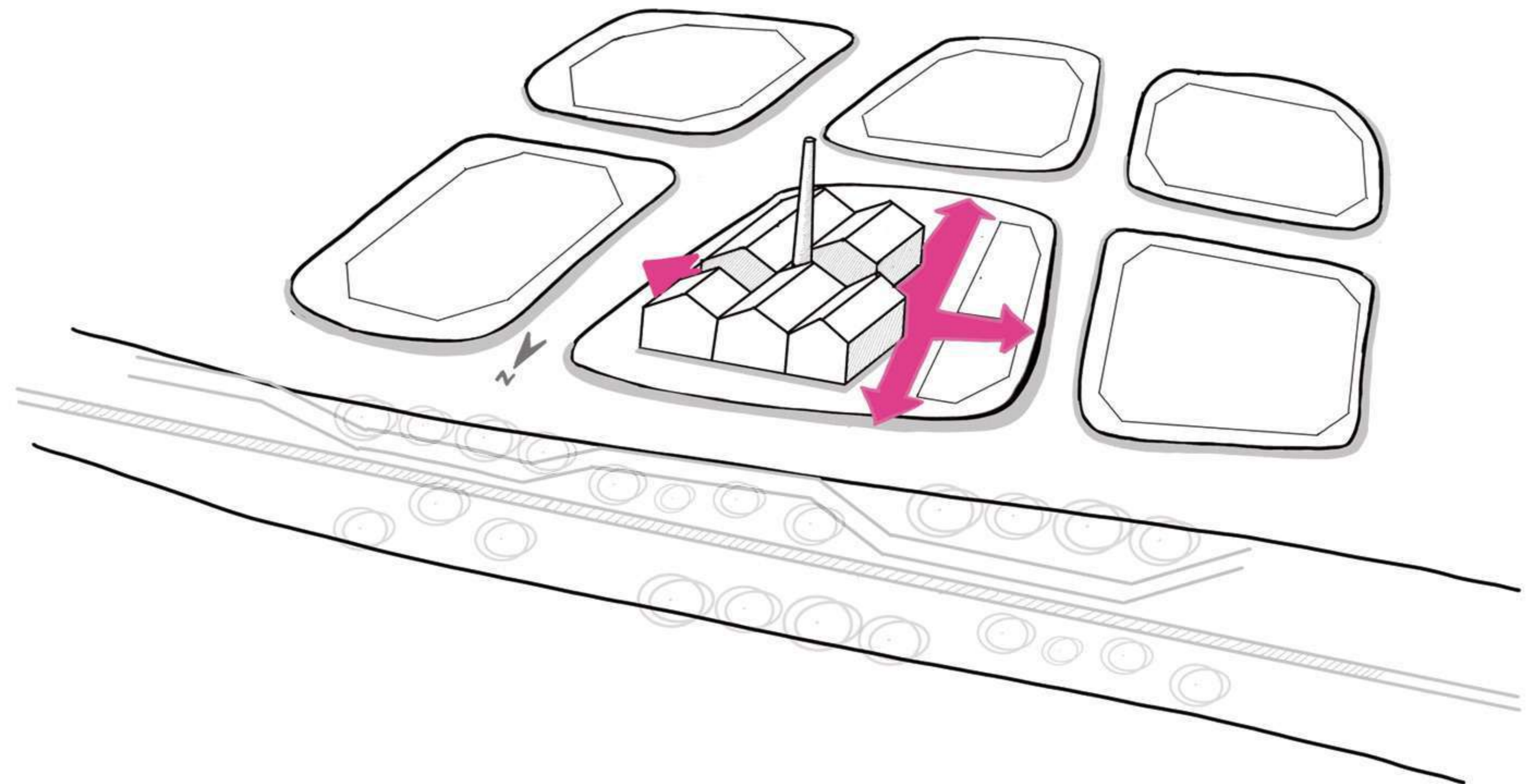
MOVILIDAD

-  CALLE PRINCIPAL
mayor flujo vehicular
-  CALLES SECUNDARIAS
menor flujo vehicular
-  PARADAS TRANSPORTE
PUBLICO
-  INGRESO ESTACIONAMIENTO
CENTRO CULTURAL
-  PARADA FFCC



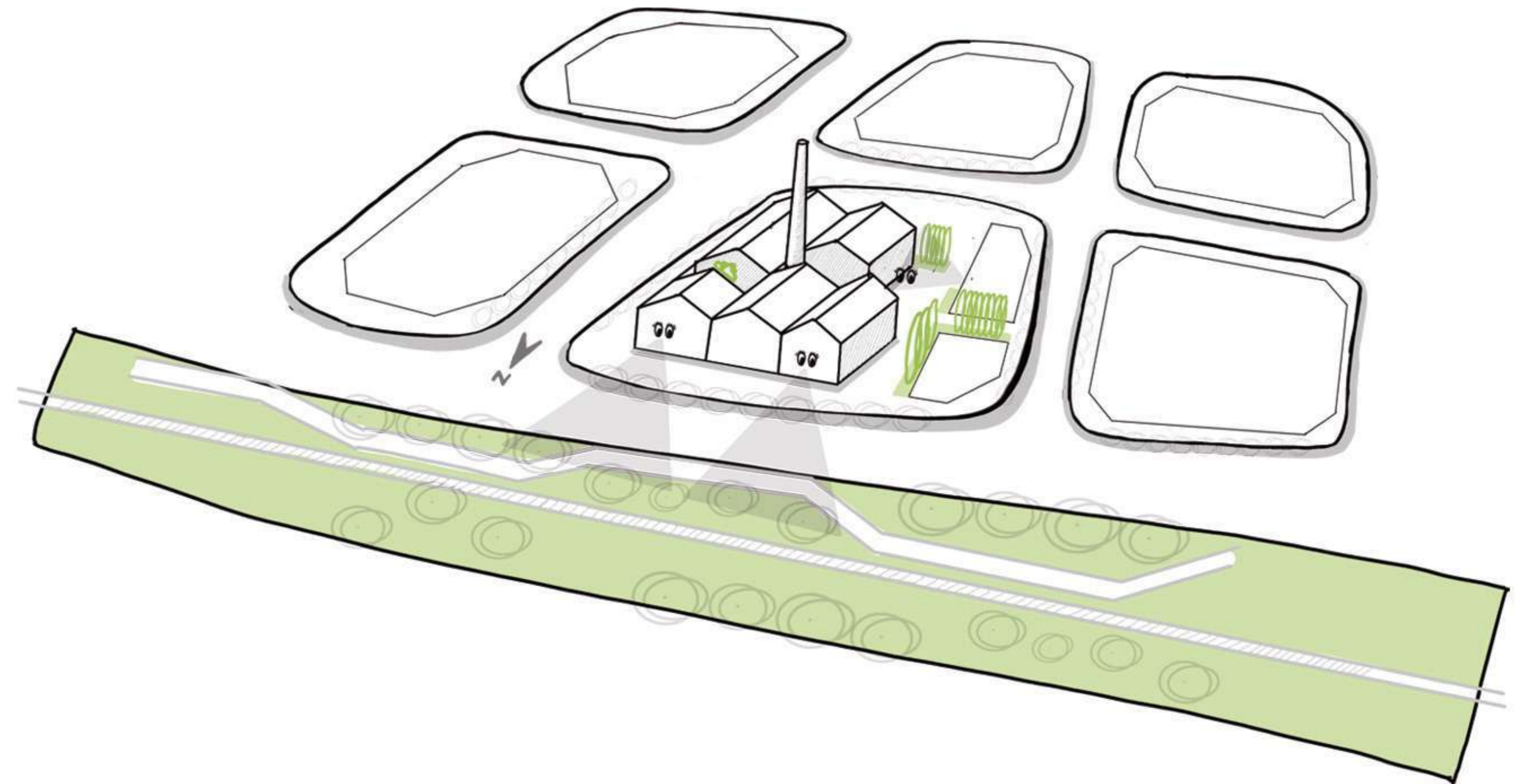
CIRCULACIÓN PEATONAL

- DENTRO DE LA MANZANA



RELACIÓN CON LA NATURALEZA

- EL EDIFICIO TENDRÁ VISUALES DIRECTAS AL PARQUE LINEAL FERROVIARIO "ESPECTADOR DE LA NATURALEZA"



MODOS DE HABITAR



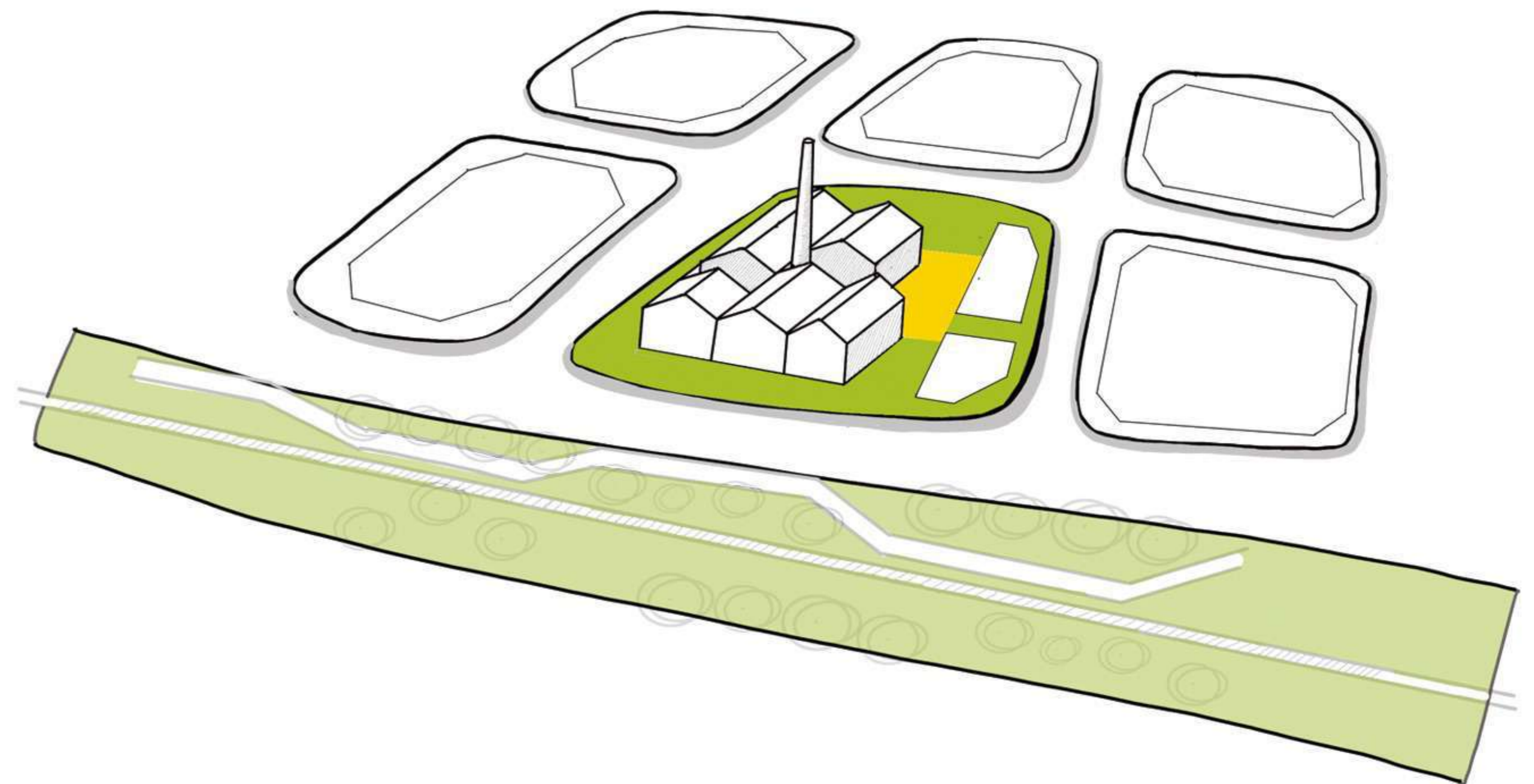
ACCESO COLECTIVO

Espacios de acceso controlado y con horarios de uso específicos. Durante el día permanece abierto y se cierra por la noche

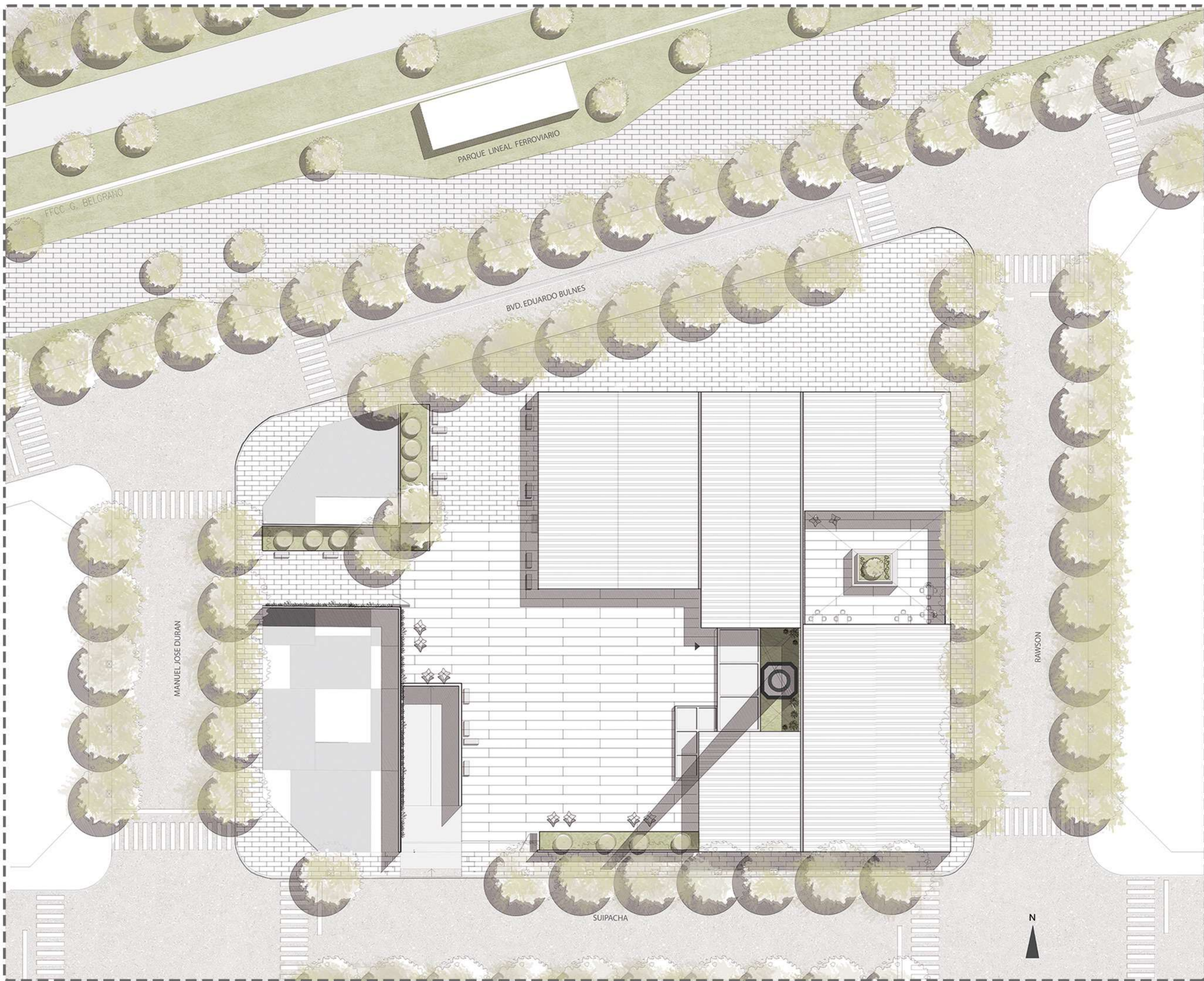


ACCESO PUBLICO

Espacios de libre uso y circulación.







PARQUE LINEAL FERROVIARIO

FFCC. G. BELGRANO

BVD. EDUARDO BULNES

MANUEL JOSE DURAN

RAWSON

SUIPACHA





VISTA NORTE



VISTA ESTE

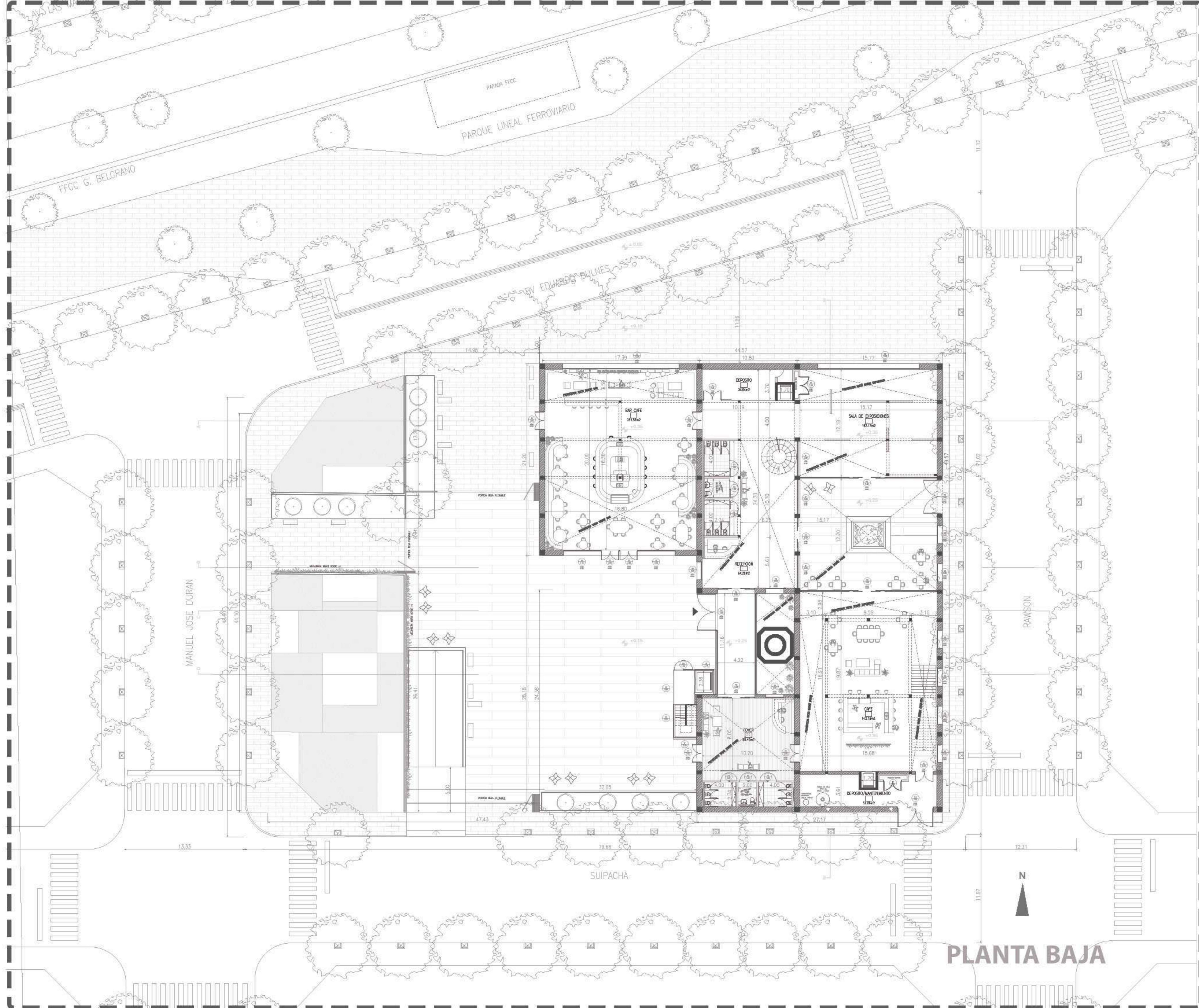


VISTA OESTE



VISTA SUR





PARADA FFCC
PARQUE LINEAL FERROVIARIO

FFCC G. BELGRANO

AV. EDUARDO BULNES

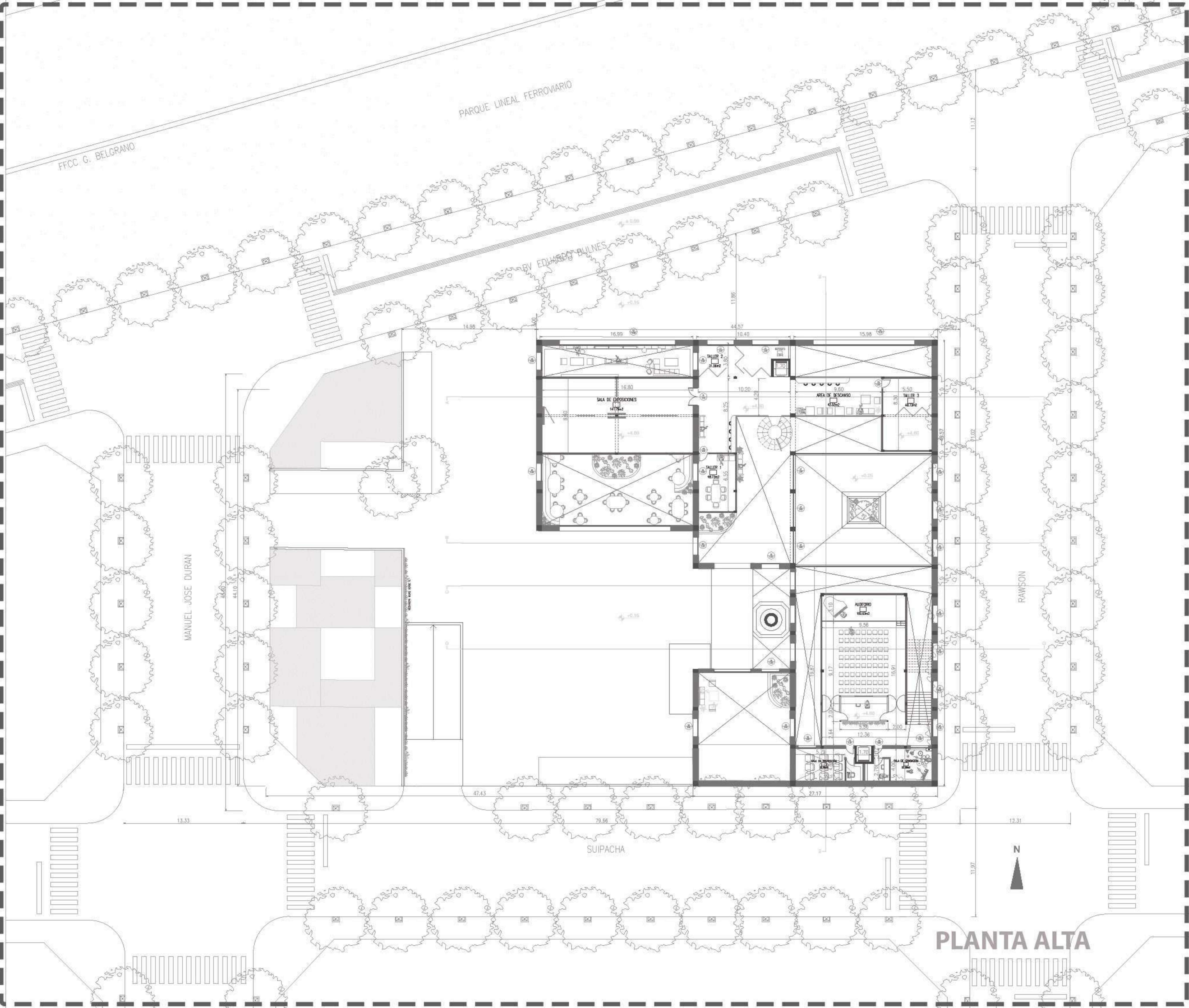
MANUEL JOSE DURAN

SUIPACHA

RAWLSON

N

PLANTA BAJA



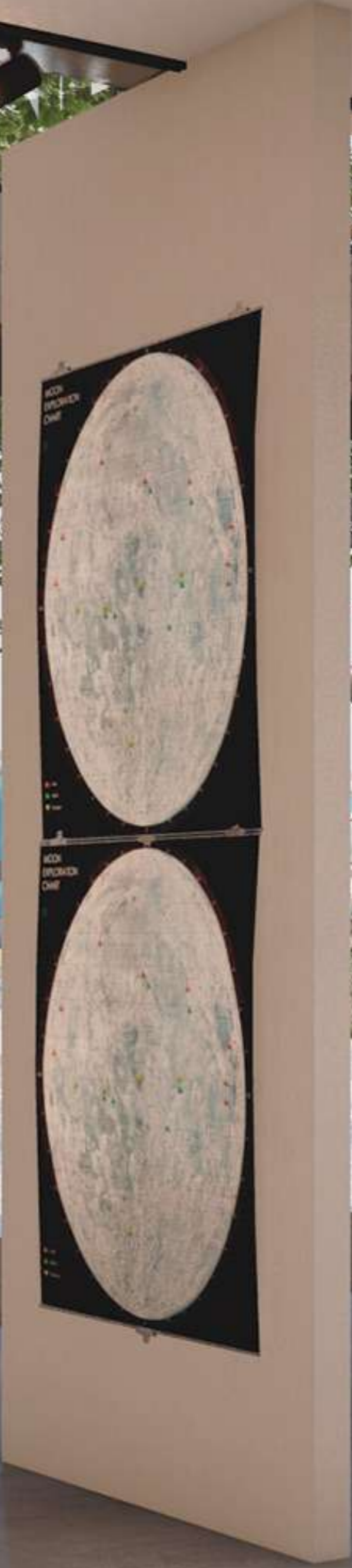
**CENTRO CULTURAL
LOS PINOS**







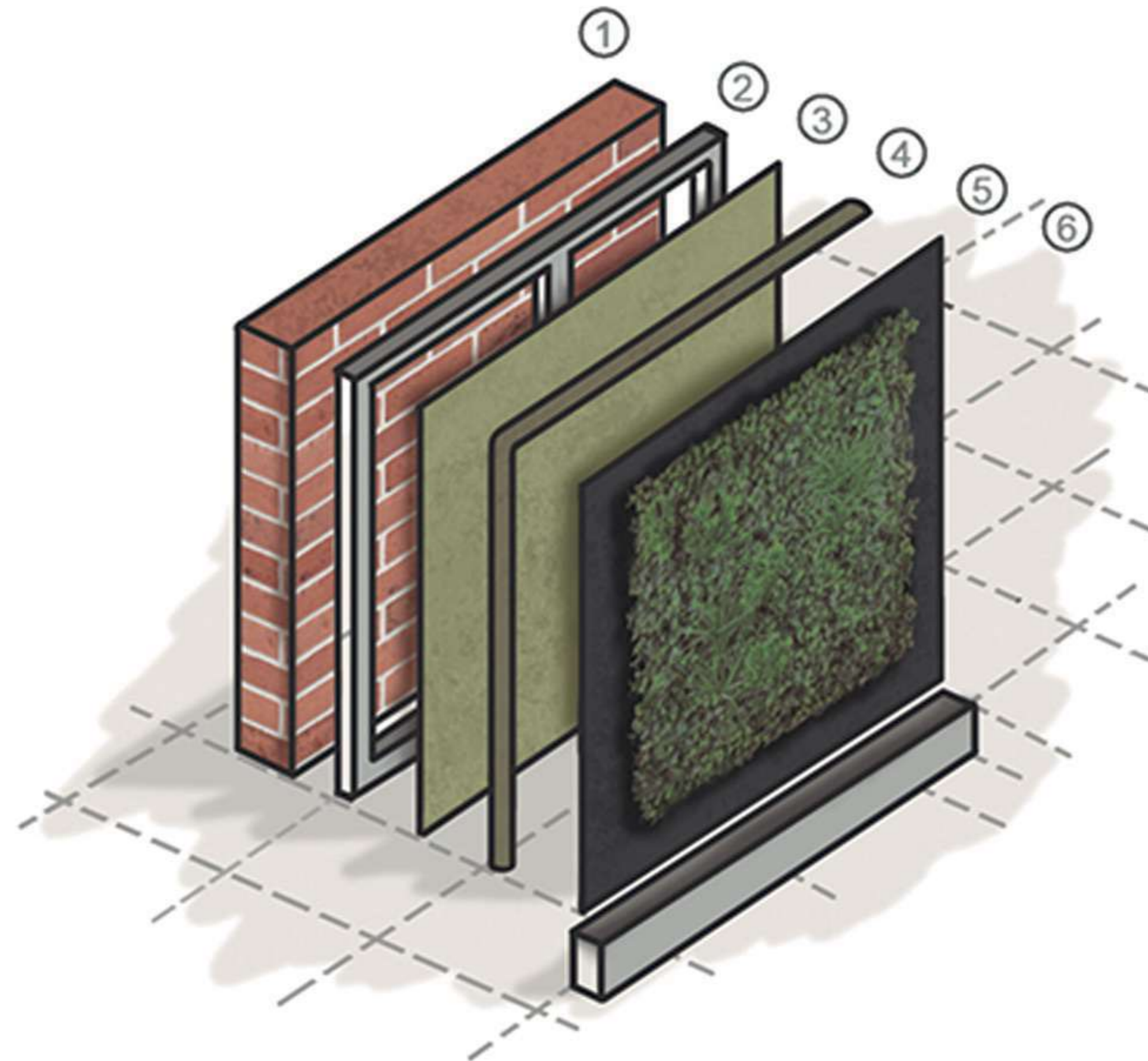
DESPIECE GENERAL DEL EDIFICIO



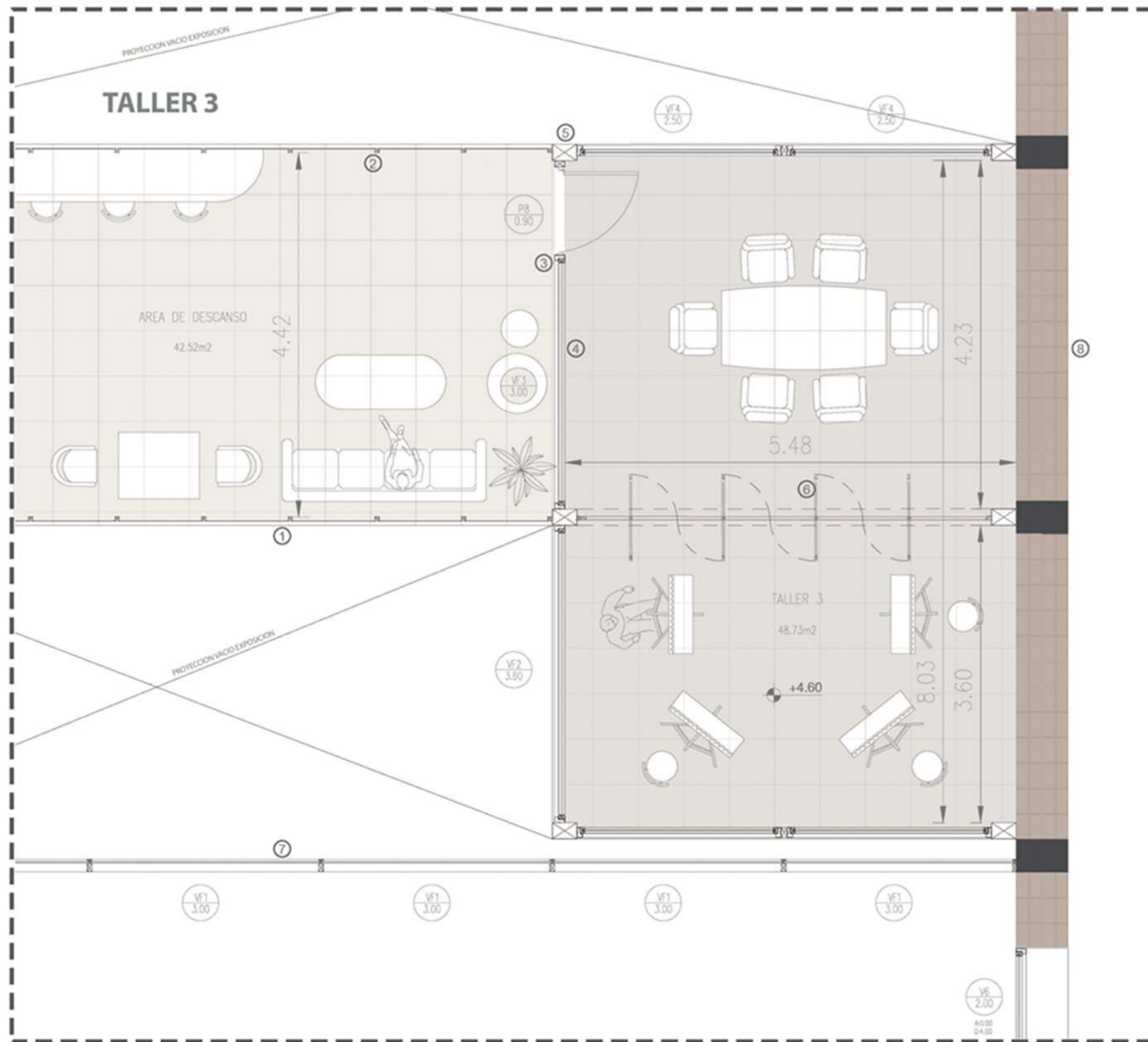


MURO MEDIANERO VERDE

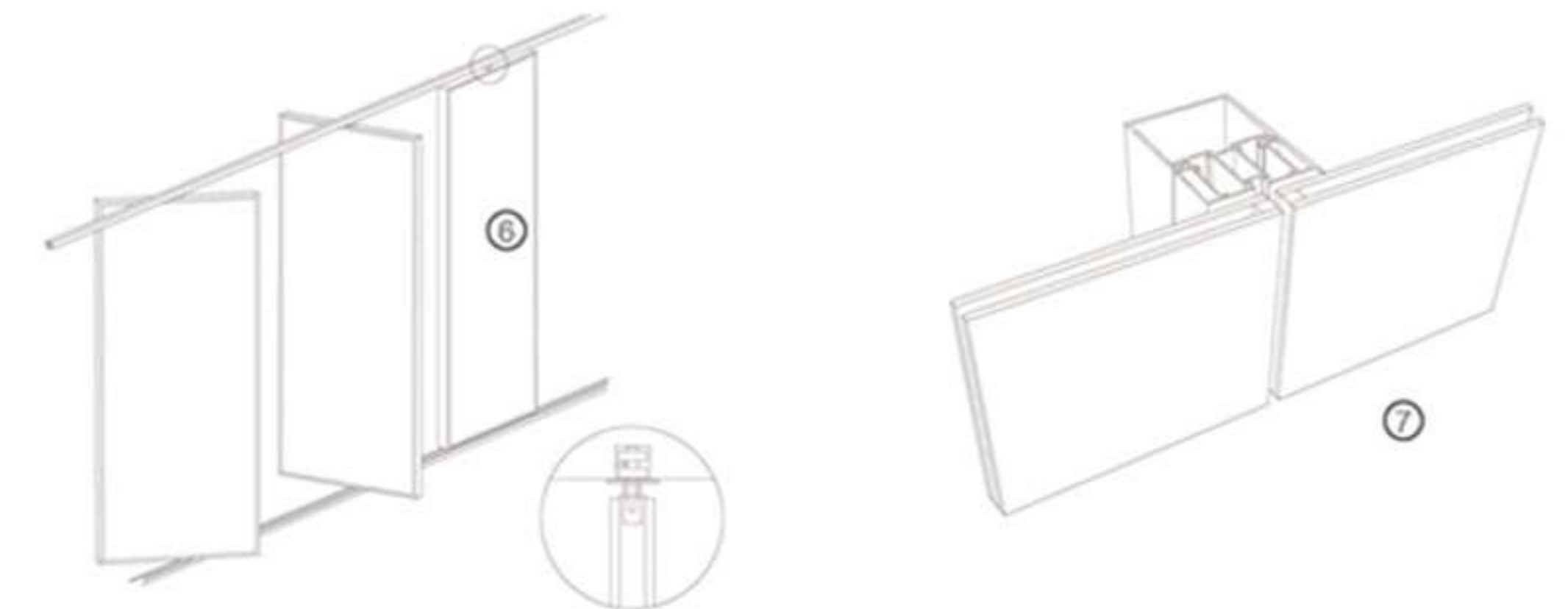
- ① MURO MEDIANERO PORTANTE DE LADRILLO COMÚN h: 6m
- ② ESTRUCTURA DE SOPORTE METÁLICA
- ③ MEMBRANA IMPERMEABLE
- ④ SISTEMA DE RIEGO POR GOTEO
- ⑤ GEOTEXITL
- ⑥ VEGETACIÓN ESPECIES NATIVAS TREPADORAS



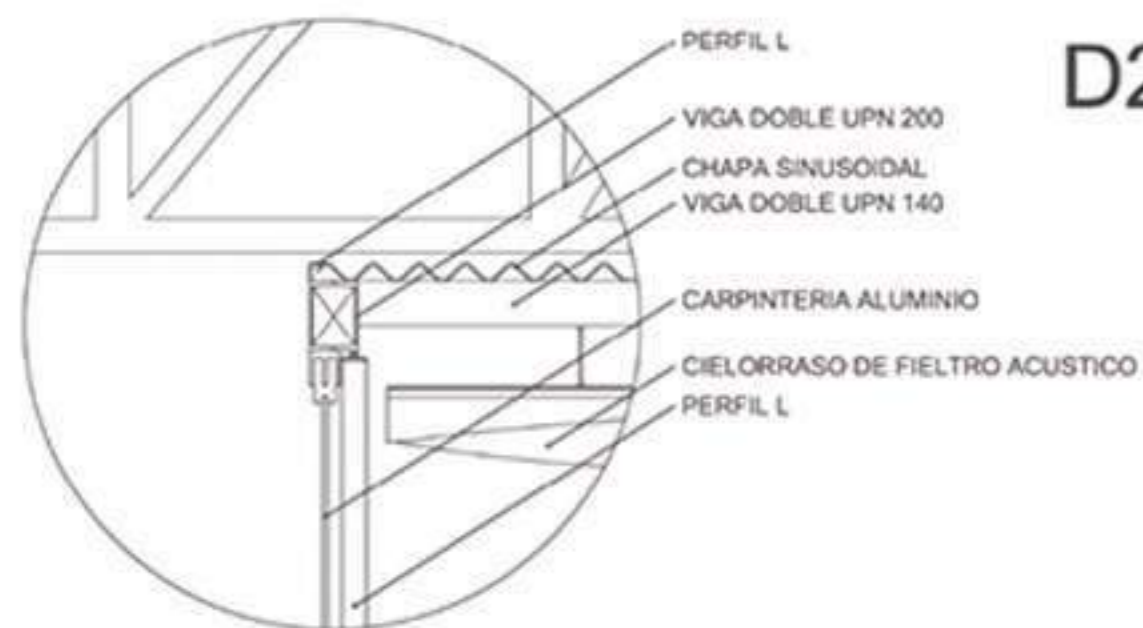
- Aporta sombra sobre la plaza seca, ayudando a reducir la temperatura ambiente.
- Ayuda a depurar el ambiente aportando oxígeno y mejorando la calidad del aire.
- Promueve la biodiversidad
- Actúa como barrera de sonido, reduce los ruidos procedentes de la calle



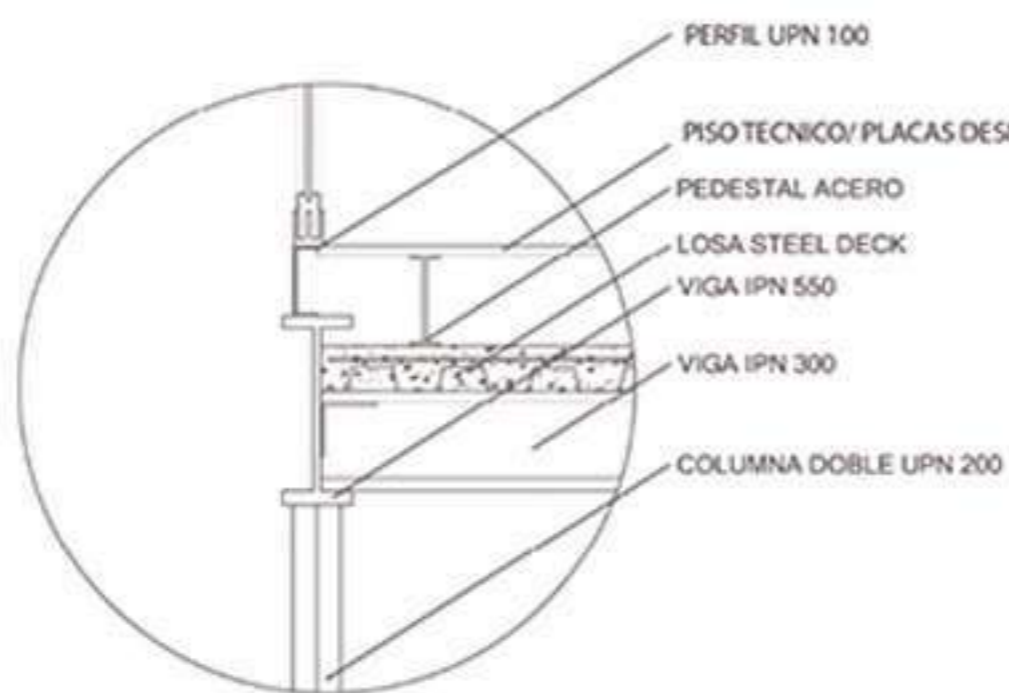
- ① LOSA STEEL DECK CON PISO TÉCNICO PLACAS DESMONTABLES
- ② BARANDA METAL PLEGADO NEGRO GALVANIZADO H: 0.90m
- ③ CARPINTERÍA DE ALUMINIO
- ④ DOBLE VIDRIO FIJO
- ⑤ COLUMNA DOBLE UPN 200
- ⑥ PANELES MÓVILES DIVISORIOS CORREDIZOS 1m
- ⑦ CARPINTERÍA DE TUBOS ESTRUCTURALES RECTANGULARES ALUMINIO NEGRO GALVANIZADO Y VIDRIOS DVH TEMPLADOS
- ⑧ MURO DE LADRILLOS VISTO e: 0.60m



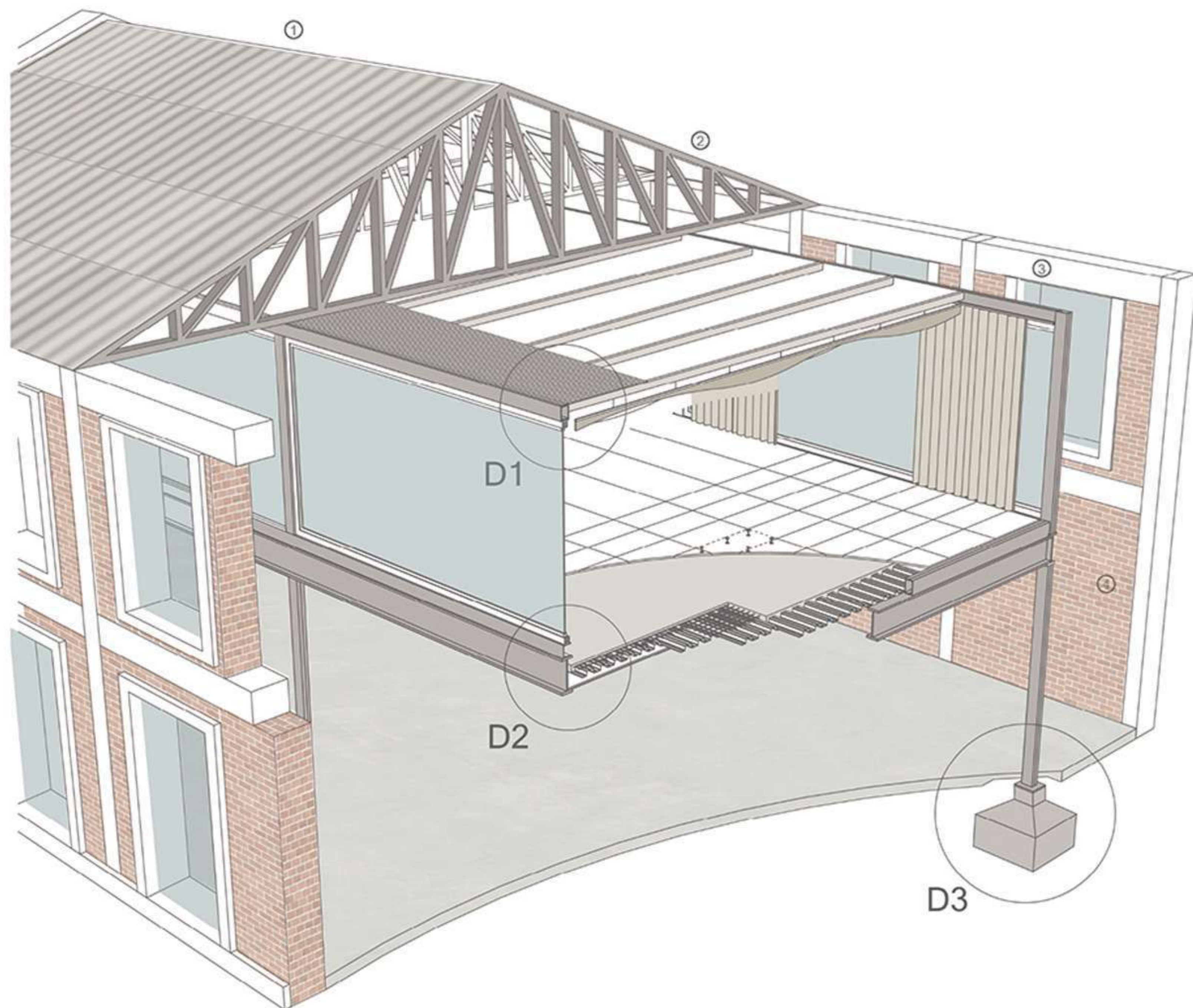
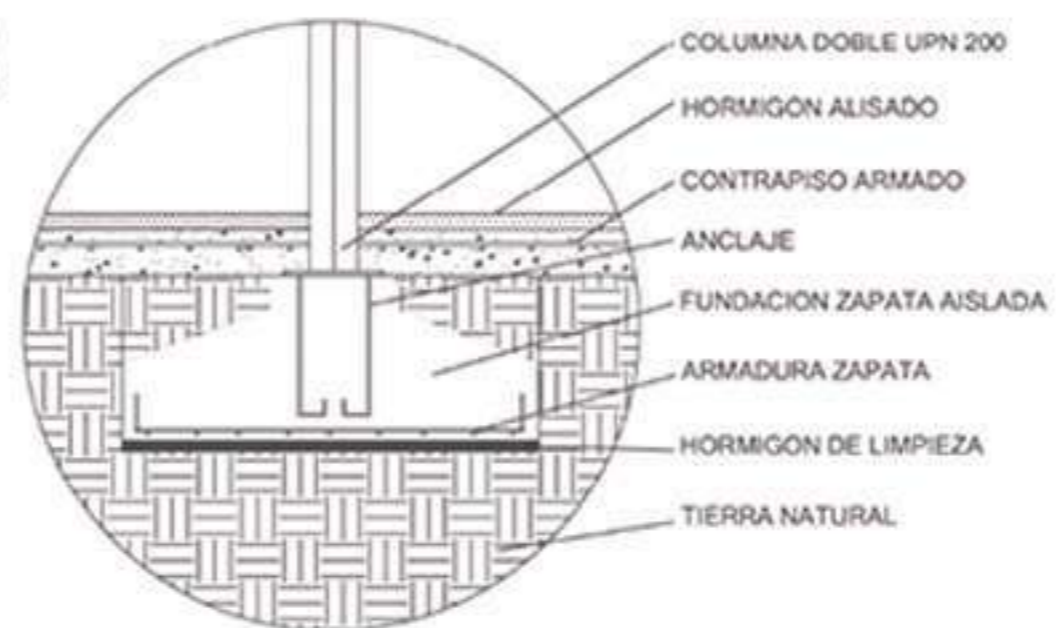
D1



D2



D3



- ① CUBIERTA DE CHAPA ACANALADA NEGRA GALVANIZADA
- ② CABREADAS METÁLICAS
- ③ ESTRUCTURA INDEPENDIENTE DE HORMIGÓN
- ④ MUROS ENVOLVENTES DE LADRILLO VISTO e: 0,60m

DETALLE AUDITORIO









TARSILA



Mãos
1928
Museu de Arte Latino-Americana de Buenos Aires



CLAUDE MONET
Eventually, my eyes understood nature.



CONCLUSIÓN

La ciudad de Córdoba cuenta con una variedad de edificios industriales que en la actualidad no cumplen sus funciones originales. Estas preexistencias ocupan su lugar y tienen una historia y contexto por detrás, pero, por diversas razones fueron abandonadas y olvidadas. Simplemente necesitan un nuevo uso para poder permanecer en el tejido.

En este contexto, el proyecto del Centro Cultural Los Pinos destaca como una iniciativa para rehabilitar y refuncionalizar los galpones de la antigua fábrica de cerámicos en el Boulevard Eduardo Bulnes. Esta intervención de obra pública busca potenciar un sector olvidado y deteriorado en el tejido urbano, reconociendo su potencial para ser explotado.

La propuesta incluye el reciclaje de construcciones existentes, proporcionándoles nuevos usos que se alineen con las necesidades contemporáneas de la sociedad. El objetivo es que este sector se convierta en un espacio de encuentro y articulación de procesos sociales y culturales, fomentando la inclusión de la población y brindando oportunidades para actividades formativas y culturales.

En este proyecto, se incorporan conceptos clave como valor, patrimonio, aprovechamiento y sustentabilidad. Se pone en práctica una acción patrimonialista sostenible que no se reduce simplemente a la acción de salvaguardar, sino que representa la preservación del bien como parte de un proceso que apunta a reforzar los contextos territoriales y el tejido social en los que el patrimonio se reconoce, y así, generar una toma de conciencia de que lo existente sirve y es aprovechable.

Podemos llegar a la conclusión de que las dos propuestas presentadas en este Trabajo Final de Carrera, son de restauración y recuperación de espacios preexistentes en diferentes escalas. Por un lado, la propuesta del Parque Lineal Ferroviario representa un proceso de recuperación de vacíos lineales en escala urbana, mientras que la propuesta del Centro Cultural Los Pinos responde a un proceso de restauración de un vacío en escala edilicia.

Por lo tanto, el enfoque de ambas propuestas se centra en mejorar y otorgar nuevos propósitos a estos espacios, mediante la revitalización y reutilización de lugares existentes, considerando sus usos actuales, y también la creación de nuevos espacios. Buscamos integrar armoniosamente todos los elementos de la ciudad, su entorno y la identidad del barrio.

Al abordar estas problemáticas, aspiramos a lograr espacios que beneficien no solo a los residentes de los barrios periféricos, sino a toda la comunidad urbana. La gestión adecuada de espacios abandonados o poco utilizados contribuirá a garantizar una mayor seguridad y ofrecerá espacios de calidad en el sector.



CENTRO CULTURAL LOS PINOS

Quiero agradecer a mis padres por el esfuerzo enorme que hacen todos los días para que yo este acá hoy y por su apoyo incondicional todos estos años...

Quiero dedicarles este Trabajo Final a ellos, a mi hermana, a mi familia, a mis compañeros de la facu, que se convirtieron también en mis amigos, a mis profes por guiarme, a todos los que me acompañaron de cerca, y de lejos, en este último tramo.
Y en especial a la Abu, que soñó tanto este momento como yo, y no alcanzó a vivirlo conmigo.

A todos, Muchas Gracias!

CENTRO CULTURAL LOS PINOS



BIBLIOGRAFÍA

• Ciudades para la gente, Jan Gehl

• Tren Metropolitano de Cordoba. Municipalidad de Cordoba

• Código de Edificación, Normativa de la Ciudad de Cordoba

<https://comercioyjusticia.info/opinion/a-150-anos-de-la-llegada-del-ferrocarril-a-cordoba/>

<https://conexioncentro.com.ar/el-ferrocarril-cordoba-y-noroeste-una-historia-que-cumple-129-anos/>

<https://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/la-historia-de-la-estacion-mitre-un-majestuoso-palacio-cordobes/>

<https://www.archdaily.cl/cl/958456/paisajismo-a-escala-urbana-12-proyectos-de-parques-lineales>

<https://anpr.org.mx/parque-lineal-como-infraestructura-multifuncional-estrategias-de-diseno-para-impulsar-la->

<https://unamunizviagas.com.br/projeto/estacao-nova-lapa-2010/>

<https://landscape.coac.net/parque-lineal-ferrocarril-de-cuernavaca>

<https://www.ten-arquitectos.com/disenourbano>

<https://ferrater.com/es/project/3-manzanas-en-el-ensanche-cerda/>

<http://arquitectosdevalencia.es/arquitectura/el-jardin-del-turia/>

https://es.wikipedia.org/wiki/Tren_metropolitano_de_C%C3%B3rdoba

<https://www.archdaily.cl/cl/889533/centro-civico-lleialtat-santsenca-1214-harquitectes>

<https://www.archdaily.com/905547/vieira-de-almeida-and-associados-offices-pmc-arquitectos-plus-openbook-arquitectura>

<https://www.archdaily.cl/cl/909568/biblioteca-lochal-mecanoo-plus-civic-architects-plus-braaksma-and-roos-architectenbureau-plus-inside-outside>

<https://www.archdaily.cl/cl/956714/adecuacion-de-la-nave-3-del-parque-central-a-equipamiento-cultural-contell-martinez-arquitectos>

<https://arquitecturaviva.com/obras/centro-de-creacion-matadero>

<https://www.archdaily.cl/cl/873857/rehabilitacion-estacion-de-ferrocarril-de-burgos-contell-martinez-arquitectos>

<https://www.dezeen.com/2016/05/19/paulo-mendes-da-rocha-key-architecture-projects-brazil-photography-leonardo-finotti/>

<https://www.archdaily.cl/cl/924558/parque-de-la-estacion-gobierno-de-la-ciudad-autonoma-de-buenos-aires>

<https://buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/desarrollo/parque-de-la-estacion>

TRABAJOS FINALES:

- PATRIMONIO INDUSTRIAL, ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN MADRID, TRABAJO FIN DE GRADO LAURA AVILA CABALLERO

- RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL, Inmaculada Aguilar Universitat de Valencia

LIBROS:

- "WHEN CULTURE MEETS ARCHITECTURE"

- "MUSEOS, ARQUITECTURA, ARTE: LOS ESPACIOS EXPOSITIVOS"

- "CULTURE AND ARCHITECTURE" - LEO HANSEN

- "ARCHITECTURE AND CULTURE" VOL 10 ISSUE 2 / 06/2022

PODCAST:

- "REDISEÑANDO ARQUITECTURA: NOTA 22: COMO REUTILIZAR EDIFICIOS?"

-