

Armando, Facundo

**Vivienda colectiva y parque
ferroviario**

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

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.](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

LIBRO DE TESIS

VIVIENDA COLECTIVA Y PARQUE FERROVIARIO

TRABAJO FINAL DE CARRERA II

Titular: Arq. José Santillán
JTP: Juan Pablo Vázquez
Estudiante: Armando Facundo

01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

03. ANTECEDENTES

04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

05. CONCLUSIÓN

01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

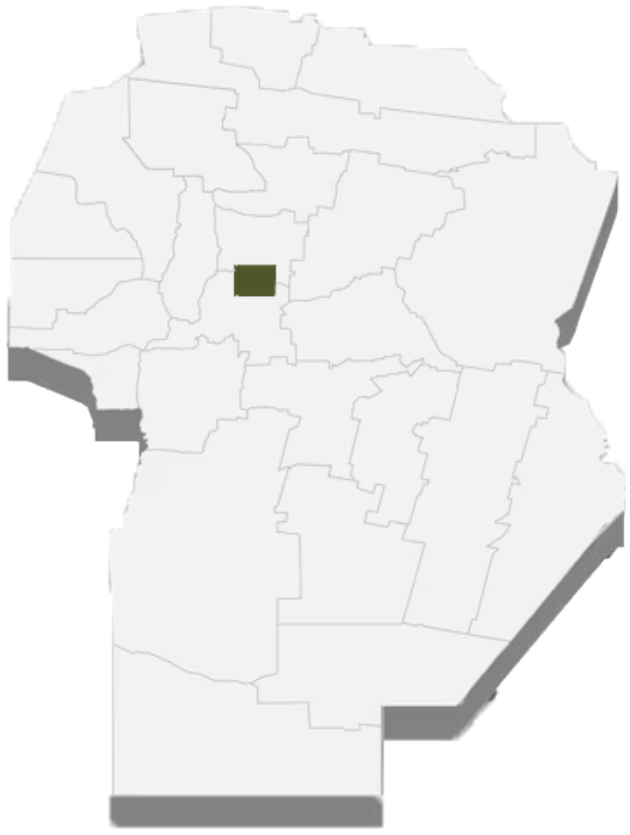
03. ANTECEDENTES

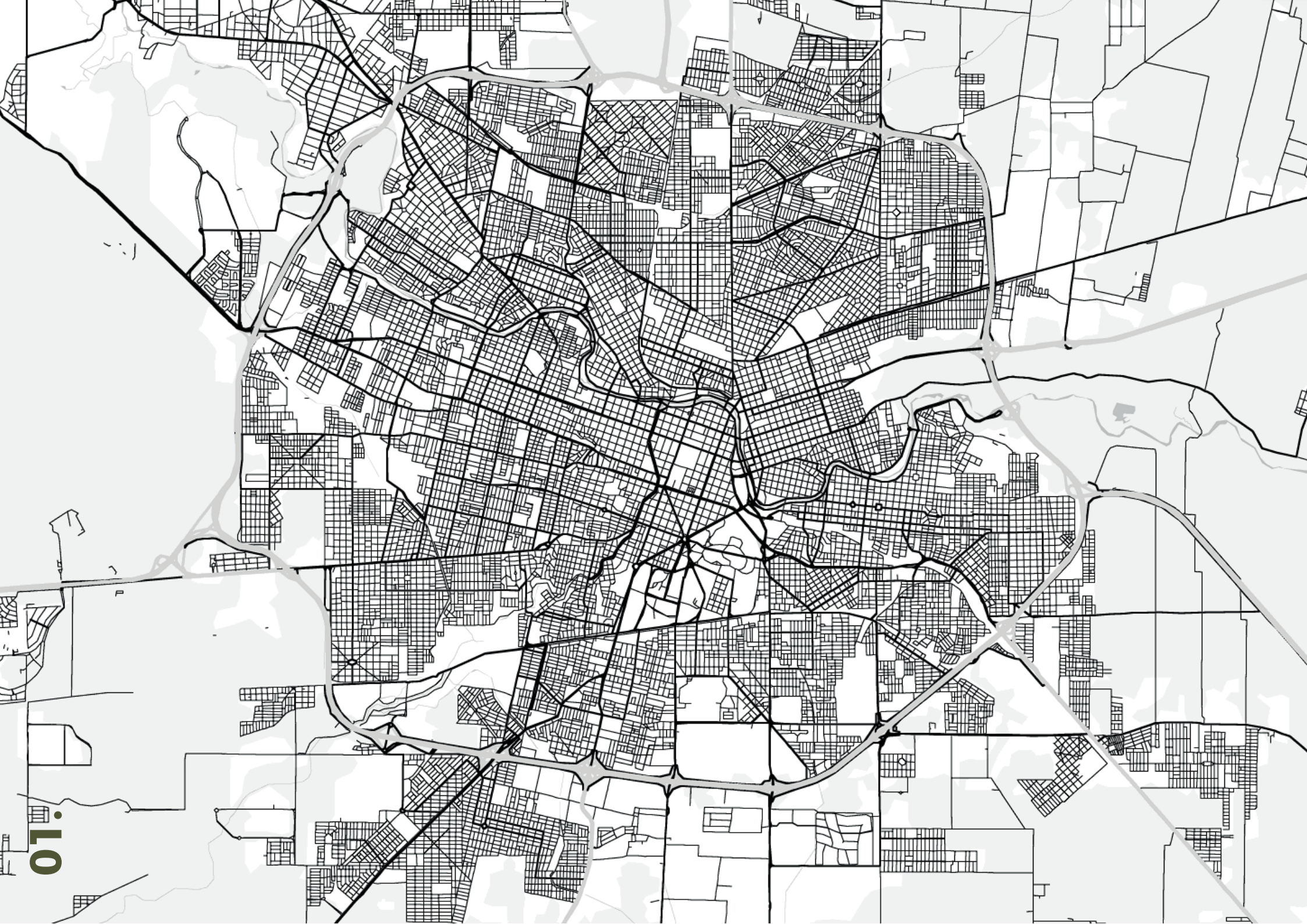
04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

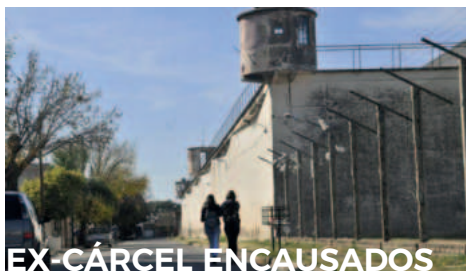
- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

05. CONCLUSIÓN

01.







EX-CÁRCEL ENCAUSADOS



EX-CÁRCEL CERVECERÍA SM



VILLA LOS GALPONES



ESTACIÓN FERROC. BELGRANO



EX-PAPELERA



EX-PENAL SAN MARTÍN

PROBLEMÁTICA URBANA A TRATAR

Analizando los distintos déficits de la ciudad de Córdoba se detectó un gran número de **escenarios** en un estado deplorable, en desuso, inaccesibles y sin equipamiento que permitan su funcionamiento.

Estos espacios son en gran parte responsables de el escenario industrial de Córdoba, que afecta y disminuye en gran porcentaje calidad habitacional.

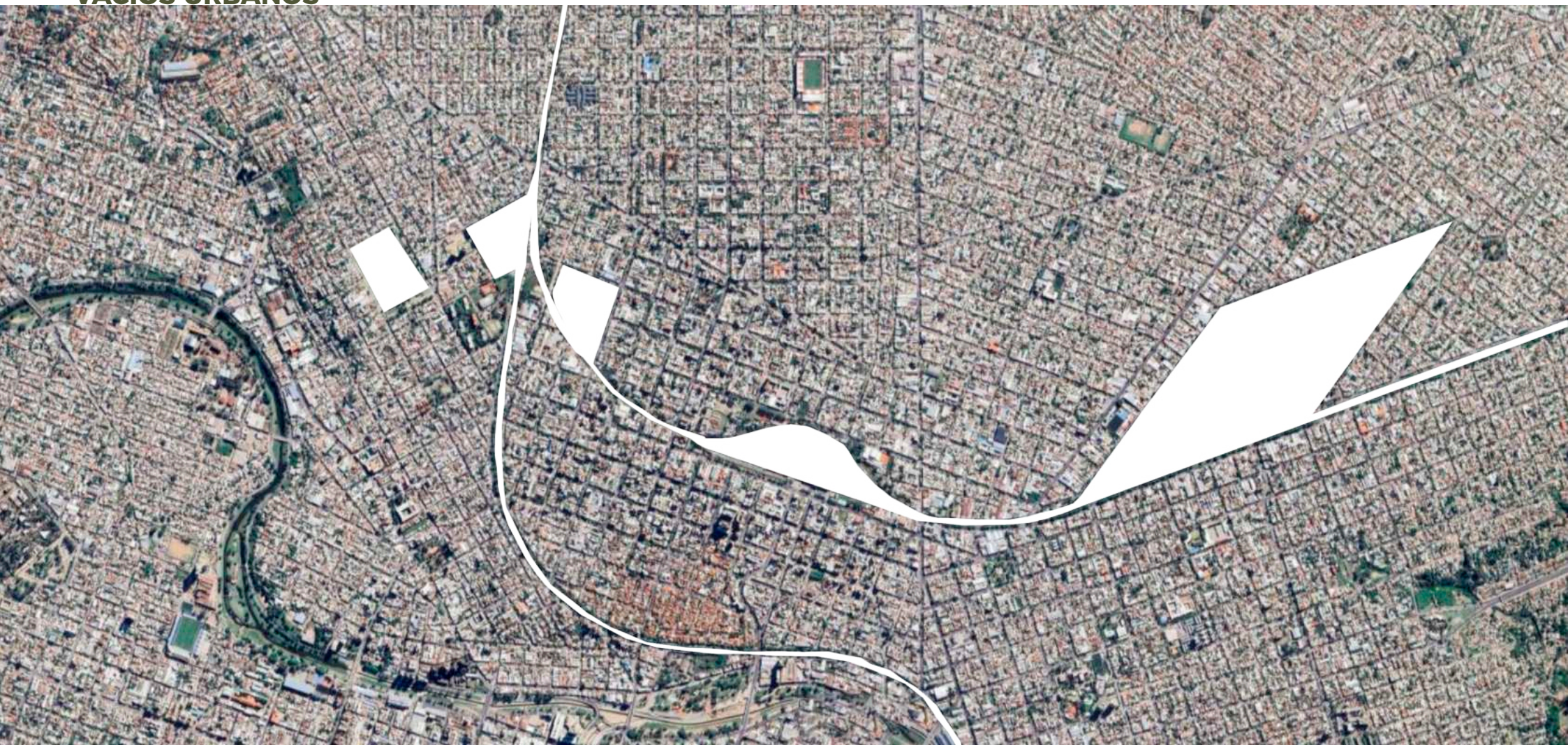
A su vez, su inaccesibilidad los vuelve un límite físico para con la ciudad. Imposibilitan el desplazamiento de las personas y resultan siendo un estorbo.

Prestando atención a su distribución dentro de la mancha urbana, se identifica que la mayoría de los mismos están en contacto directo con las vías ferroviarias; las cuales están en desuso y explican el por qué estos escenarios industriales acompañan su mal estado.

Es por eso que se mapearon los **“vacíos urbanos”** (término con el que definiremos estos escenarios) sobre las vías del ferrocarril, que sirven como eje estructurante de la búsqueda.



VACÍOS URBANOS



- 01** • Sectorizamos una parte del total de la superficie de la ciudad de Córdoba para ir acercándonos y tratando la problemática progresivamente más de cerca. De esta manera encuadramos un sector en el que varios vacíos urbanos están en cercanía y bajan los índices de calidad habitacional de quienes viven allí.

ÁREAS VERDES ACCESIBLES



- 01 • Analizamos cuáles son las áreas verdes a las cuales los usuarios de la ciudad pueden acceder libremente y estén en condiciones, por ende, volverse aprovechables. Es así como podemos obtener como resultado una muy baja proporción de áreas verdes sobre la superficie del sector de estudio. Lo que indica un déficit a mejorar.

PLANTA NOLLY



- 01 • Observando el plano de llenos y vacíos, observamos tres cosas principalmente. 1. La densidad edilicia es realmente alta, lo que indica un modelo de habitar la ciudad y ocupar la superficie. 2. La proporción de llenos y vacíos es totalmente irregular, no está planificada. 3. Todos los grandes vacíos corresponden a infraestructuras en desuso, abarcadas por nuestra definición de “vacíos urbanos”.

SECTORIZACIÓN DE ÁREA DE TRABAJO



SECTORIZACIÓN DE ÁREA DE TRABAJO

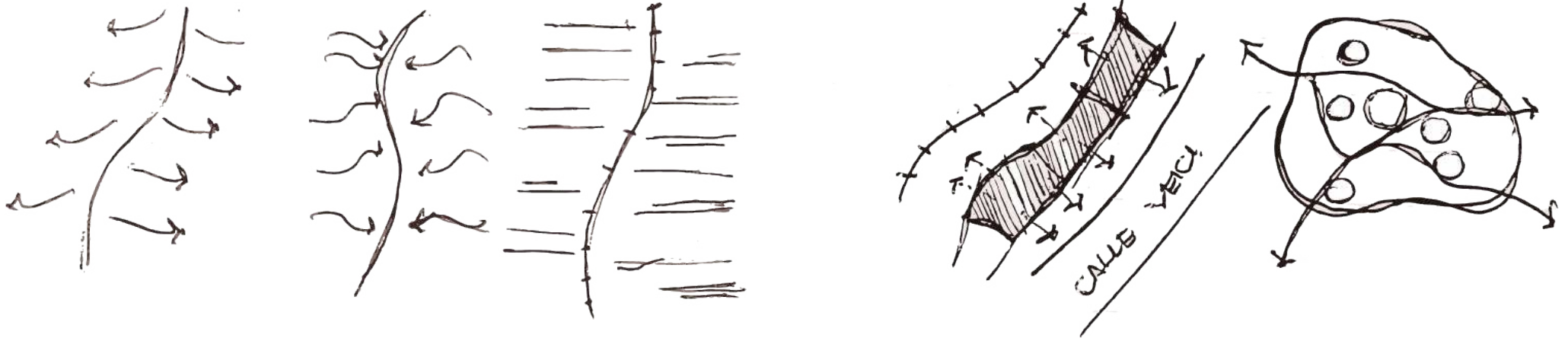
Para enfocar un área de acción, se enmarcó dentro del territorio de la ciudad de Córdoba, un área que abarca tres vacíos urbanos de gran escala que están vinculados a través de las vías férreas, dentro del barrio Alta Córdoba.

Estos vacíos urbanos son: 1.Ex-cervecería San Martín; 2.Villa Los Galpones 3.Estación de ferrocarril Belgrano.

Individualmente, son escenarios negativos para su entorno inmediato y, juntos generan una seguidilla de escenarios descuidados que afectan a la imagen y calidad espacial y funcionamiento del sector. Con él, se ven afectados los habitantes del mismo y sus usuarios temporales.

INTERPRETACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Entendemos a los vacíos urbanos por sus características, como límites físicos que recorren y trazan la mancha urbana dificultando y empobreciendo el desplazamiento a través de la misma, en distintos medios posibles (vehículos particulares, transporte público, bicicleta, a pie). A su vez, por su disposición y dispersión dentro de la superficie, así como es posible que la divida, es posible, también, que funcionen como “costuras”, reinterpretando y convirtiendo los escenarios negativos en espacios urbanos aprovechables y que mejoran la imagen urbana.



PREEXISTENCIAS DEL SECTOR

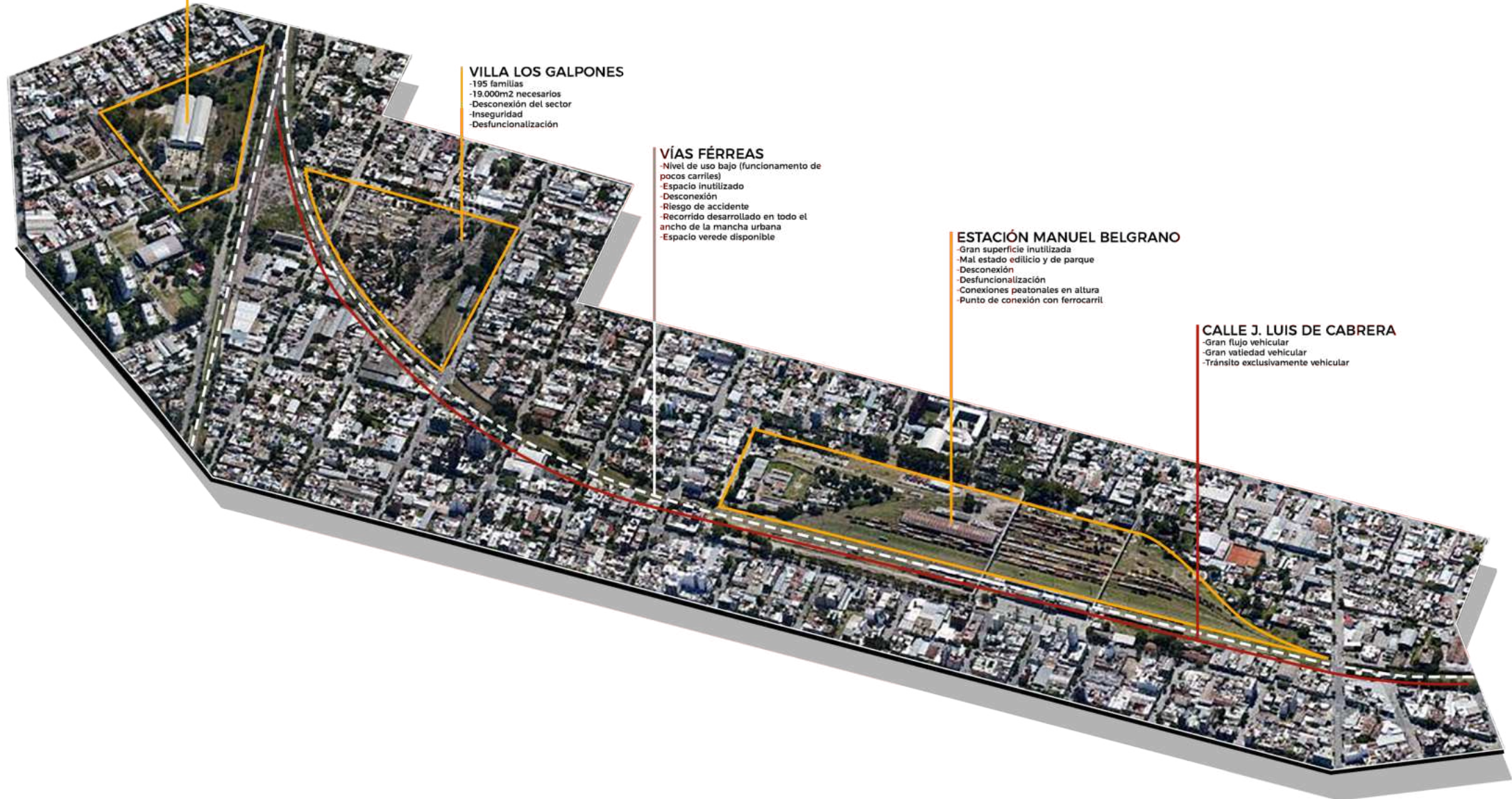
EX-CERCEVERÍA RÍO II
-ACTUAL DEPÓSITO DE VEHÍCULOS EN DESUSO
-X m2
-Edificación existente

VILLA LOS GALPONES
-195 familias
-19.000m2 necesarios
-Desconexión del sector
-Inseguridad
-Desfuncionalización

VÍAS FÉRREAS
-Nivel de uso bajo (funcionamiento de pocos carriles)
-Espacio inutilizado
-Desconexión
-Riesgo de accidente
-Recorrido desarrollado en todo el ancho de la mancha urbana
-Espacio verede disponible

ESTACIÓN MANUEL BELGRANO
-Gran superficie inutilizada
-Mal estado edilicio y de parque
-Desconexión
-Desfuncionalización
-Conexiones peatonales en altura
-Punto de conexión con ferrocarril

CALLE J. LUIS DE CABRERA
-Gran flujo vehicular
-Gran variedad vehicular
-Tránsito exclusivamente vehicular



01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

03. ANTECEDENTES

04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

05. CONCLUSIÓN

CÓMO ABORDAMOS LOS VACÍOS URBANOS

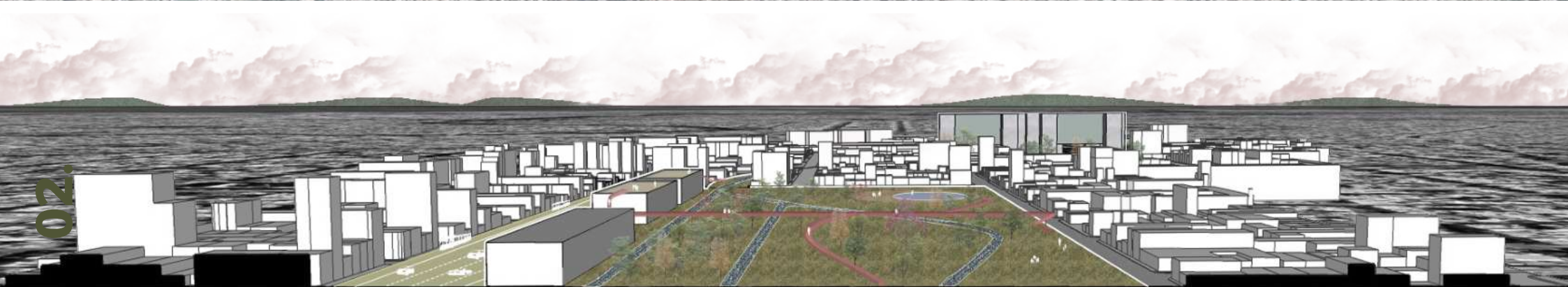


Entendemos los vacíos urbanos como posibilidades de reocupación del territorio y **v**de los mismos, arrastrando positivamente consigo, al entorno inmediato al que corresponden. Estas mejoras físicas tendrán consecuencias no solo en la imagen, sino en el funcionamiento del sector y mejorando el dinamismo de una parte de la ciudad, haciendo más fácil y efectivo el accionar de las personas que allí habitan y circulan.

Los programas para cada uno de los puntos trabajados son seleccionados en base a las preexistencias en cada uno de los mismos. De esta manera, nos tomamos de una función que ya existía y mejorando su calidad física, mejorará su funcionalidad.

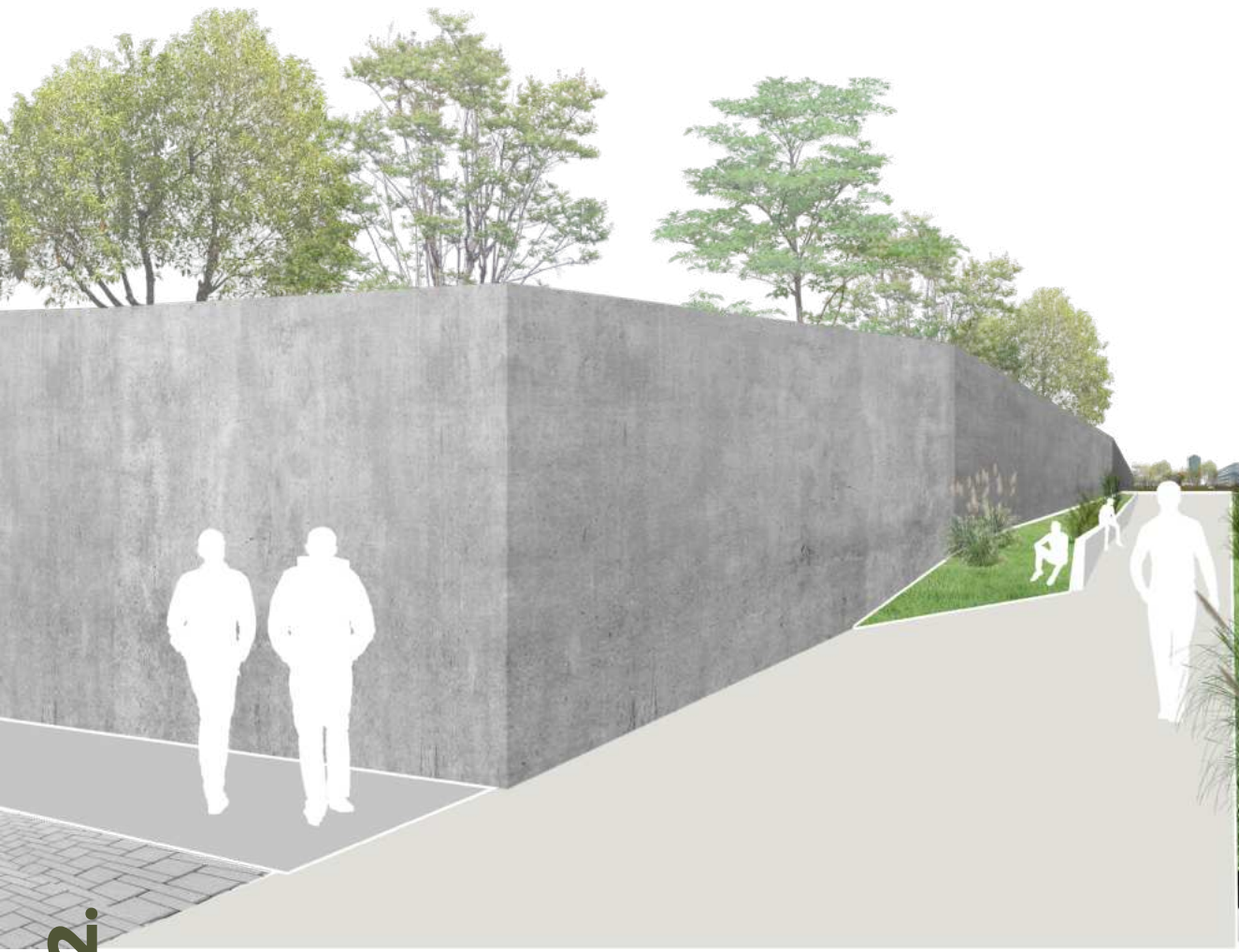
A su vez estos son vinculados a través de las vías férreas (que también son un límite físico), resignificándolas, refuncionalizándolas y, con ellas al sector y ciudad.

PLANIMETRÍA RESULTANTE SECTOR DE ESTUDIO



PLANIMETRÍA RESULTANTE ENTORNO INMEDIATO





01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

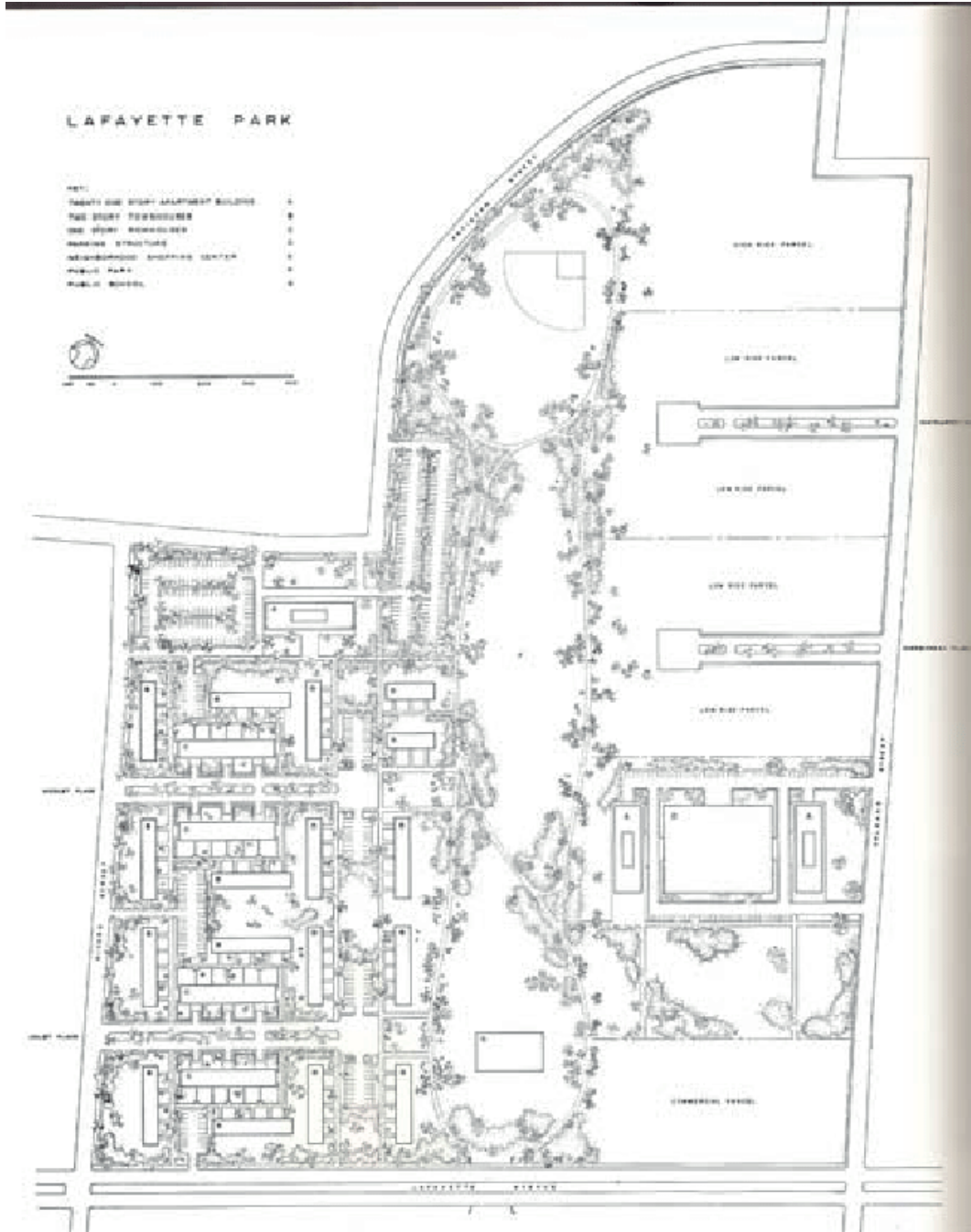
03. ANTECEDENTES

04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

05. CONCLUSIÓN

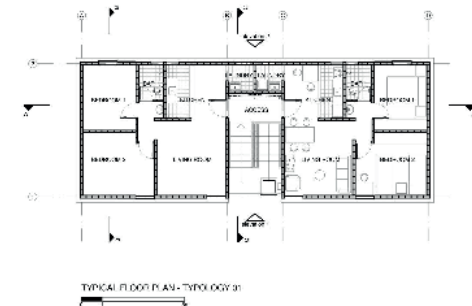
01. LAFAYETTE PARK- M.V.R.



Lafayette Park (Mies Vander Rohe) está ubicado en Detroit, finalizado en el año 1959. Su composición espacial es el principal componente por el cual está en mi lista de casos de estudio. La creación de espacios entre bloques de vivienda (también de distintas escalas) generan niveles de jerarquía dependiendo de sus tamaños, lo que va estructurando el proyecto y dándole un sentido.

Además el empleo de la vegetación como herramienta y creación de un modelo de habitar para con ella.

02. URBANIZACIÓN JARDÍN VICENTINA



Este proyecto urbano, ubicado en San Pablo, Brasil, colaboró principalmente en la noción de necesidad. Ubicado en un contexto similar al nuestro, expresa la necesidad de crear viviendas de manera relativamente rápida, contemplando costos y calidad habitacional. A su vez, también debe acomplarse a la trama urbana que lo rodea y a la situación socio económica de América Latina.

Su materialidad es otro de los puntos que colaboró, dando lugar a una expresión cruda de la arquitectura, que termina correspondiendo a las necesidades del programa y al lenguaje del entorno, para adaptarse así de la mejor manera.

Sus plantas de tipología van por la misma ruta, siendo totalmente racionales, cumpliendo con lo que las necesidades exigen, utilizando así a la arquitectura como una herramienta de doble filo, que responde a su expresión por un lado y a su correcto funcionamiento por el otro.

03. RESIDENCIAS UNIVERSITARIAS UNL SANTA FÉ



El complejo de residencias universitarias de Santa Fe, permite resolver la noción de escala. Agrupando decenas de unidades de vivienda en un solo edificio, resolviendo así las circulaciones y espacios técnicos de una manera más integral.

A su vez, resuelve el entorno inmediato utilizando el parque y la vegetación como elemento de trabajo. Haciendo modificaciones de terreno que resuelven algunas cuestiones de privacidad entre el parque público y la residencia privada.

Su materialidad cruda acompaña a la idea de resolución del lenguaje a través de la expresión directa de los materiales.



04. HOUSING BRDO F2



El housing que se muestra ha servido como referencia de funcionamiento a nivel complejo. Leyendo su relación público-privado, su manera de acceder y de circular. La relación de las unidades de vivienda con el exterior y su protección a las inclemencias climáticas.



PLAZA KAREN BLIXENS

Los espacios públicos abiertos deben ser diseñados y se les debe dar una función, para realmente sumar dentro de un proyecto. Es por ello que consideramos a “Plaza Karen Blixens”, proyecto desarrollado en Copenhague, como una combinación perfectamente medida de estas dos variantes.

Se repitió su diseño dentro del propio proyecto, acoplándose al carril de bicicletas pensado en el masterplan, sirviendo al proyecto como un punto de acceso al mismo y también como un espacio urbano de calidad.



01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

03. ANTECEDENTES

04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

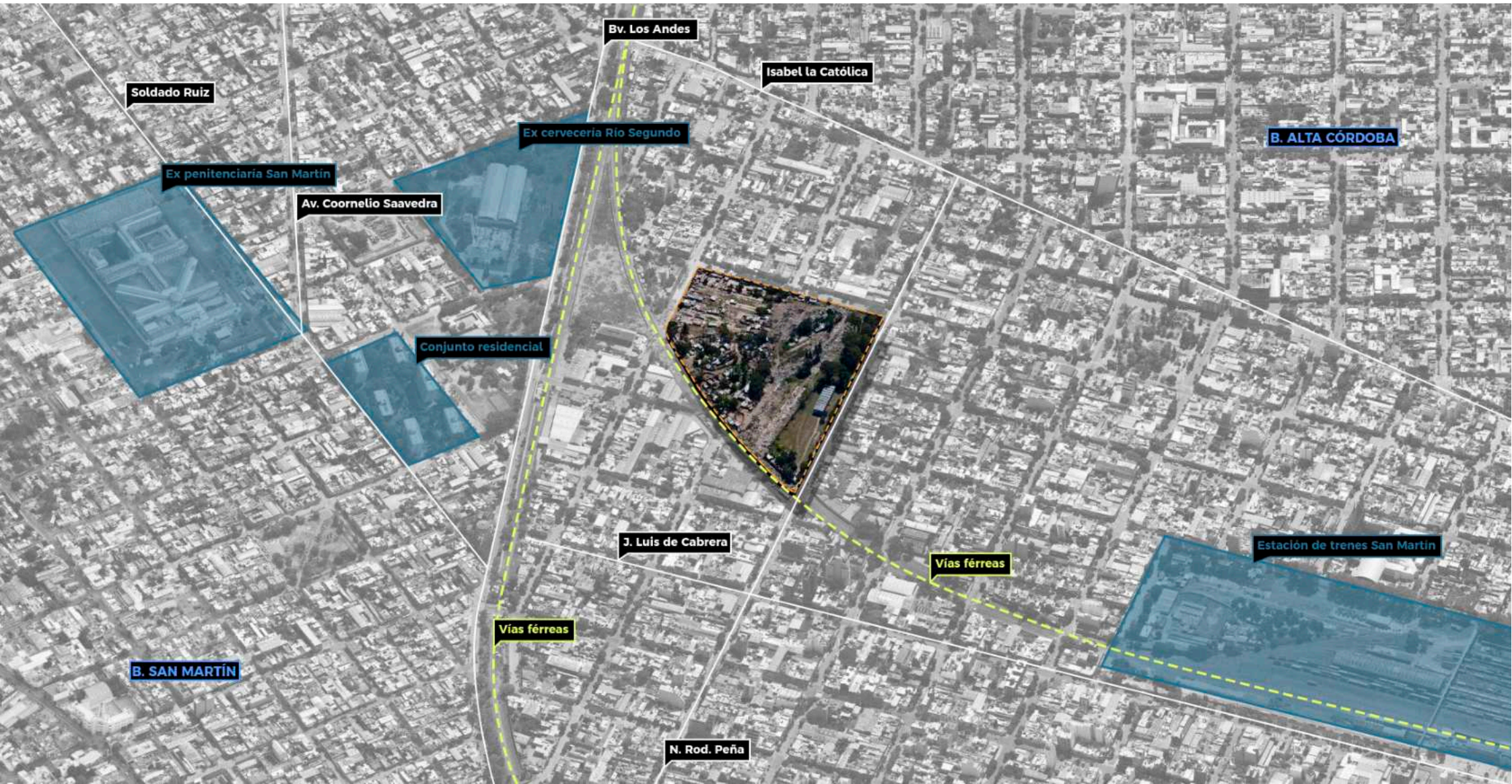
05. CONCLUSIÓN

SELECCIÓN DE TERRENO

Dentro del área de trabajo se selecciona el terreno de **Villa Los Galpones** como área para desarrollar el proyecto de final de carrera.



ESPACIOS URBANOS REFERENCIALES



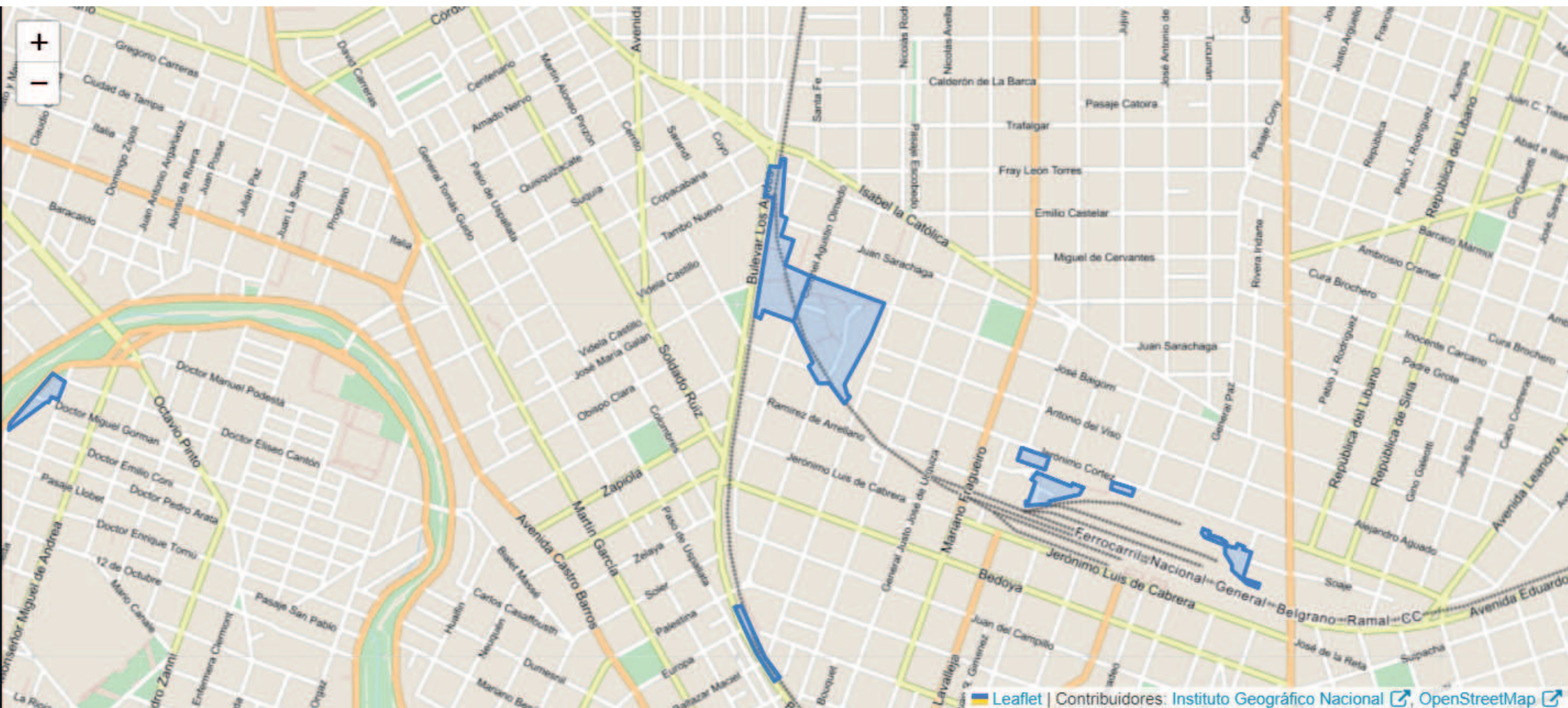
ENTORNO INMEDIATO



RENABAP

El terreno seleccionado corresponde a un barrio informal, figurando en el **Registro Nacional de Barrios Populares**, informando 165 familias alojándose en el mismo.

Tomando un promedio de 3 hab. por unidad familiar, obtenemos un total de 495 habitantes totales dentro del asentamiento.



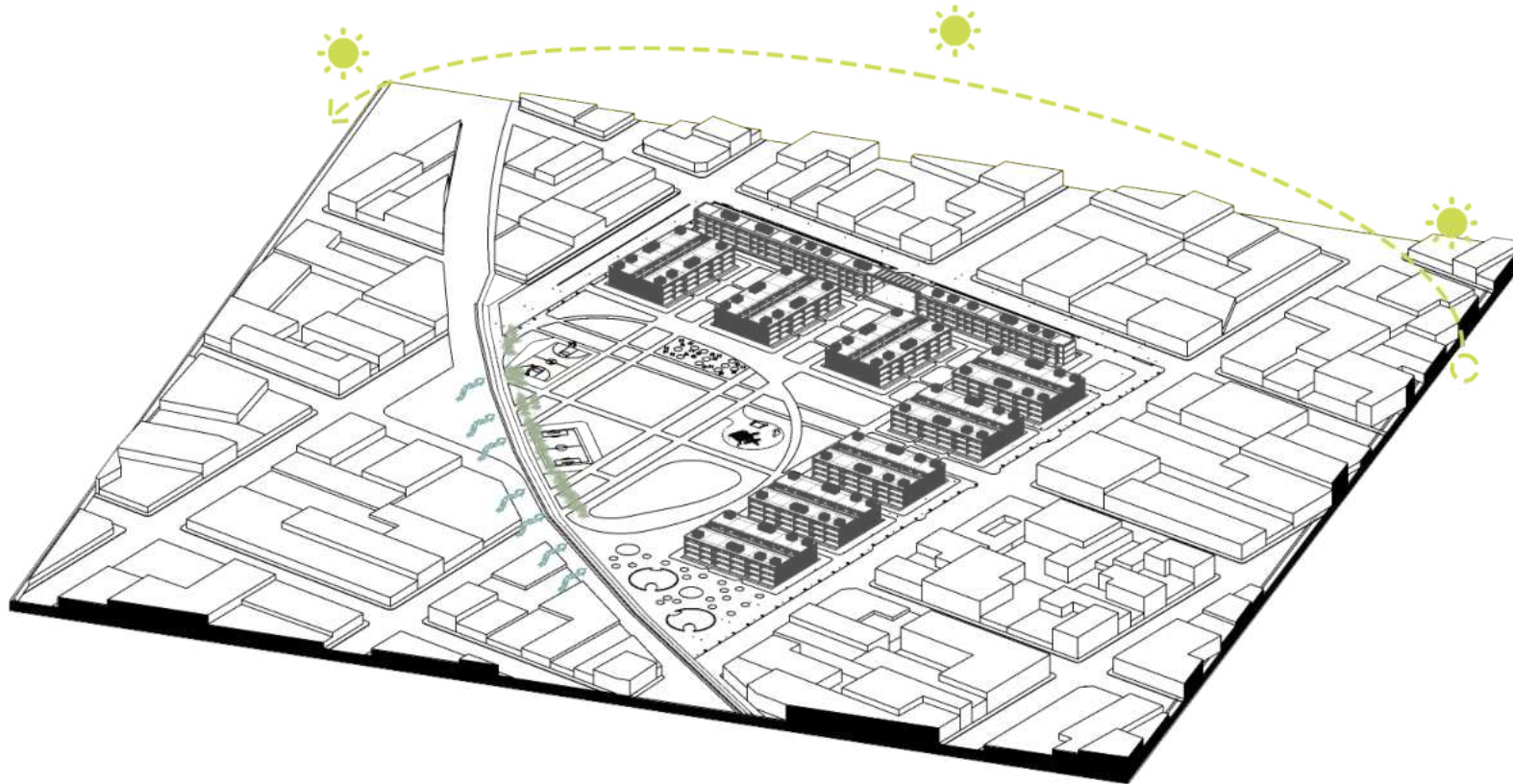
APROPIACIÓN DEL TERRENO

Los bloques de unidad de habitación están dispuestos en orientación este oeste, dejando sus caras de mayor superficie en orientación norte sur; lo que le aporta dos **respuestas a la inclemencias climáticas**.

-1. Todas las unidades de habitación reciben **luz solar**, ya sea desde su cara frontal o trasera, ya que ambas tienen aberturas y conexión con el exterior.

-2. Por las mismas condiciones anteriormente mencionadas, las unidades habitación generan en su interior **ventilación cruzada**.

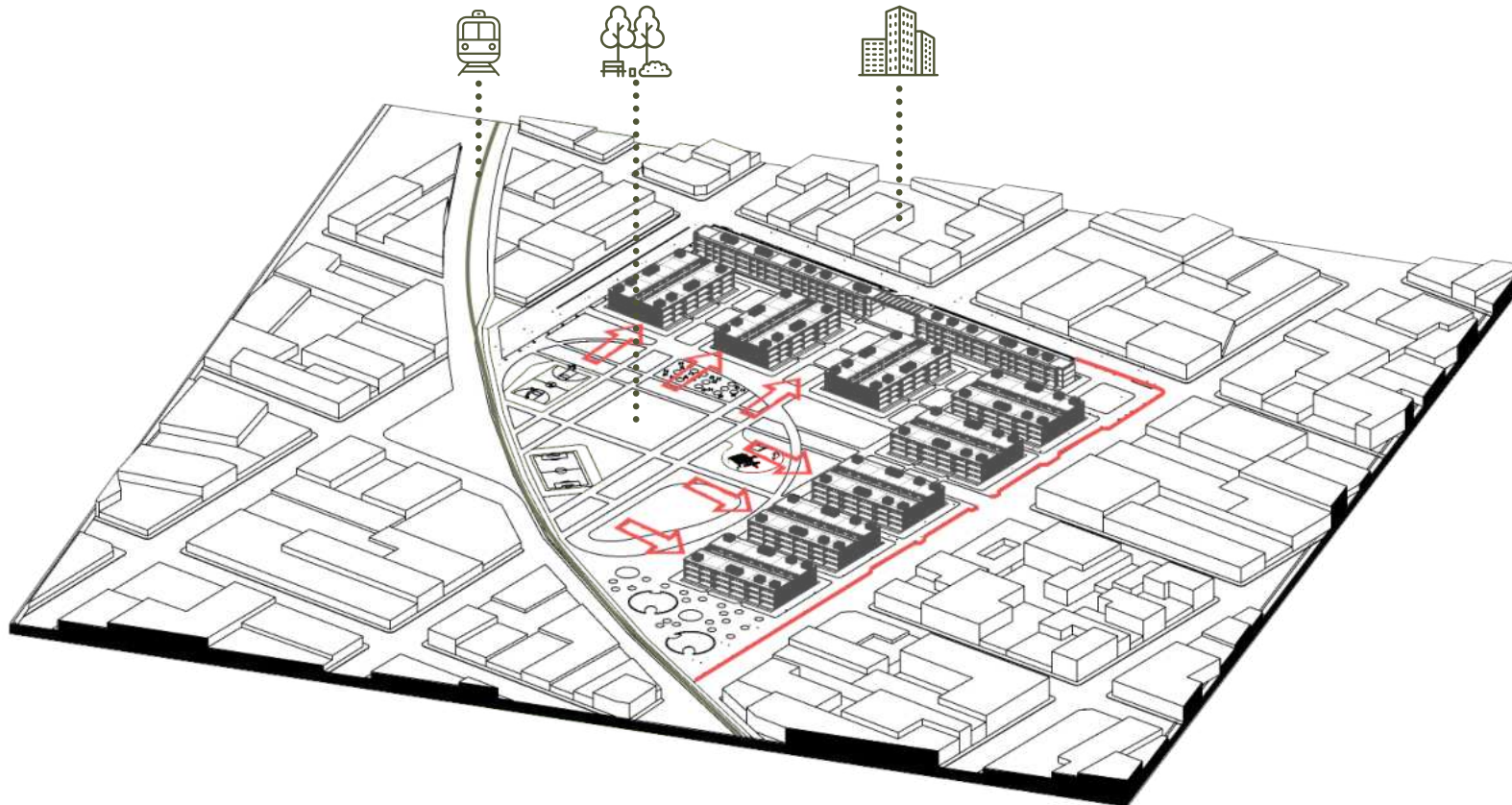
A su vez, sobre el borde sur del terreno, limitante con las vías de ferrocarril, se propone un **cordón vegetal** que sirva de cortina apaciguante para los vientos provenientes de este punto cardinal, que son los más fuertes.



APROPIACIÓN DEL TERRENO

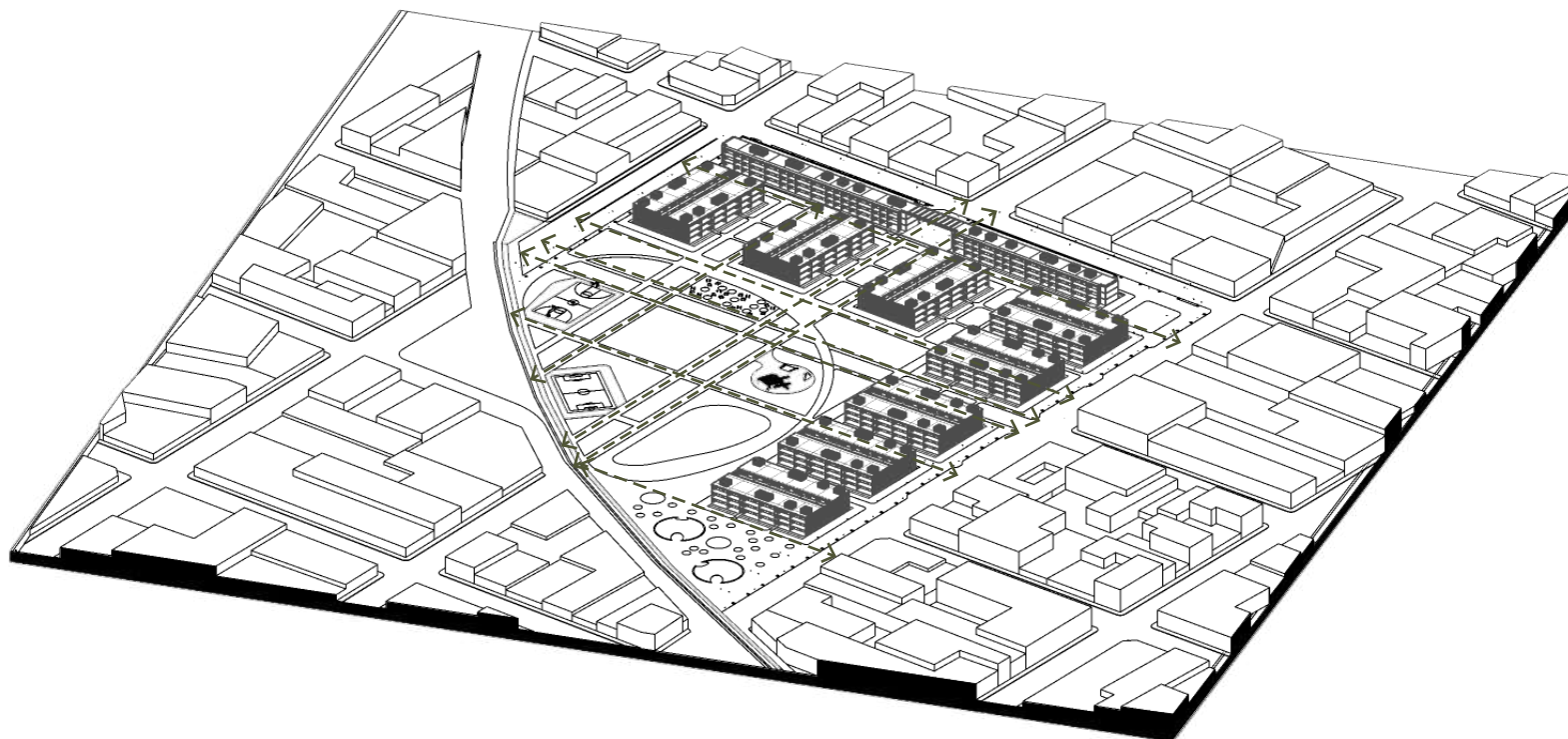
Como se ha resaltado anteriormente, uno de los bordes del terreno está compuesto por un elemento tan limitante como una vía férrea. Es por ello que se toma la decisión de acercarse a los bordes opuestos del terreno, permitiendo y generando varias situaciones:

- . Alejarse de las vías ferroviarias ya que resultan riesgosas, ruidosas y un límite físico muy imponente.
- . Acercarse a la trama urbana, facilitando el contacto de los usuarios con el contexto inmediato, dándole **funcionalidad**.
- . Abrir un gran vacío entre los dos elementos mencionados (vías férreas y bloques de vivienda), que tomará la **identidad de un parque urbano y fomentará la unión** entre los usuarios de las viviendas y los de la ciudad. Paralelamente, se **convierte en un espacio verde, abierto y público de gran carácter y escala**, totalmente carente y necesario en el sector.



PERMEABILIDAD

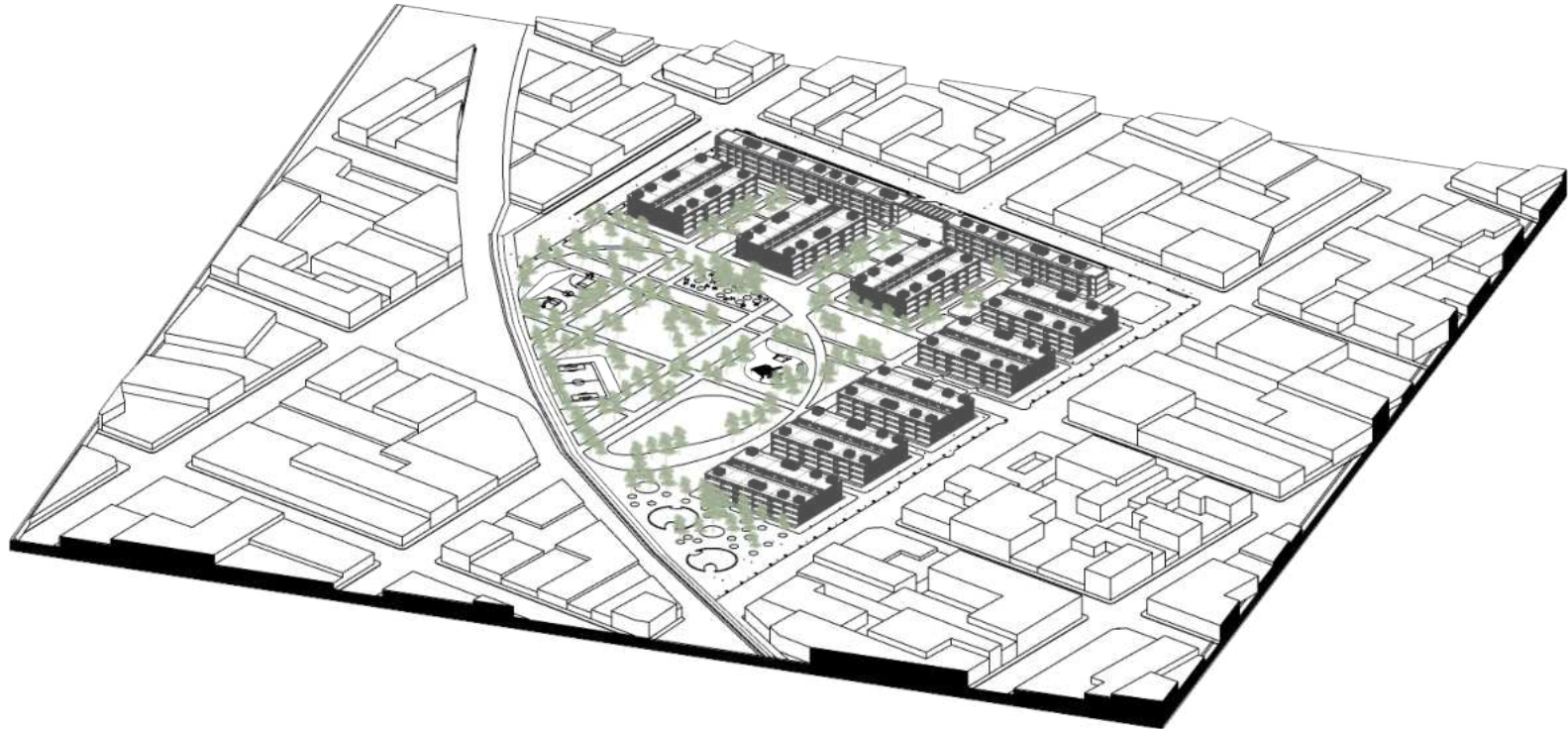
La misma disposición paralela de bloques de vivienda generan pasillos peatonales, que abren el paso y la visual. Lo que dota al proyecto de una gran **permeabilidad** y propone un **nuevo modo de ocupar la superficie urbana**, priorizando el espacio vacío, el aire, la luz solar, las visuales y el espacio público.



HABITAR EN CONTACTO CON LA NATURALEZA

Así como se propone un nuevo modo de ocupar la superficie urbana, se complementa la propuesta con la implantación de vegetación sobre la superficie vegetal, la cual cumplirá funciones varias:

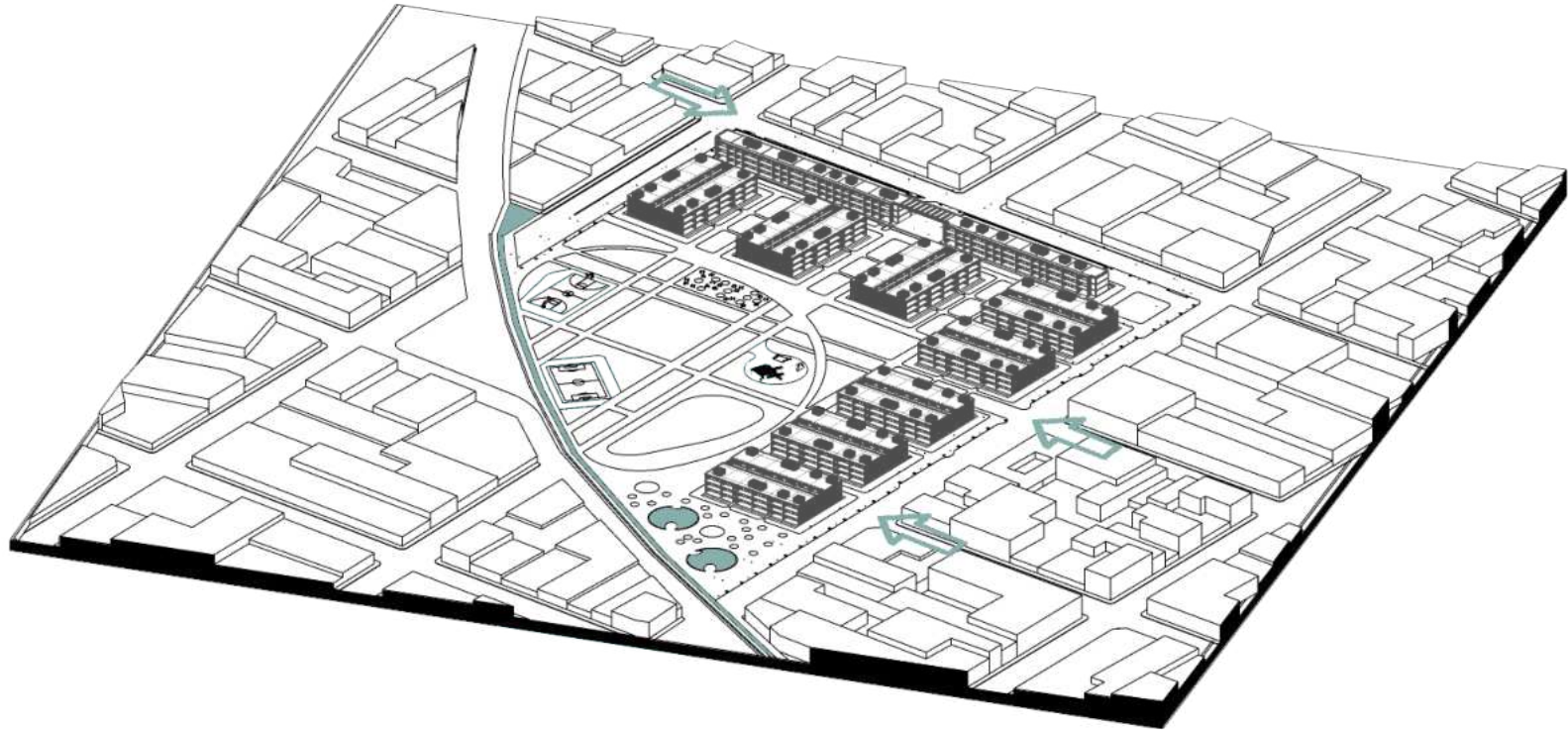
- . Protección solar, generando escenarios y **microclimas agradables** para el usuario
- . **Visuales naturales**, que cambien el paradigma de la vida con vistas a edificios de concreto y adopte a la naturaleza como su real hábitat.



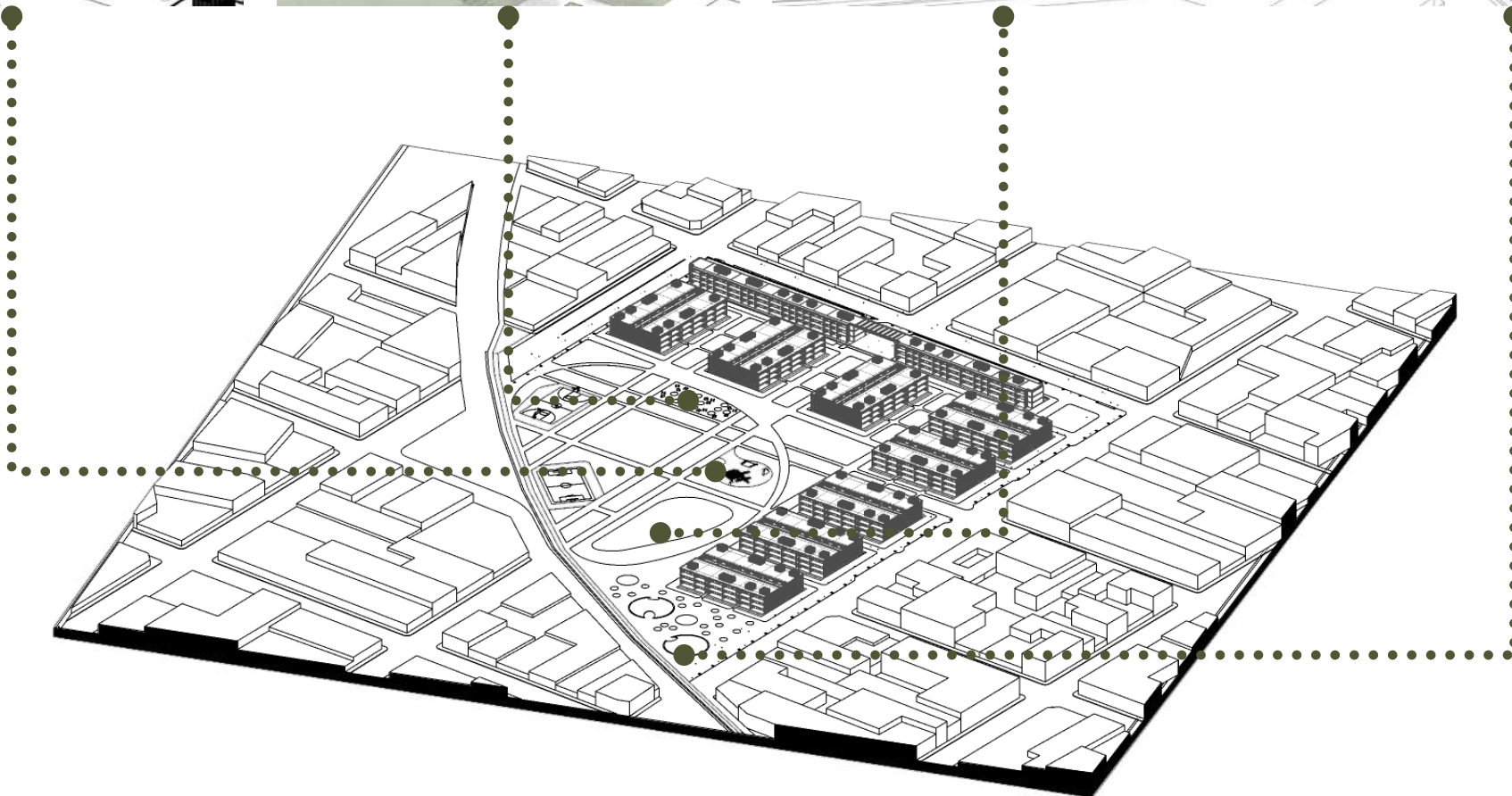
ACCESIBILIDAD

En complementación con la idea de un proyecto permeable, se le debe dar accesibilidad y puntos que lleven hacia el mismo, para funcionar como un foco atractor.

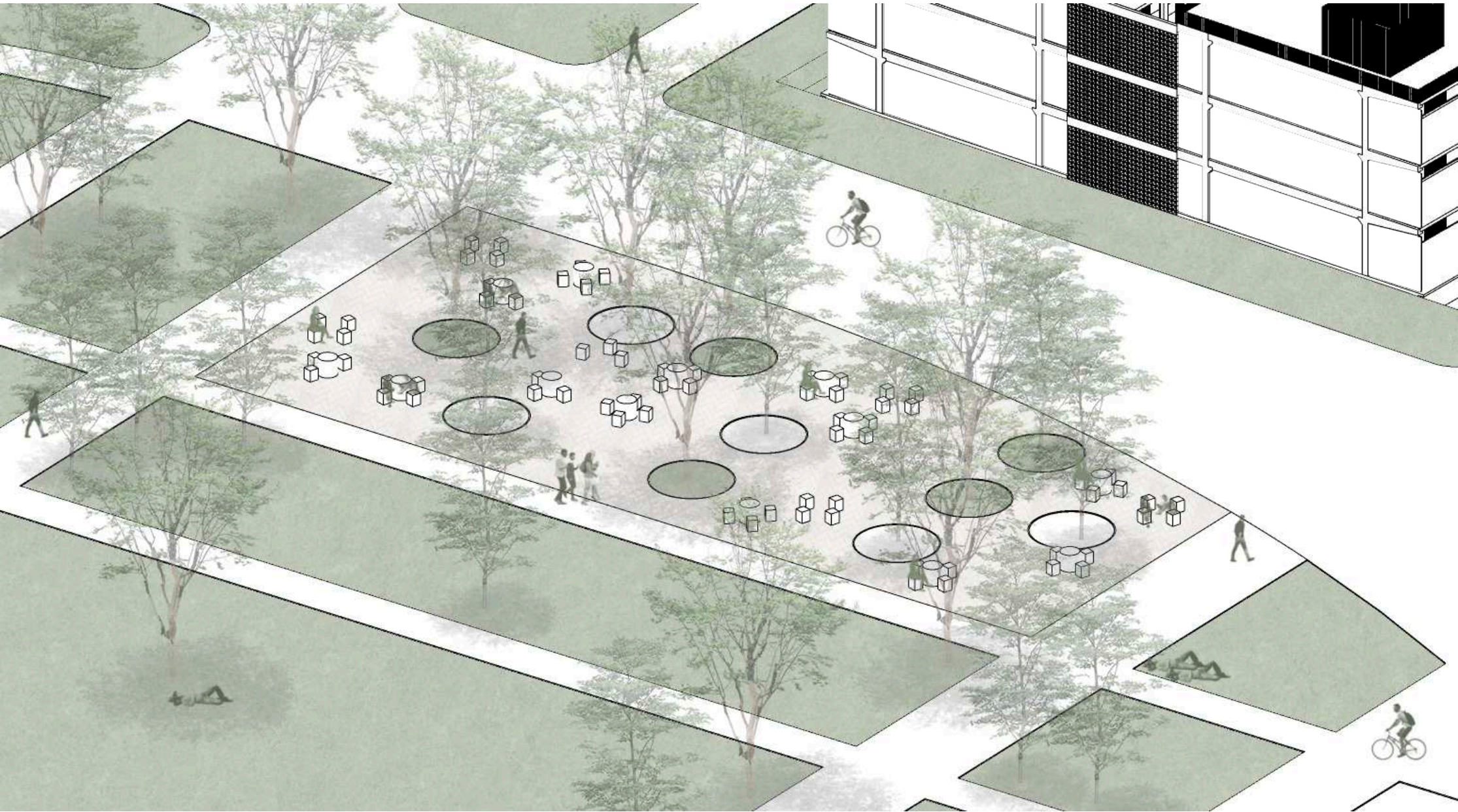
Es por ello que la disposición de los pares de bloques están alideadas con los remates de las calles, por un lado. Por el otro, se implanta un **parqueo para bicicletas** en uno de sus extremos en contacto con la **línea de bicicarriil** propuesta en el masterplan, dándole un gran canal de flujo e implementando medios de movilidad sistentables.



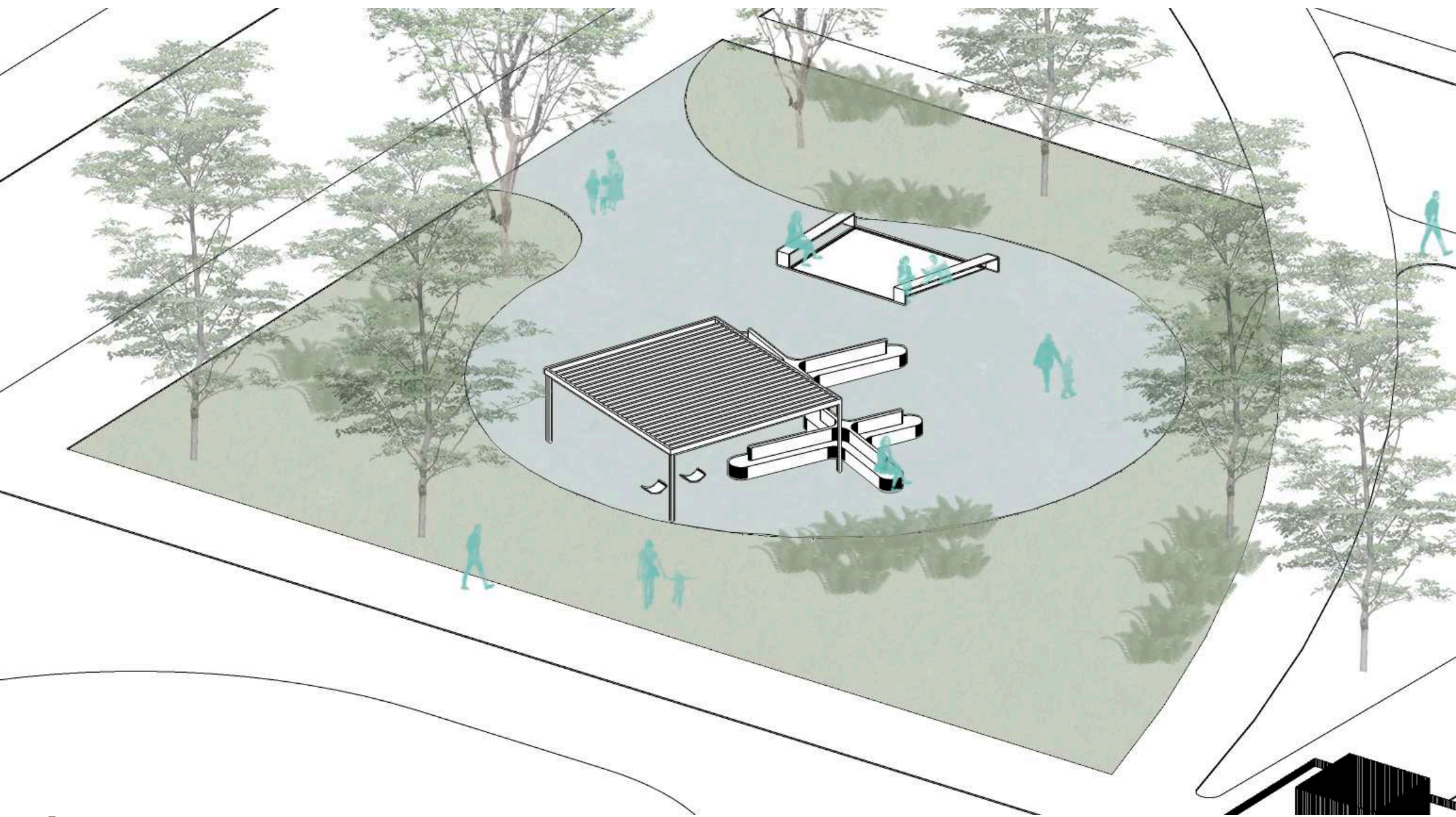
ESCENARIOS URBANOS



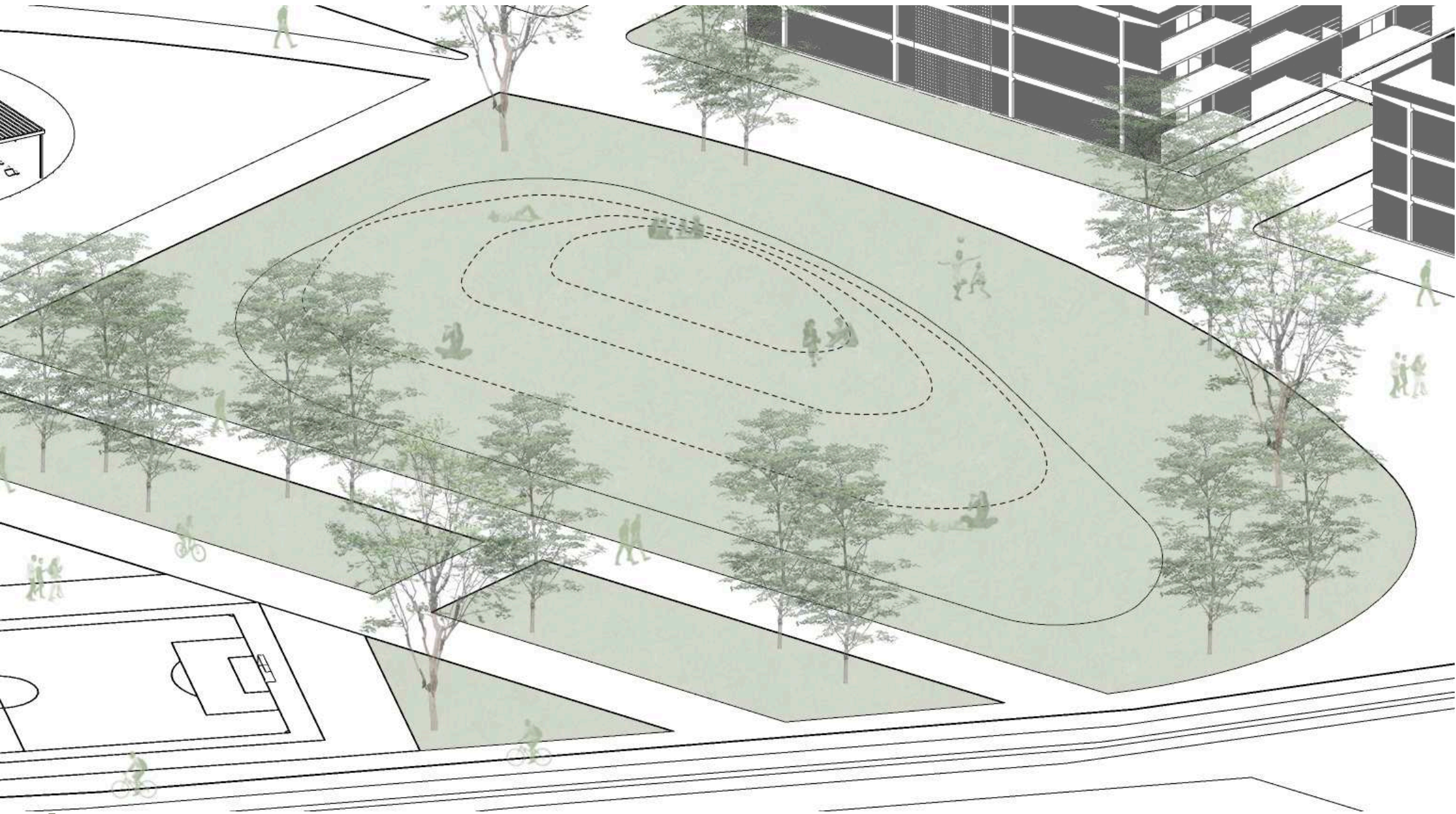
ÁREA DE ESPARCIMIENTO



ÁREA DE ENTRETENIMENTO PARA INFANTES



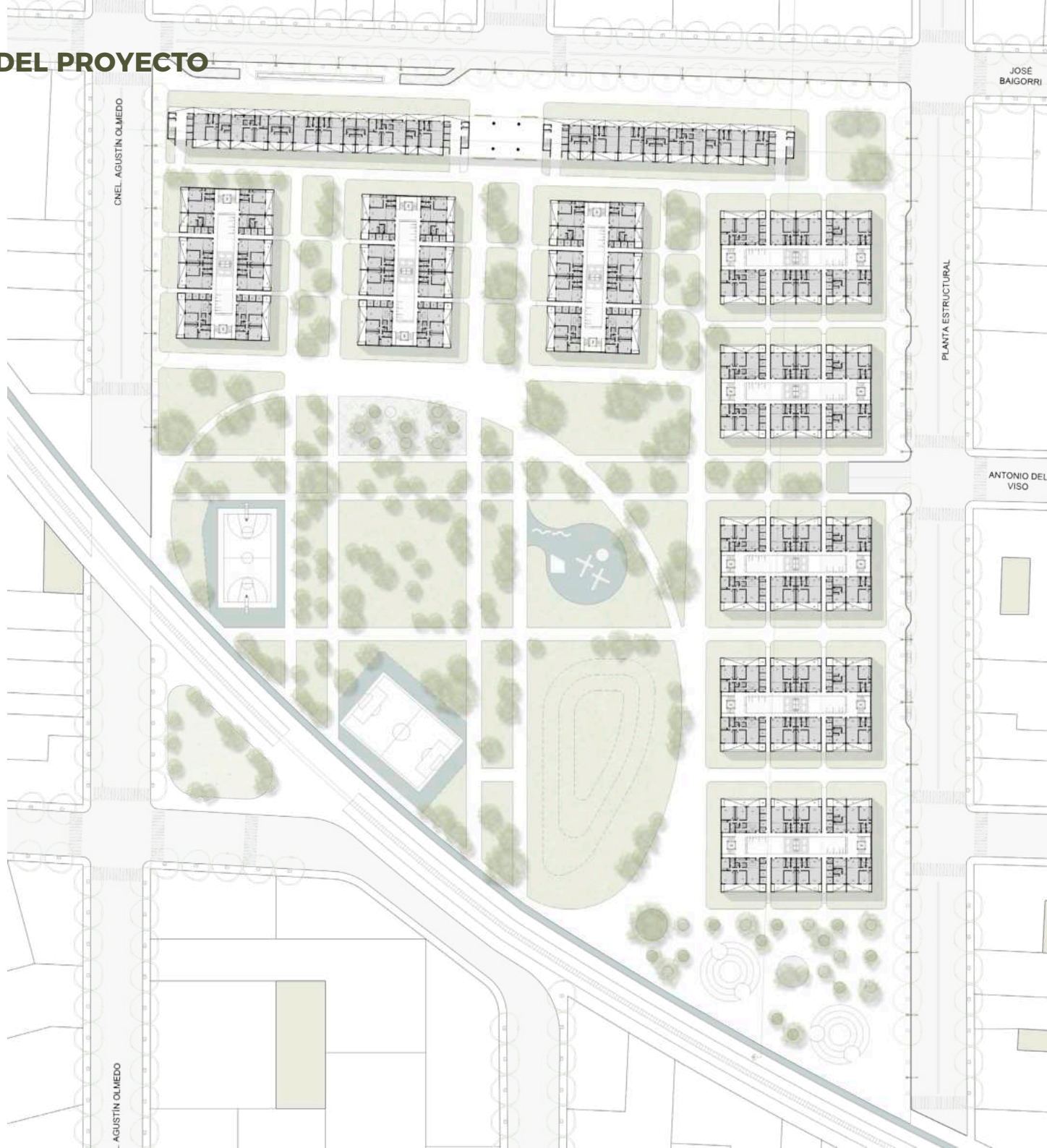
LA TOPOGRAFÍA AL SERVICIO DEL USUARIO



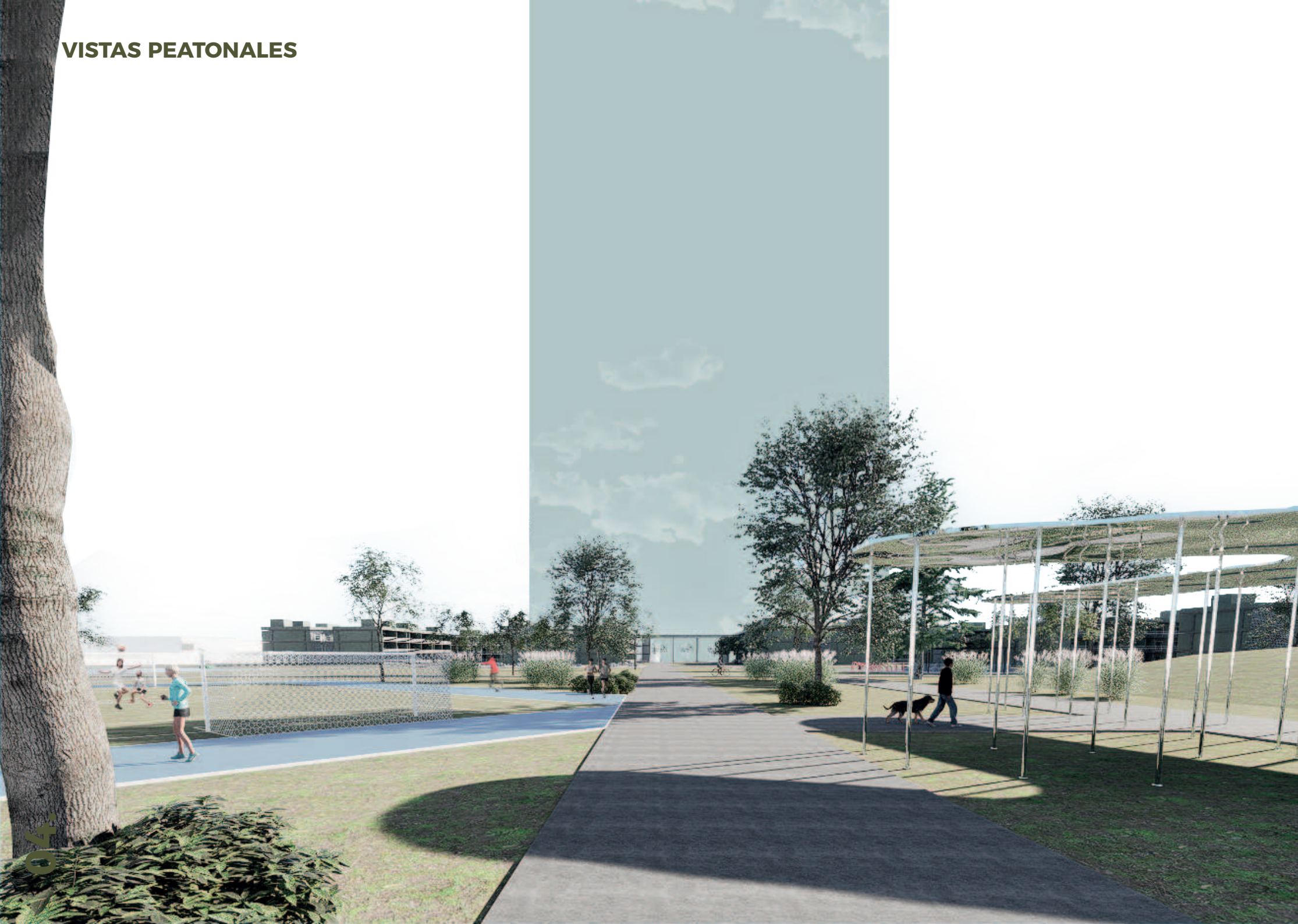
PARQUEO PARA BICICLETAS



PLANIMETRÍA DEL PROYECTO



VISTAS PEATONALES





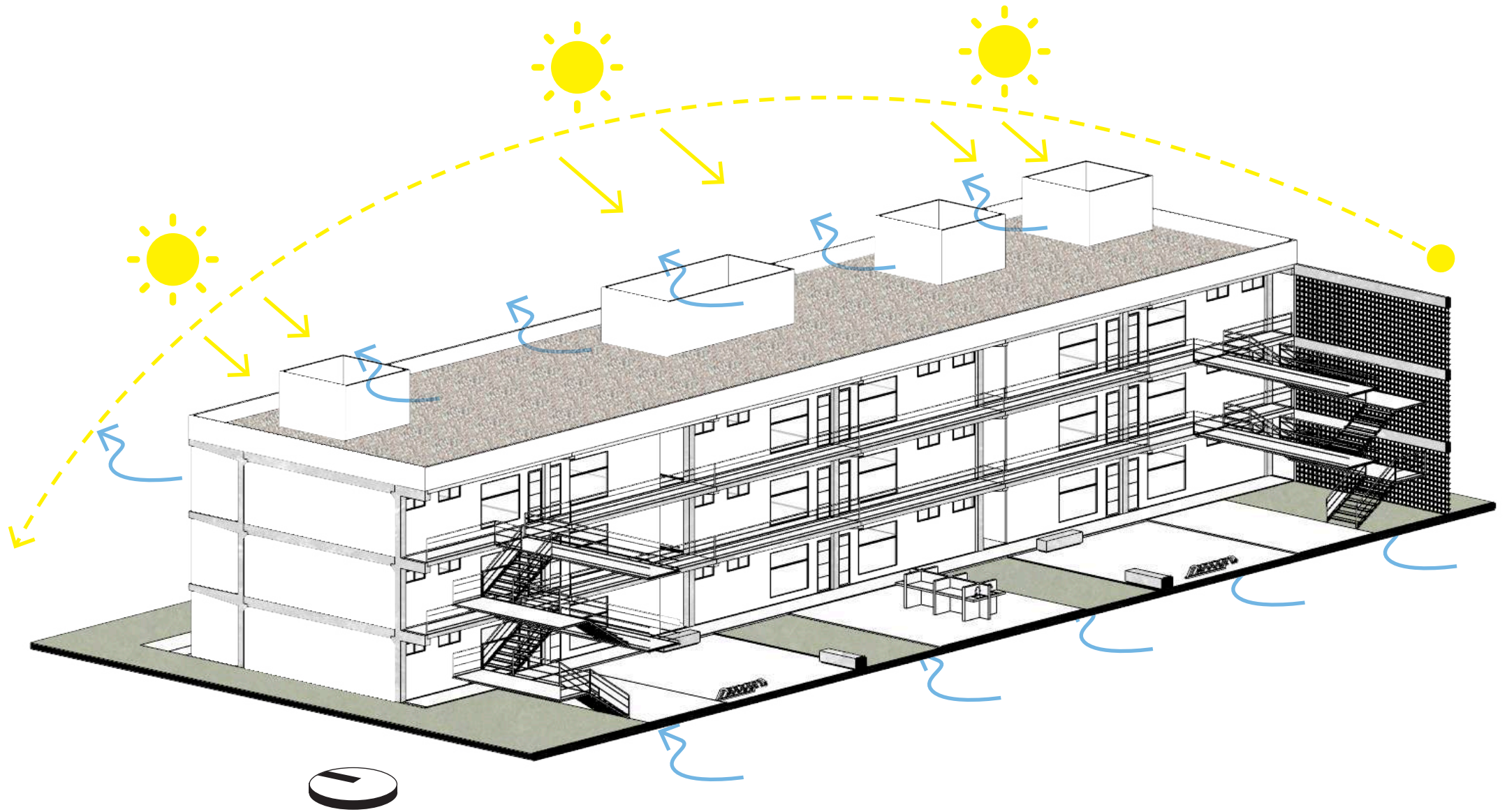


La **reorganización del territorio** y usuarios del mismo toma como elemento de trabajo bloques habitacionales. Los que permiten manipular y un mejor control sobre una gran masa de personas, que componen la totalidad de usuarios del proyecto residencial, de a grupos más pequeños y de manera más **organizada**. Lo que simplifica la tarea, y permite puntualizar, si es necesario, dentro de cada uno de ellos.

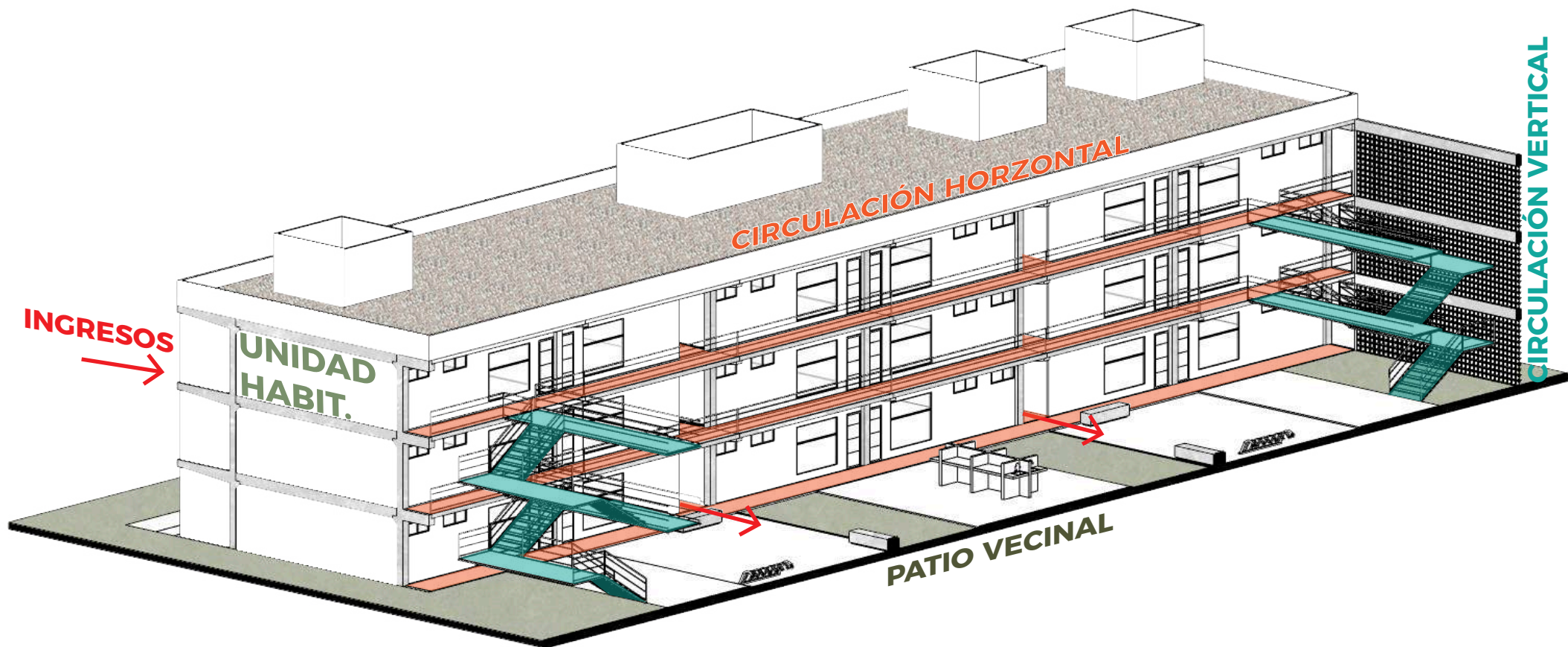
A su vez, los bloques residenciales están agrupados de a pares, configurando en su espacio intermedio un **patio de uso compartido**; lo que fomenta la **sociabilización** entre los vecinos y brinda un espacio abierto, verde de carácter más privado, a disposición de los mismos.

Complementariamente, debajo de algunos de ellos, una **cochera subterránea** los une de manera integral, teniendo acceso desde ella, a cada uno de los bloques de circulación vertical de los bloques que la componen. Cubriendo así la necesidad de parqueo de vehículos, quitándolos de la calle y el espacio urbano.

ASOLEAMIENTO Y VENTILACIÓN



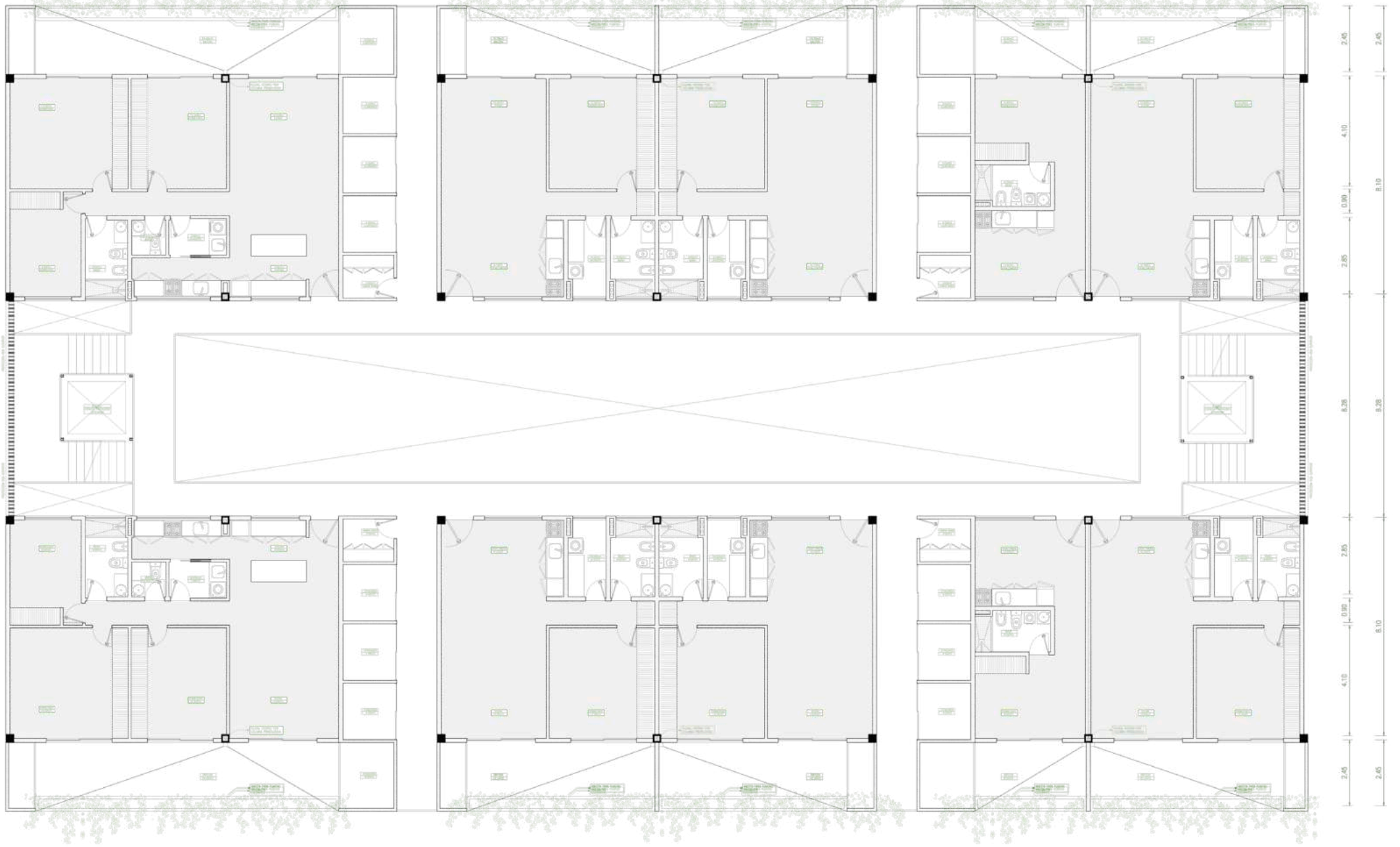
FUNCIONALIDAD



04.



PLANTA BAJA



2.45
4.10
0.90
2.85
8.28
8.10
2.85
0.90
4.10
2.45

2.45
8.10
8.28
8.10
2.85

04.

PLANTA TIPO

3.80 | 0.60 | 0.60 | 2.95 | 4.06 | 1.95 | 1.55 | 3.90 | 3.25 | 0.67 | 0.67 | 3.25 | 3.90 | 1.50 | 1.95 | 4.10 | 3.80 | 3.25

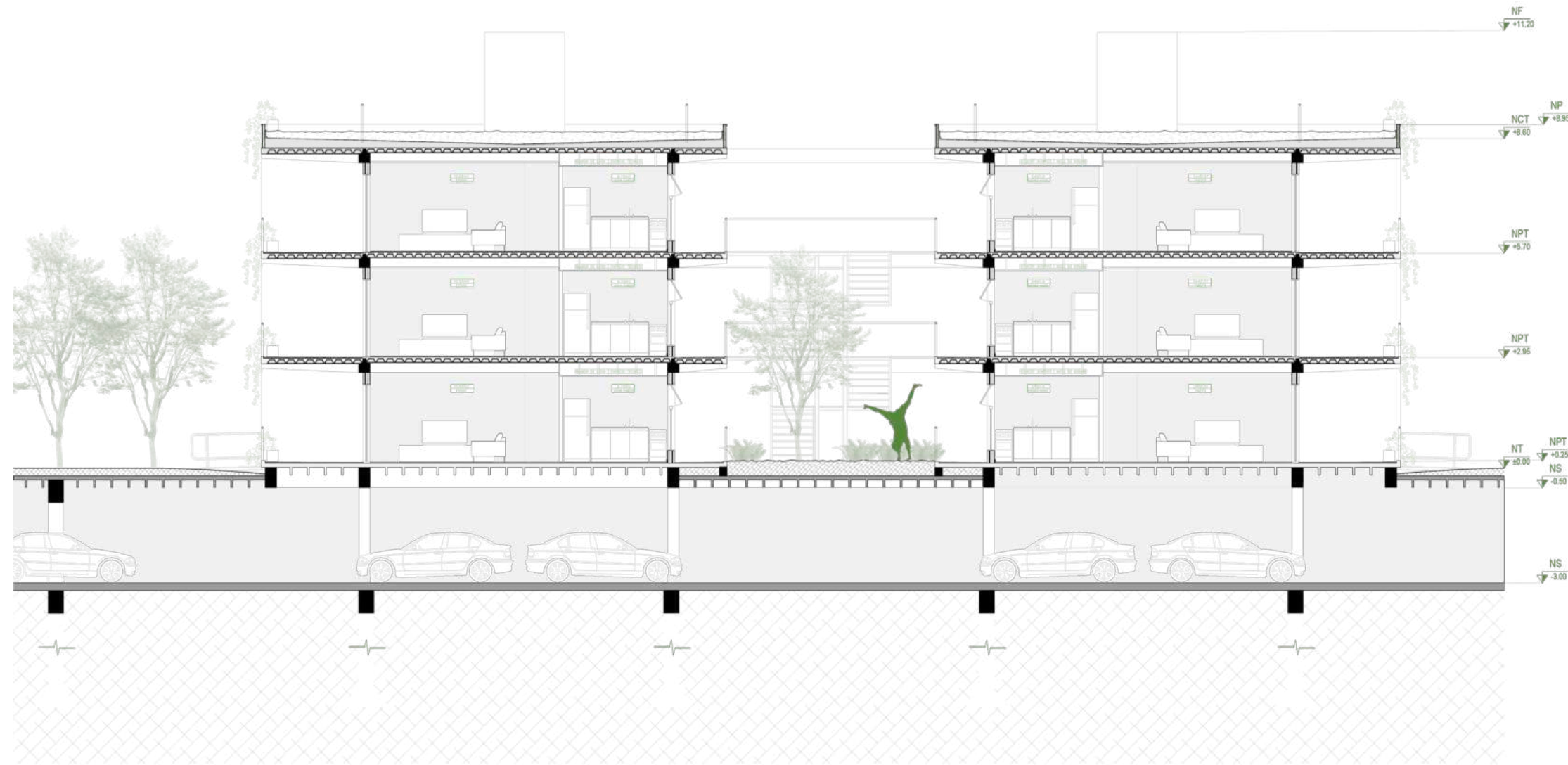
0.90 | 11.30 | 2.05 | 1.50 | 0.95 | 6.98 | 6.98 | 2.55 | 2.00 | 4.13 | 7.17

8.00 | 8.00 | 8.00 | 8.00 | 8.00 | 8.00



04.

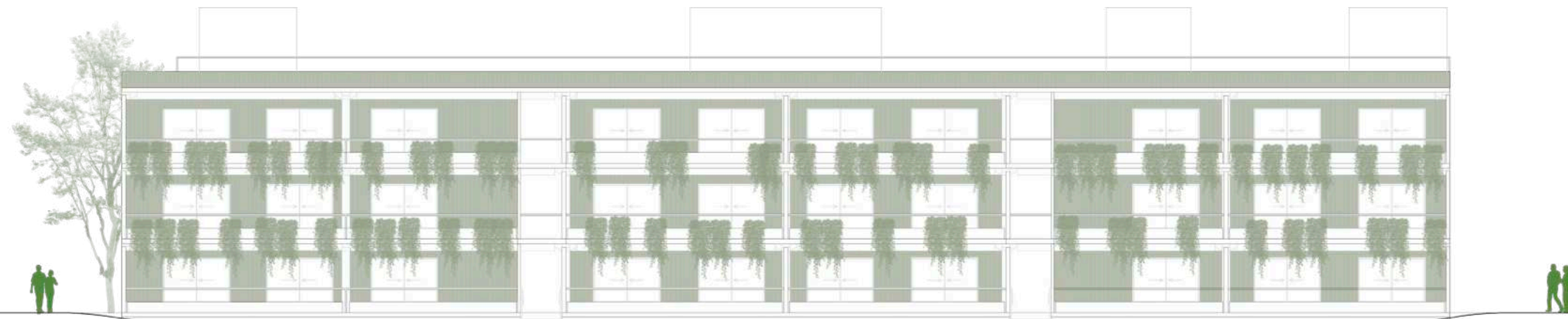
CORTE LONGITUNIDAL



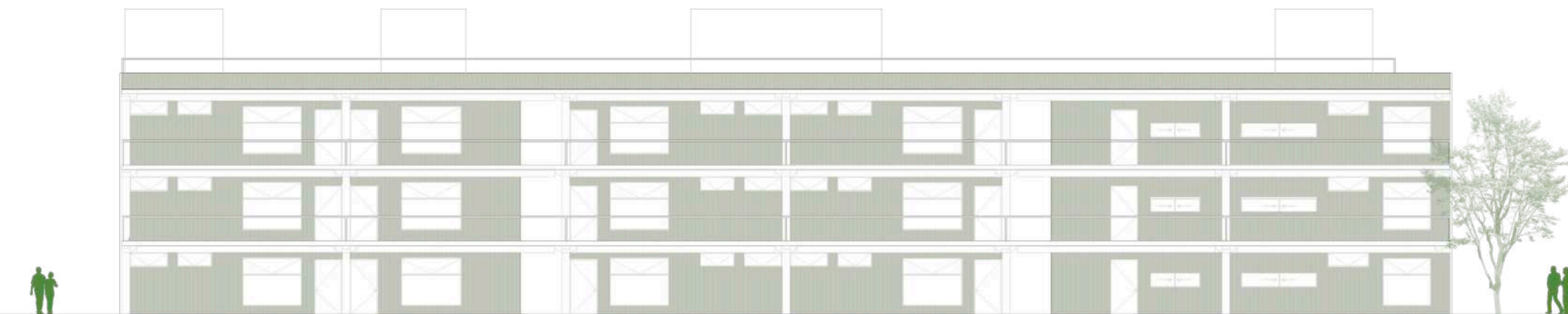
2.66 | 4.05 | 0.90 | 2.85 | 1.37 | 5.45 | 1.37 | 2.85 | 0.90 | 4.05 | 2.66

04.

CORTE TRANSVERSAL



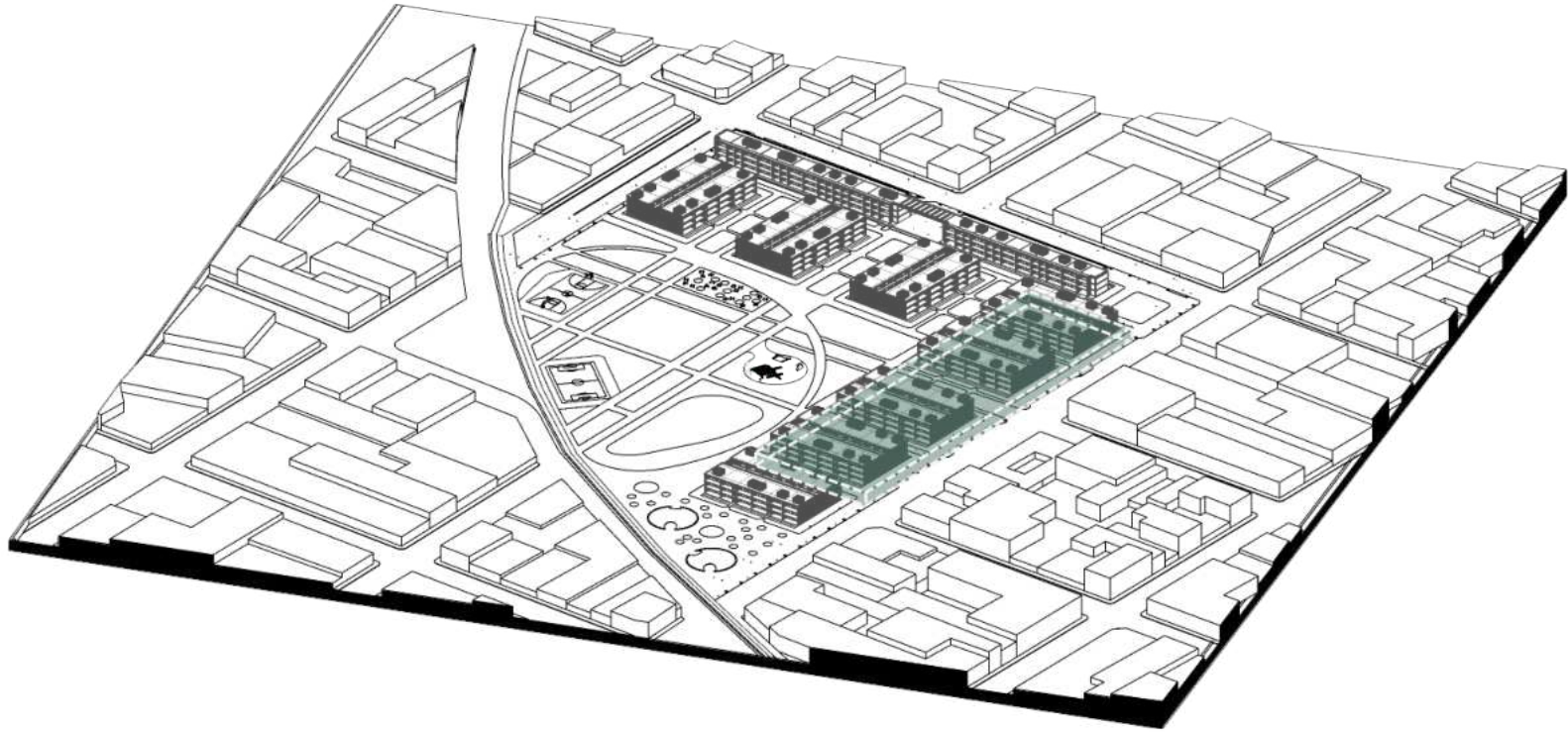
VISTA BALCONES

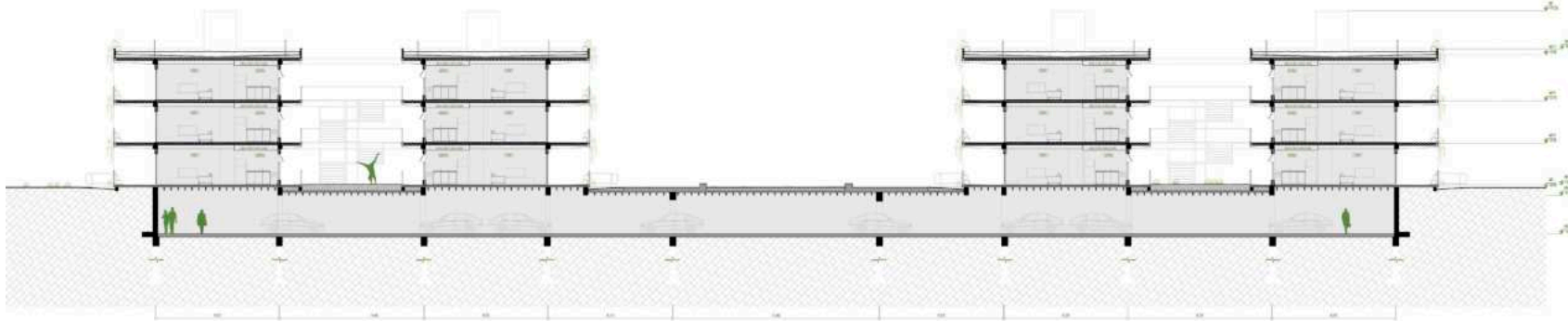


VISTA INGRESOS

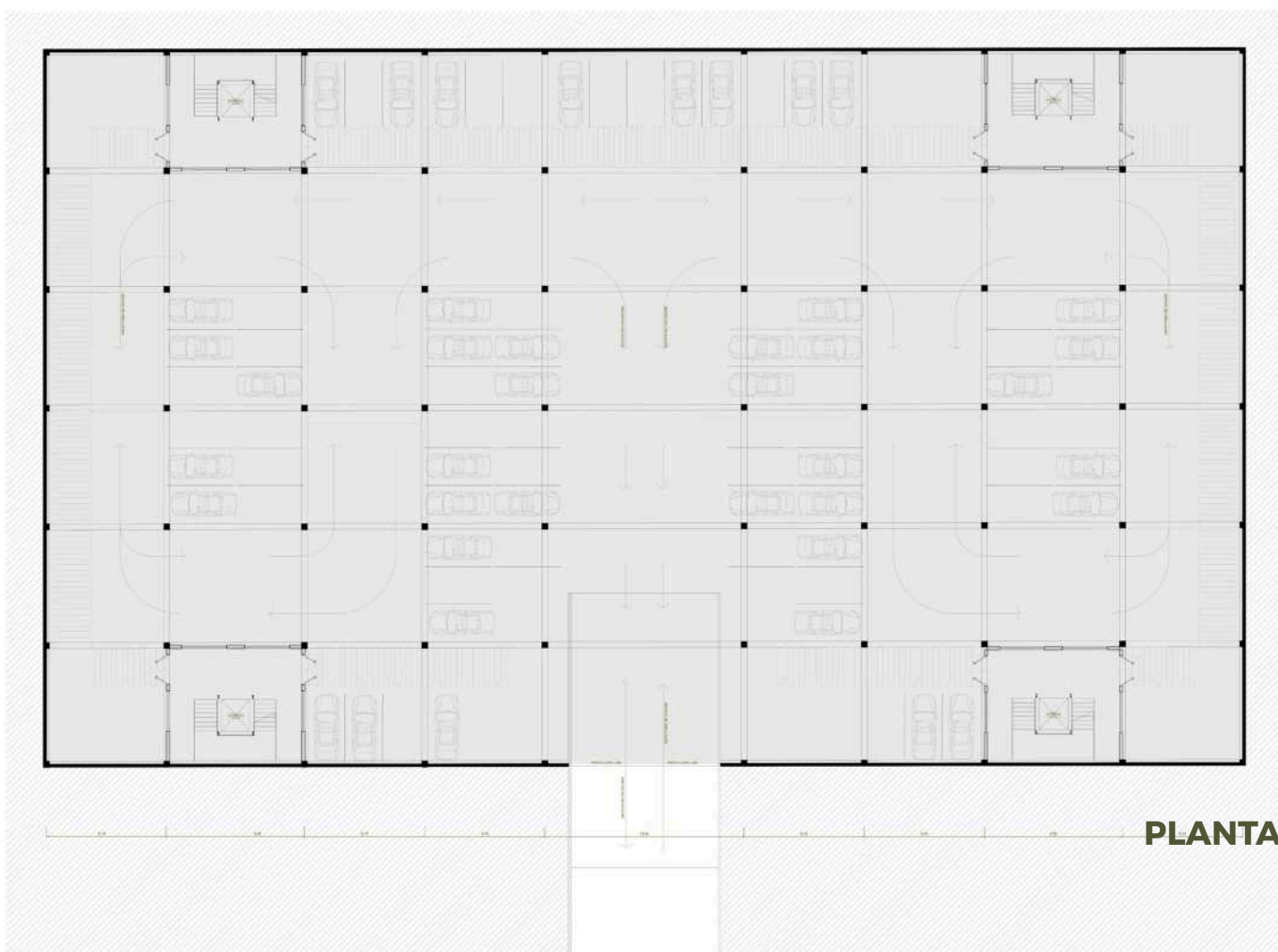


COCHERAS SUBTERRÁNEAS





CORTE COCHERAS



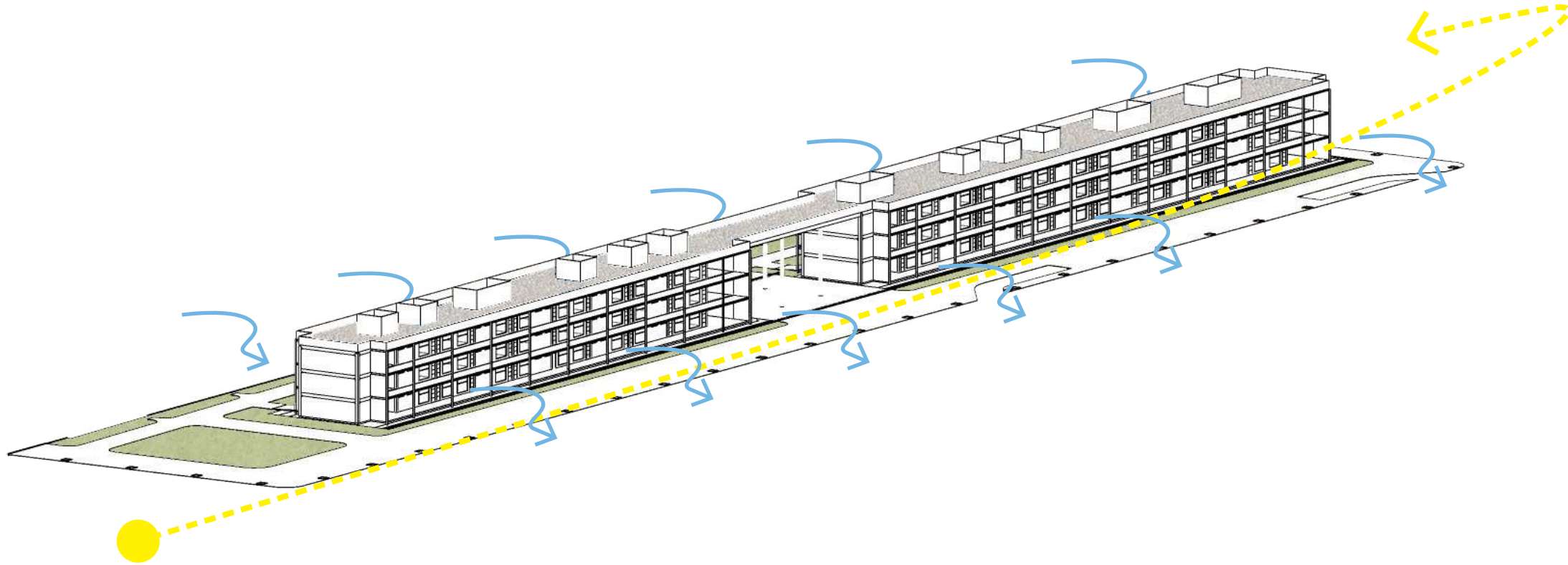
PLANTA COCHERAS

PASTILLA HABITACIONAL

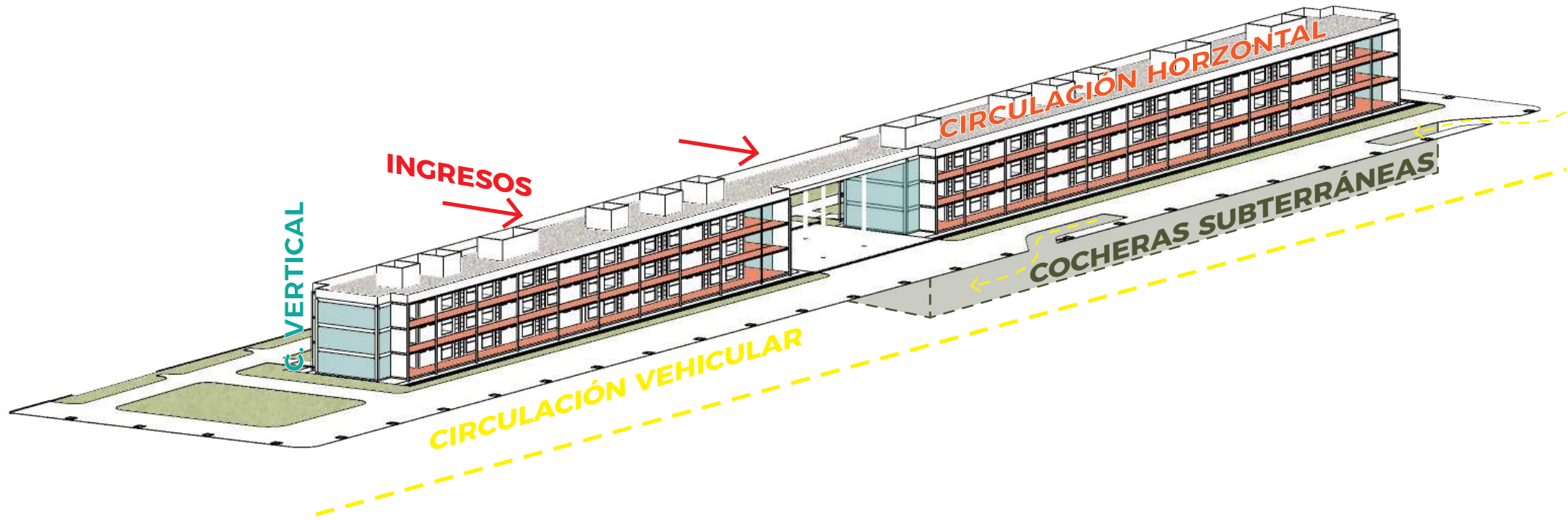
En la cara norte del terreno las unidades de vivienda están dispuestas dentro de una gran **pastilla habitacional**, que cambia la configuración de las agrupaciones de viviendas. Este cambio se debe a la necesidad de tratar de manera distinta la **escala del terreno**, abandonando dimensiones más pequeñas y adoptando un gran edificio que aglomera más unidades habitación, cubriendo así un mayor número de habitantes sobre una menor superficie.



ASOLEAMIENTO Y VENTILACIÓN



FUNCIONALIDAD



COMPOSICIÓN

CARPINTERÍAS

CERRAM. VERTICALES

CERRAM. HORIZONTALES

ESTRUCTURA

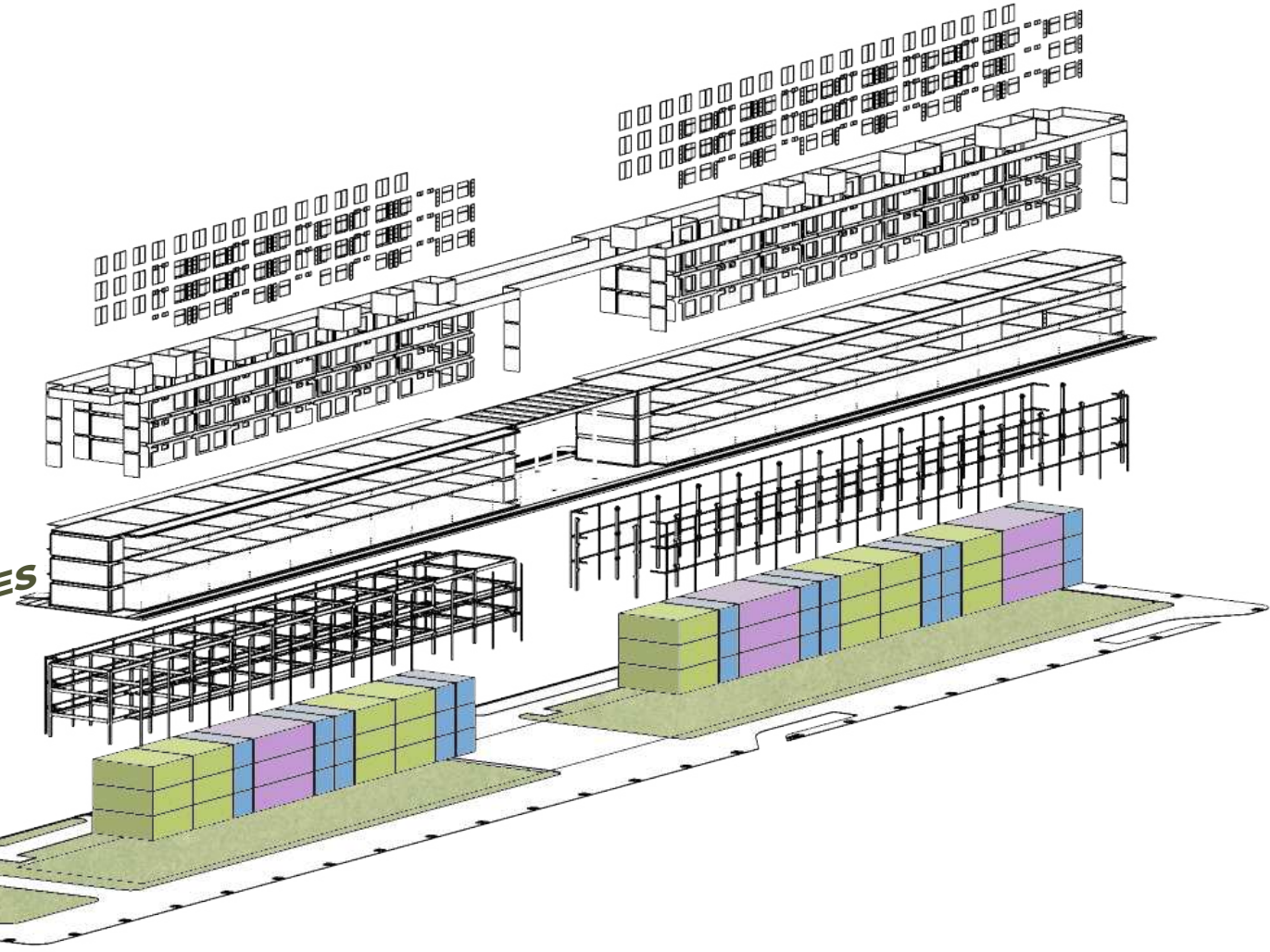
TIPOLOGÍAS

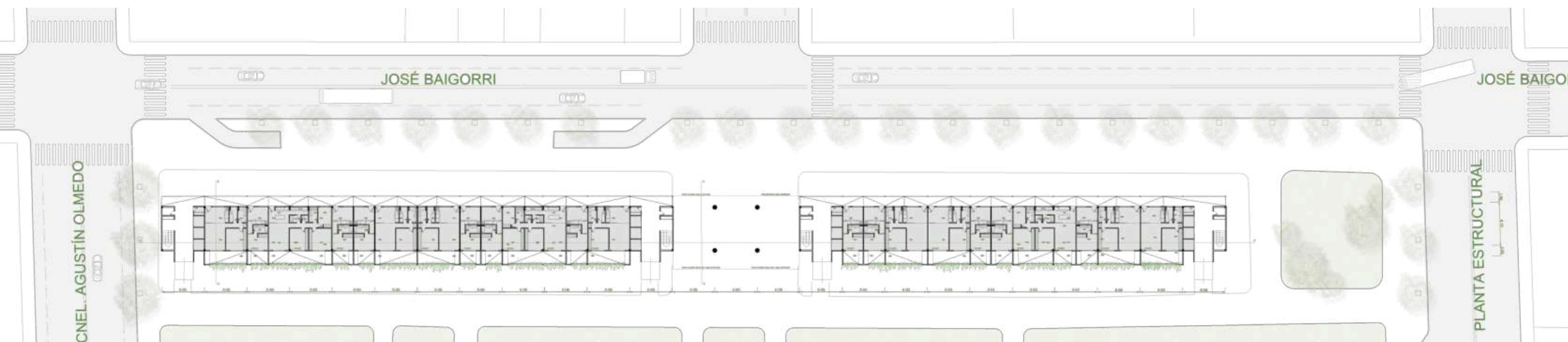
1 hab. 1 ambiente

1 hab. 2 ambientes

3 hab. 2 ambientes

04.





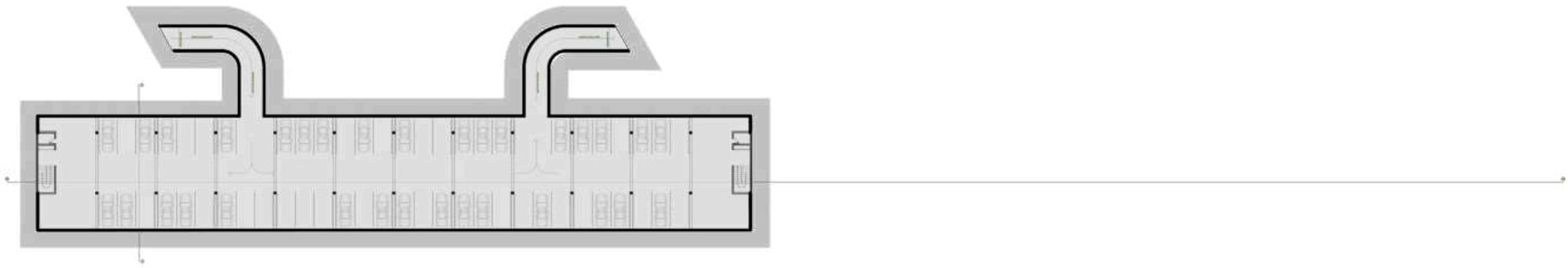
PLANTA BAJA



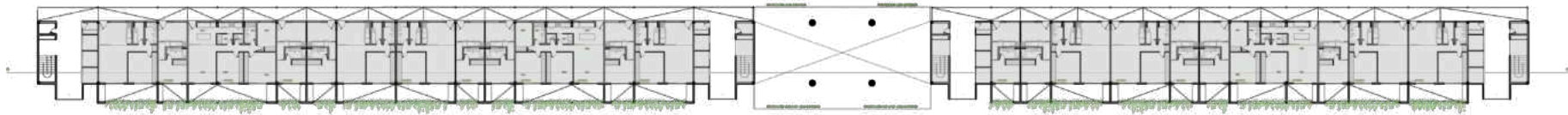
CORTE LONGITUDINAL



PLANTA ESTRUCTURAL

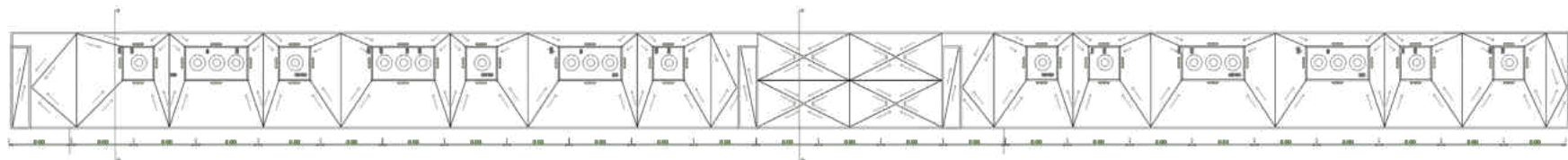


PLANTA COCHERAS



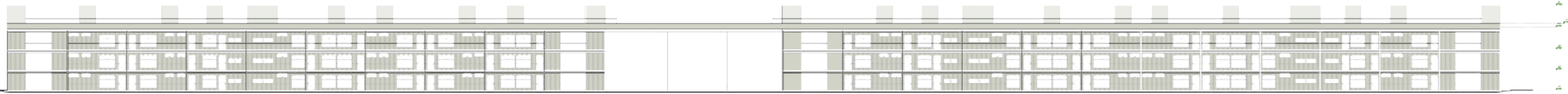
PLANTA TIPO

PLANTA TECHOS

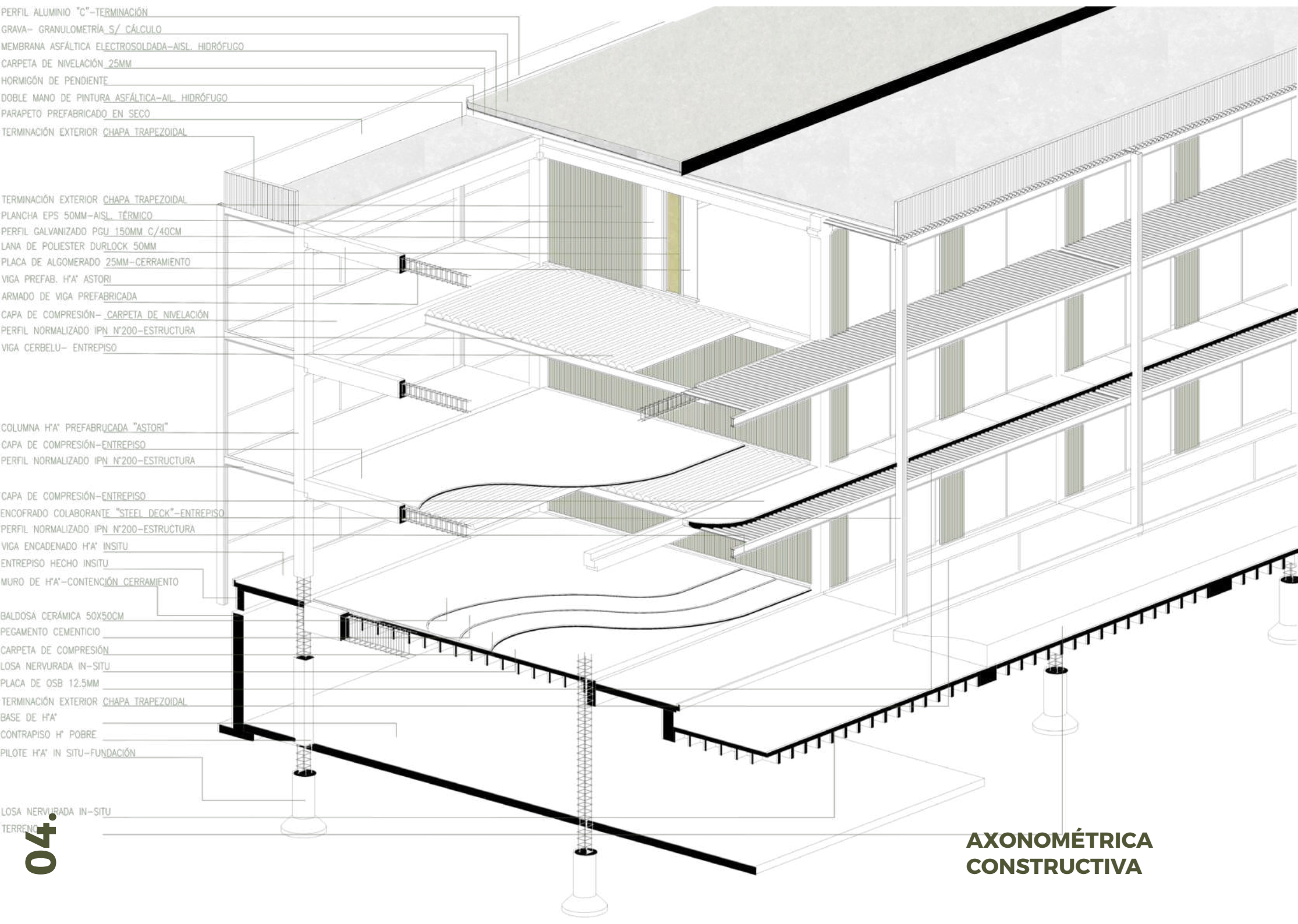




VISTA BALCONES



VISTA INGRESOS



PERFIL ALUMINIO "C"-TERMINACIÓN
GRAVA- GRANULOMETRÍA S/ CÁLCULO
MEMBRANA ASFÁLTICA ELECTROSOLDADA-AISL. HIDRÓFUGO
CARPETA DE NIVELACIÓN 25MM
HORMIGÓN DE PENDIENTE
DOBLE MANO DE PINTURA ASFÁLTICA-AISL. HIDRÓFUGO
PARAPETO PREFABRICADO EN SECO
TERMINACIÓN EXTERIOR CHAPA TRAPEZOIDAL

TERMINACIÓN EXTERIOR CHAPA TRAPEZOIDAL
PLANCHA EPS 50MM-AISL. TÉRMICO
PERFIL GALVANIZADO PGU 150MM C/40CM
LANA DE POLIESTER DURLOCK 50MM
PLACA DE ALGOMERADO 25MM-CERRAMIENTO
VIGA PREFAB. H'A ASTORI
ARMADO DE VIGA PREFABRICADA
CAPA DE COMPRESIÓN- CARPETA DE NIVELACIÓN
PERFIL NORMALIZADO IPN N°200-ESTRUCTURA
VIGA CERBELU- ENTREPISO

COLUMNA H'A PREFABRICADA "ASTORI"
CAPA DE COMPRESIÓN-ENTREPISO
PERFIL NORMALIZADO IPN N°200-ESTRUCTURA

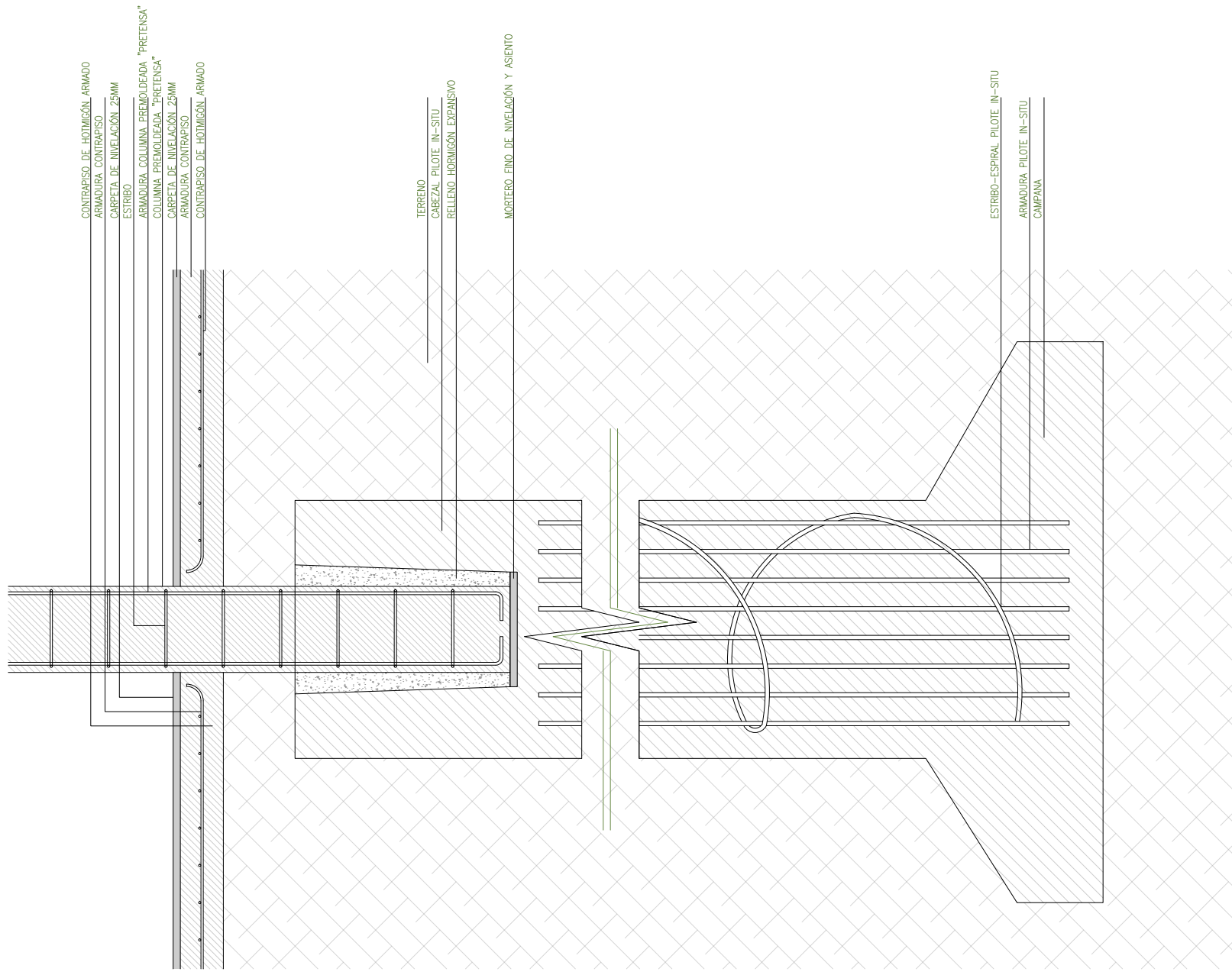
CAPA DE COMPRESIÓN-ENTREPISO
ENCOFRADO COLABORANTE "STEEL DECK"-ENTREPISO
PERFIL NORMALIZADO IPN N°200-ESTRUCTURA
VIGA ENCADENADO H'A INSITU
ENTREPISO HECHO INSITU
MURO DE H'A-CONTENCIÓN CERRAMIENTO

BALDOSA CERÁMICA 50X50CM
PEGAMENTO CEMENTICIO
CARPETA DE COMPRESIÓN
LOSA NERVURADA IN-SITU
PLACA DE OSB 12.5MM
TERMINACIÓN EXTERIOR CHAPA TRAPEZOIDAL
BASE DE H'A
CONTRAPISO H' POBRE
PILÓTE H'A IN SITU-FUNDACIÓN

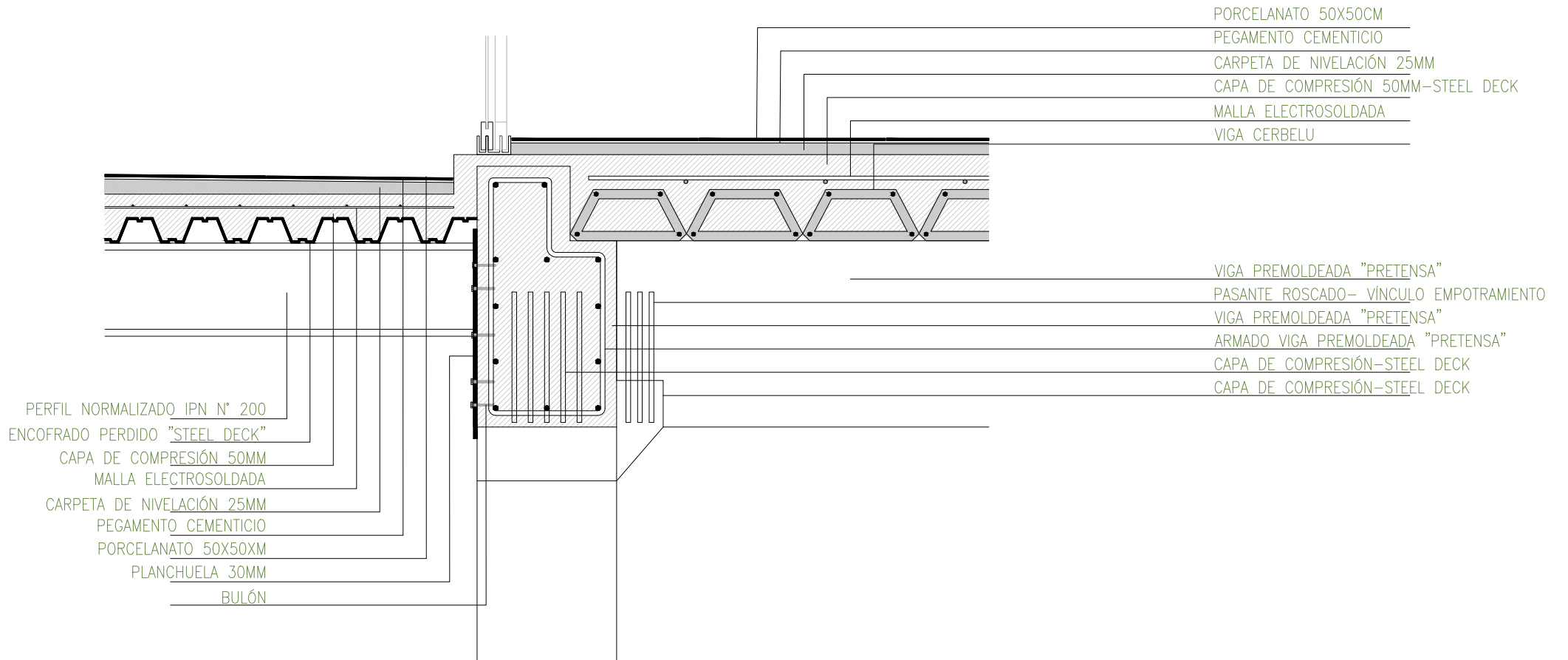
LOSA NERVURADA IN-SITU
TERRENO

**AXONOMÉTRICA
CONSTRUCTIVA**

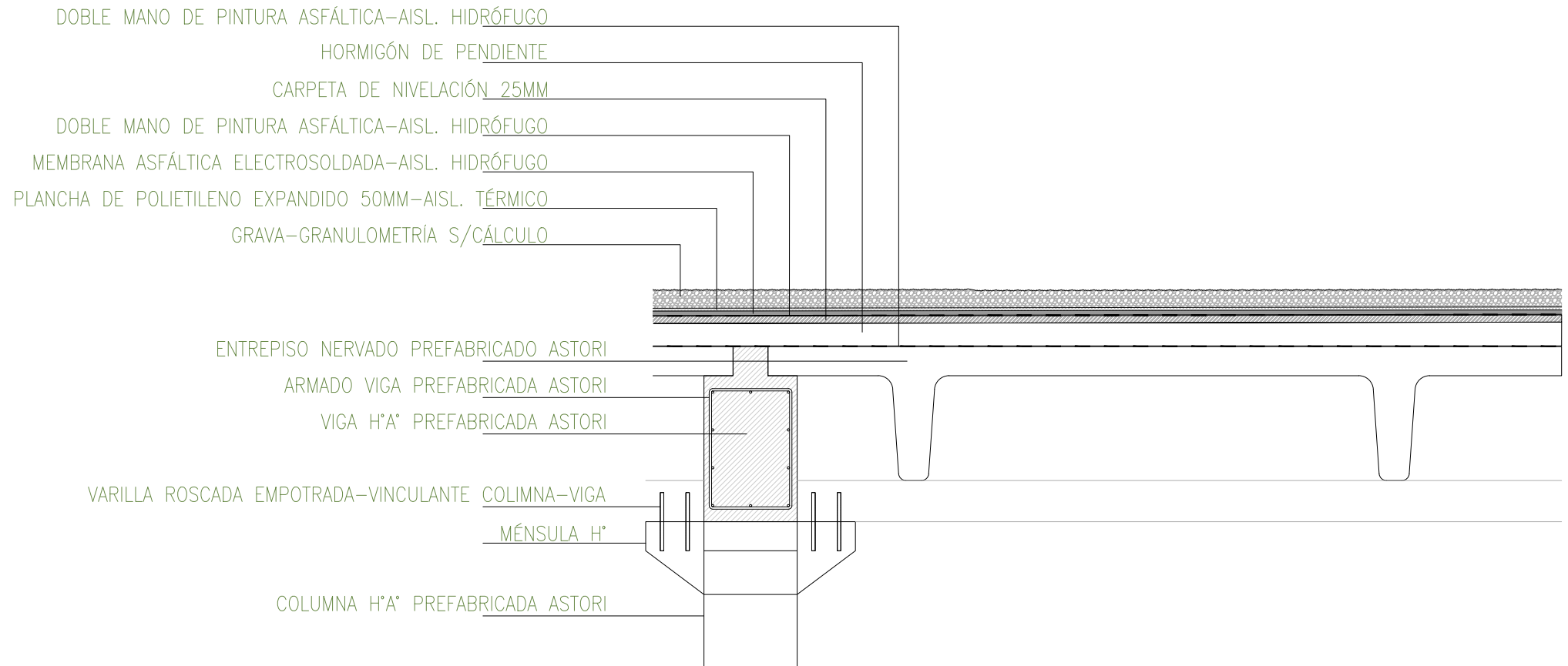
VÍNCULO COLUMNA PREMOLDEADA CON FUNDACIÓN IN-SITU



VÍNCULO SISTEMAS DE LOSAS MEDIANTE VIGA PREMOLDEADA



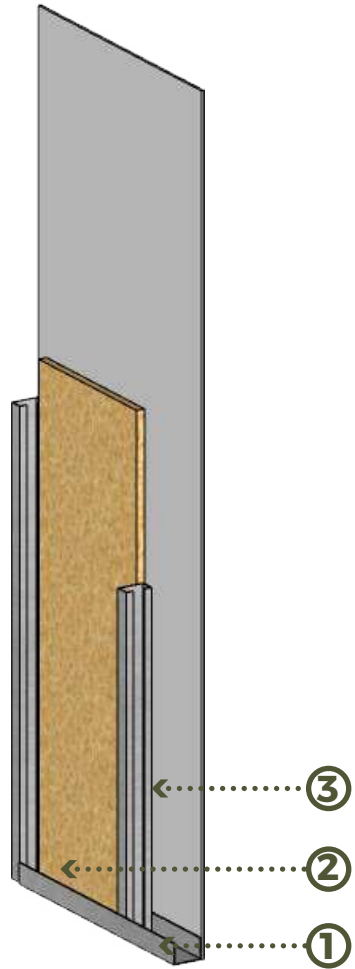
VÍNCULO Y APOYO VIGA NERVURADA PREMOLDEADA A VIGA Y COLUMNA PREMOLDEADAS



TIPOS DE CONFIGURACIÓN DE PANELES CERRAMIENTO

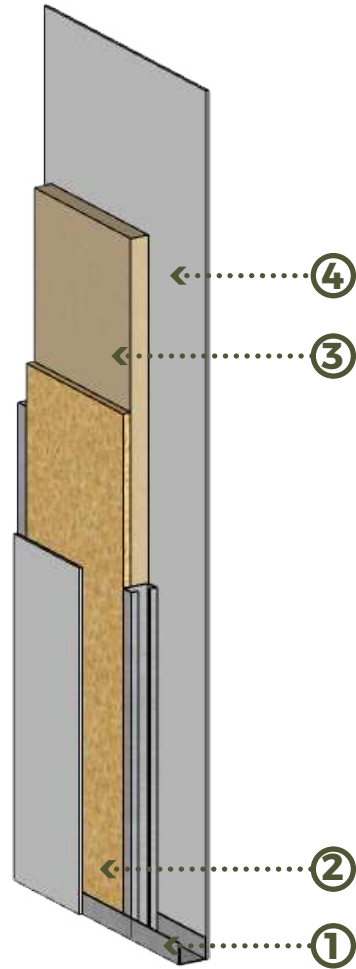
TÉCNICO

1. Estructura PGC
2. Placa de aglomerado 10mm
3. Placa de durlock 12mm



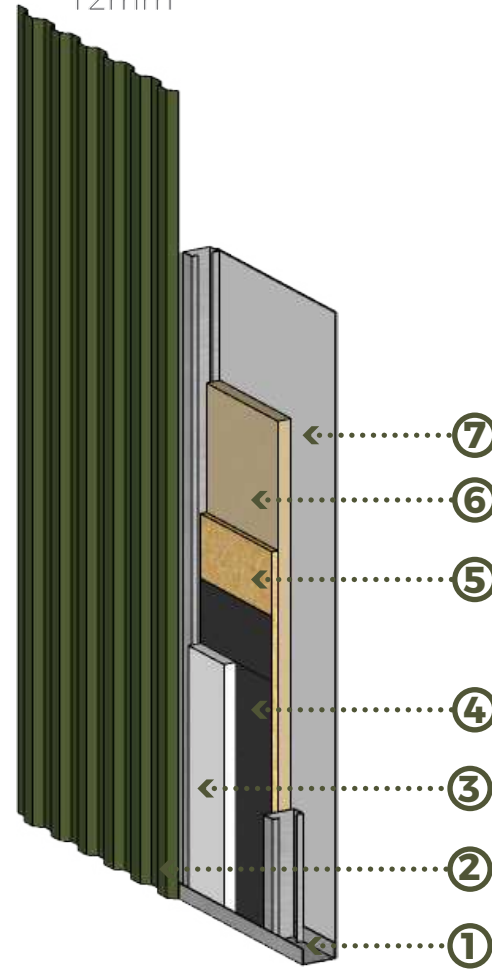
SIMPLE

1. Estructura PGC
2. Placa de aglomerado 10mm
3. Lana de vidrio c/40cm 50mm esp.
4. Placa de durlock 12mm



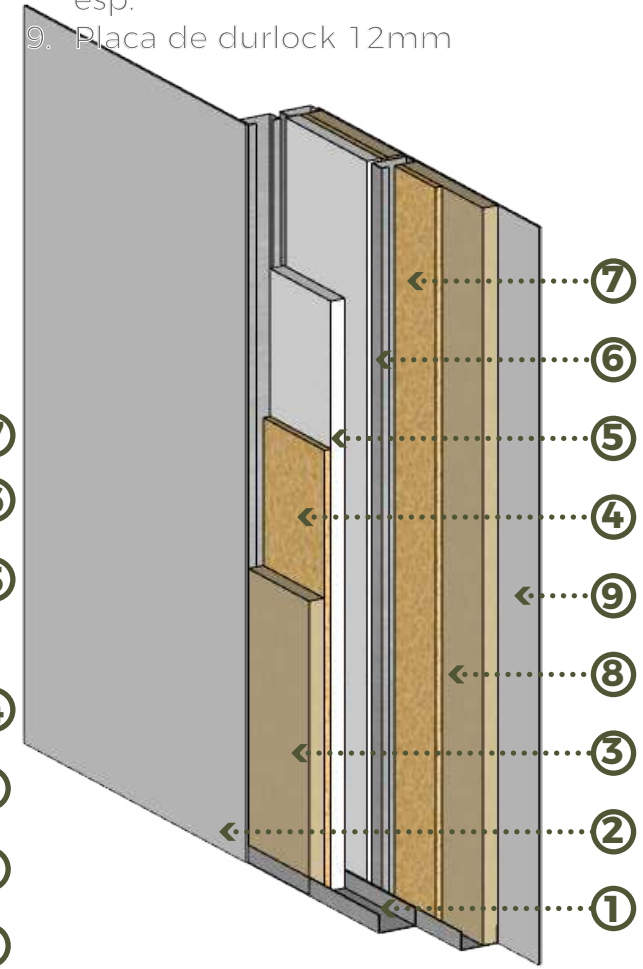
EXTERIOR

1. Estructura PGC
2. Chapa trapezoidal
3. EPS 50mm
4. B. agua y viento
5. Placa aglomerado 10mm
6. Lana de vidrio c/40cm 50mm esp.
7. Placa de durlock 12mm



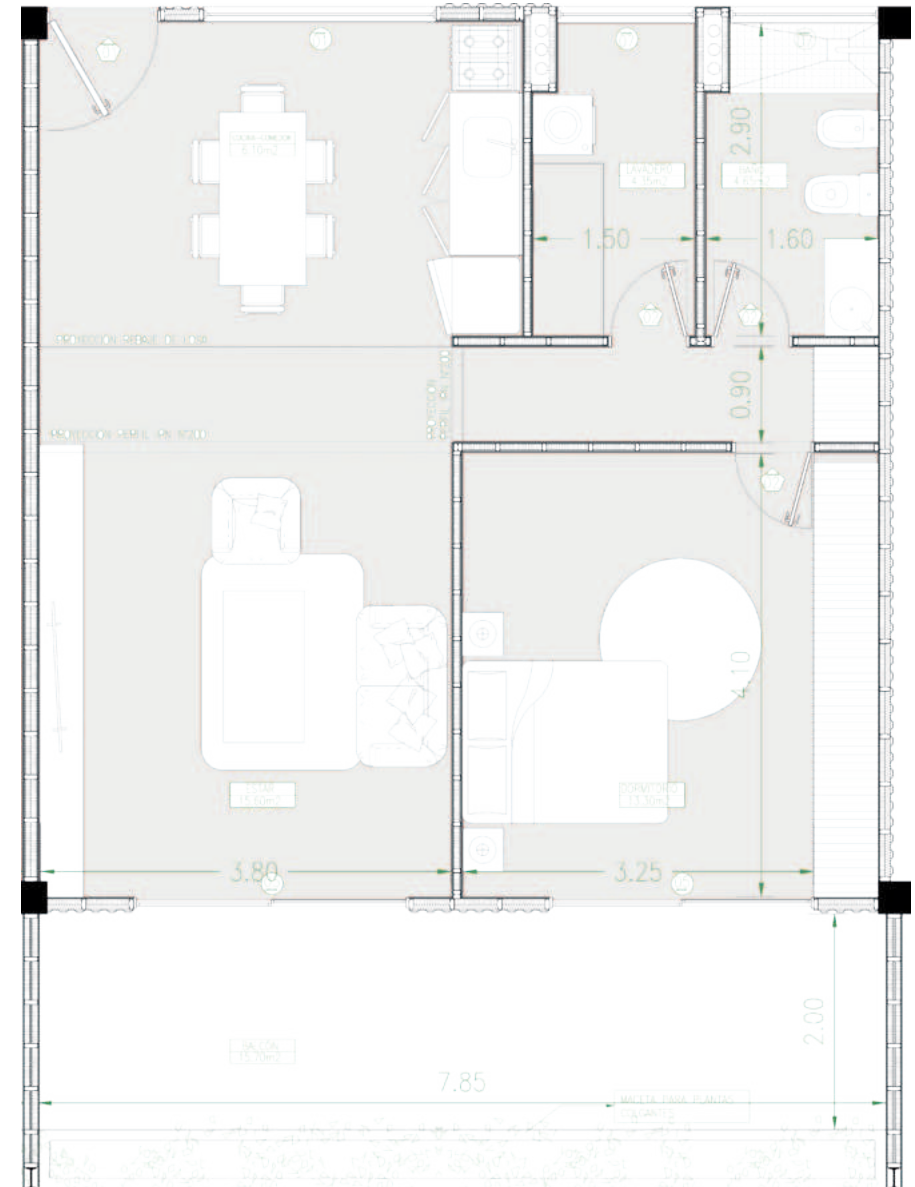
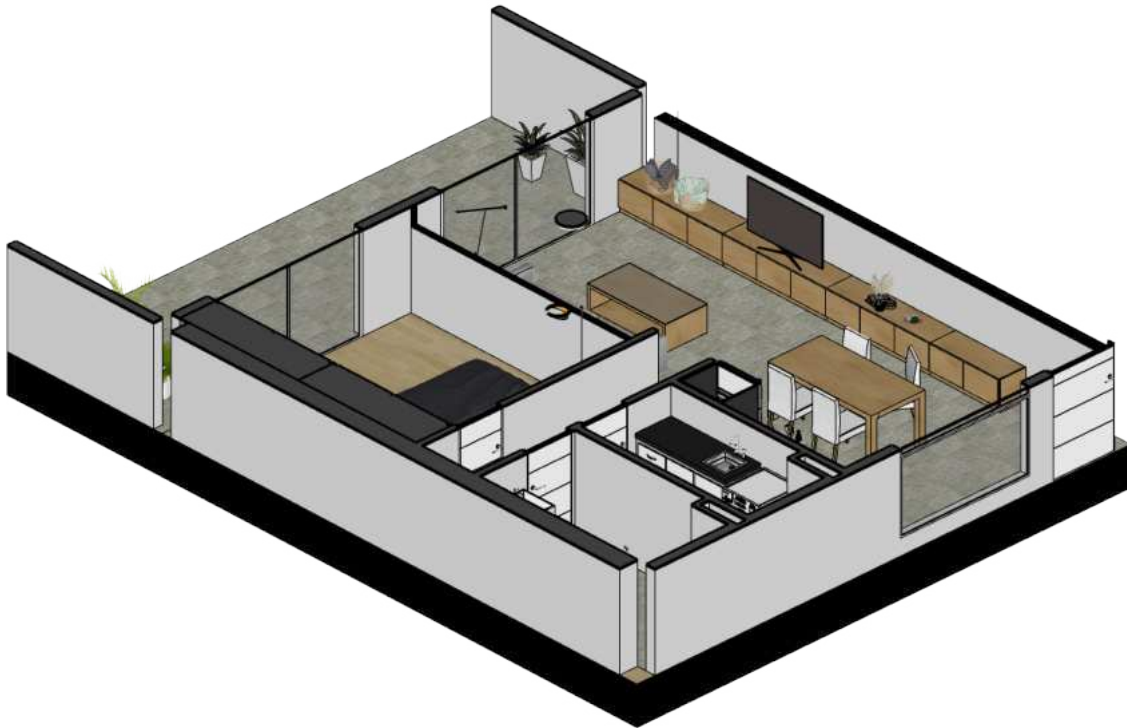
MEDIANERO

1. Estructura PGC
2. Placa de durlock 12mm
3. Lana de vidrio c/40cm 50mm esp.
4. Placa aglomerado 10mm
5. EPS 50mm
6. Estructura PGC
7. Placa aglomerado 10mm
8. Lana de vidrio c/40cm 50mm esp.
9. Placa de durlock 12mm



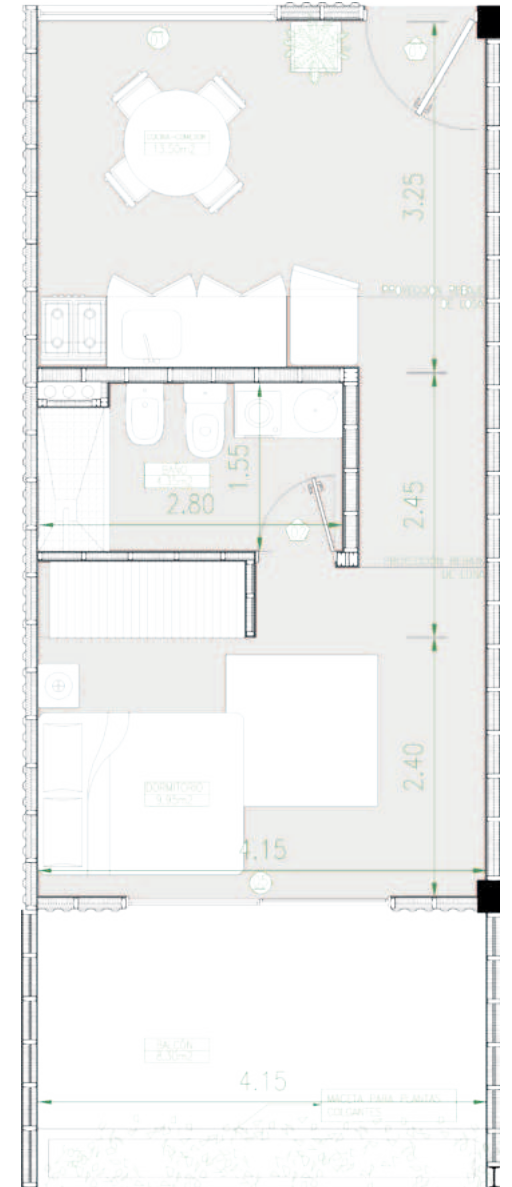
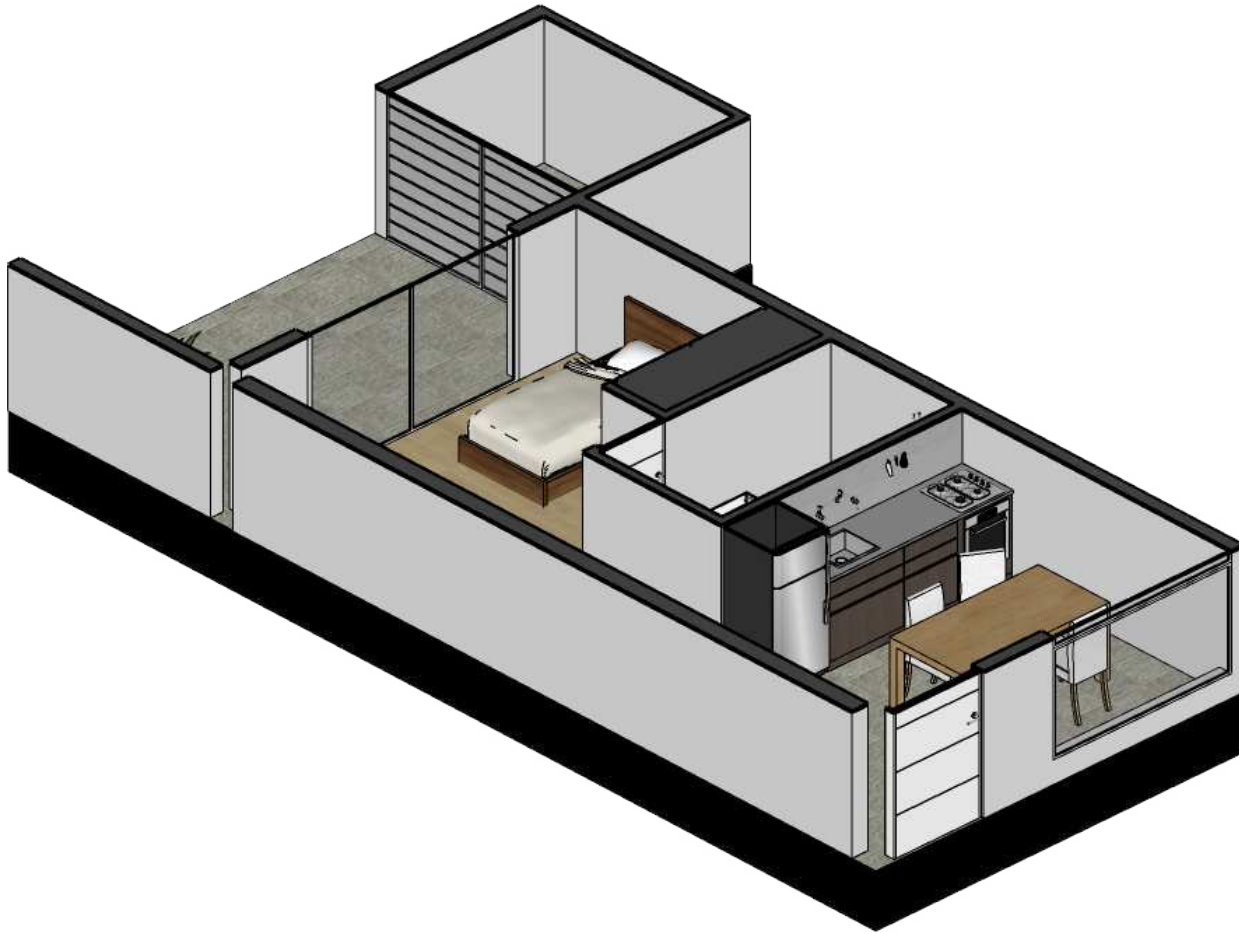
TIPOLOGÍA 1

Tipología que ocupa un módulo estructural de 8 metros por 8 metros. De una habitación pensada para ser habitada por dos usuarios máximo, ya que sus instalaciones y ambientes lo posibilitan cómodamente.



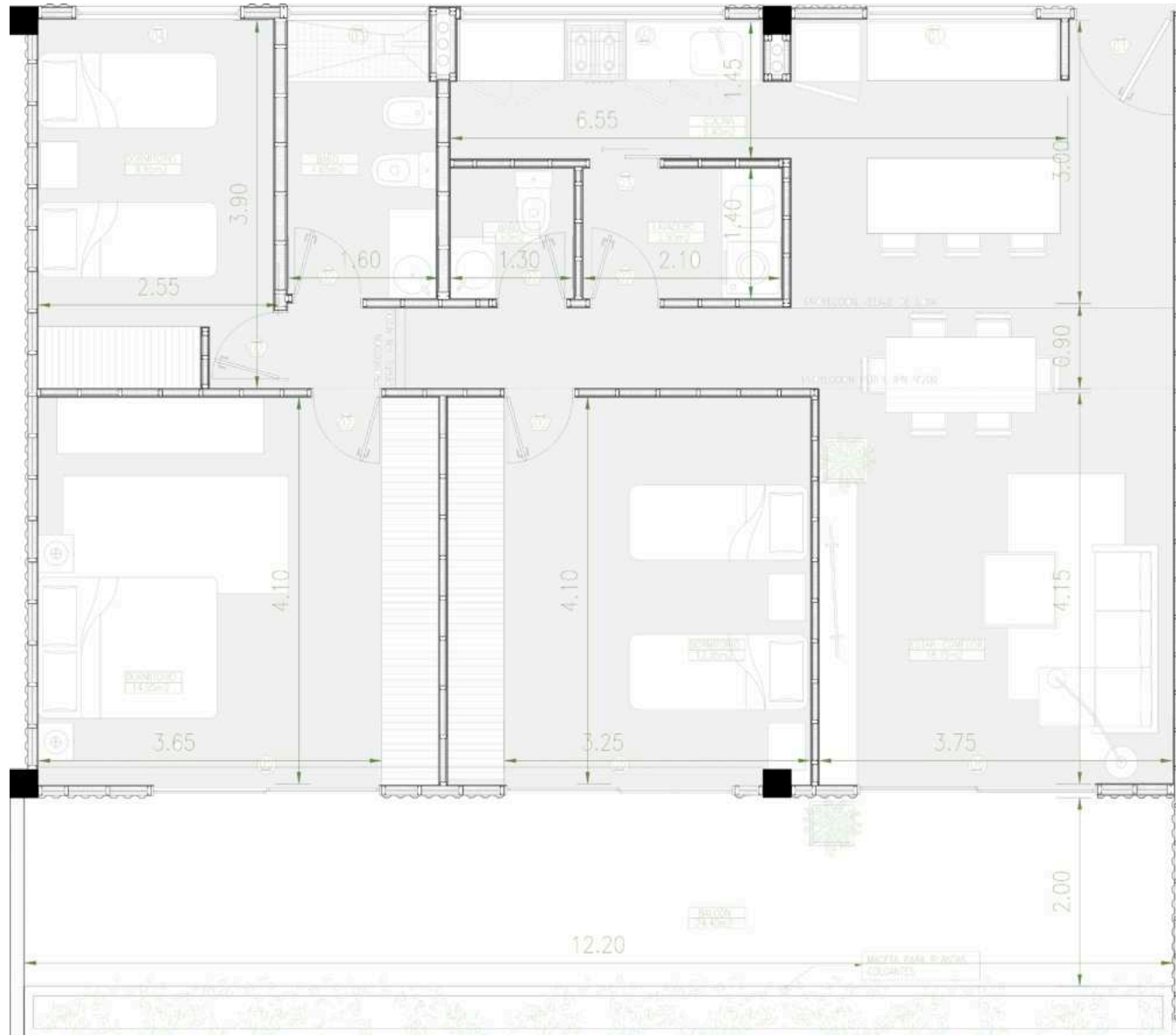
TIPOLOGÍA 2

Tipología que ocupa medio módulo estructural de 8 metros por 8 metros. De una habitación pensada para ser habitada por un usuario preferentemente, ya que su superficie es mucho menor, por ende más económica.

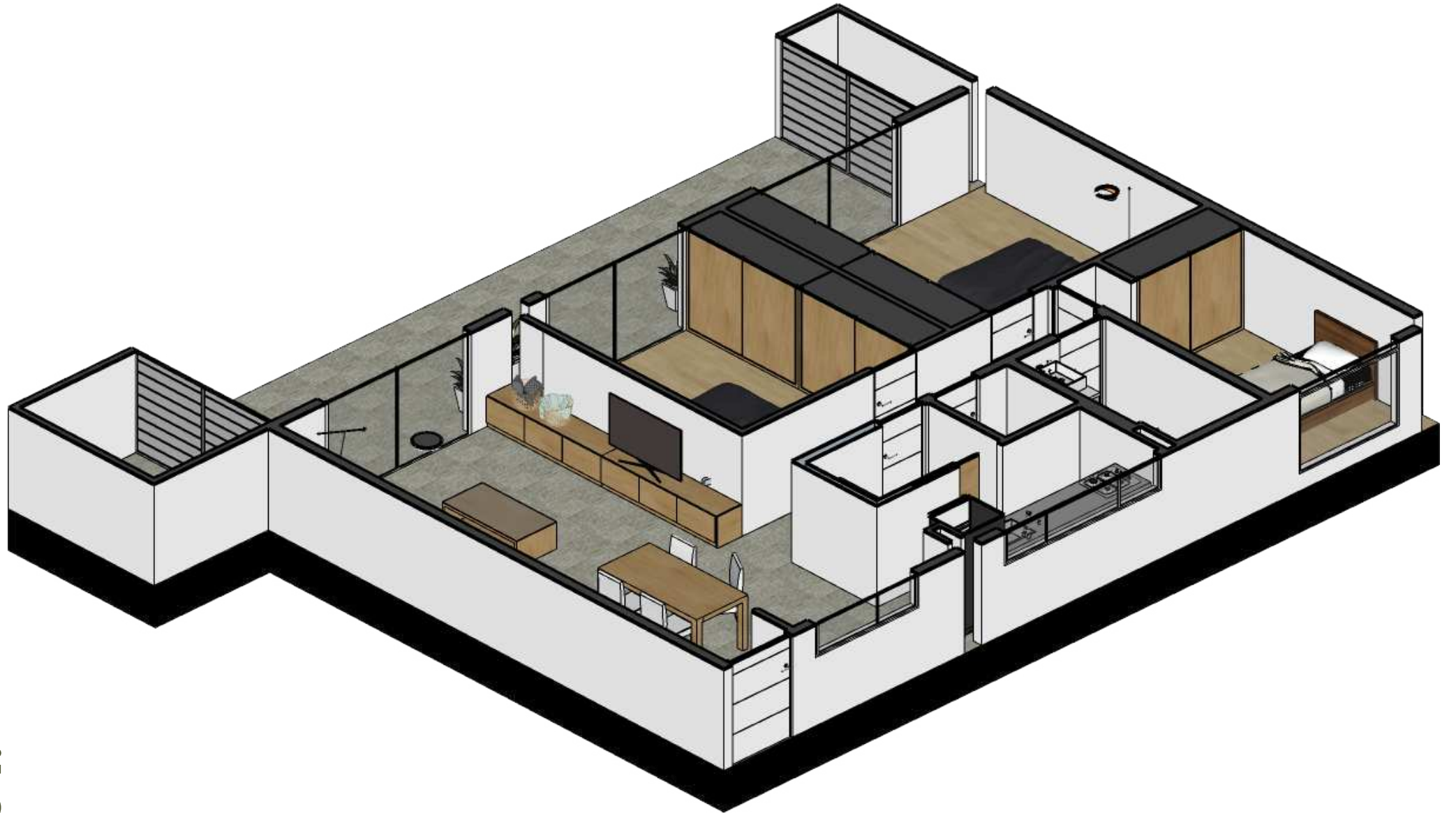


TIPOLOGÍA 3

Tipología que ocupa un módulo estructural de 8 metros por 8 metros y medio más, de las mismas dimensiones. De tres habitaciones; pensada para ser habitada por una familia de 4 integrantes o más, ya que la cantidad de ambientes y las dimensiones de los mismos lo hacen totalmente factible.



TIPOLOGÍA 3



01. INTRODUCCIÓN A LA PROBLEMÁTICA

- .Problemática urbana a tratar
- .Cómo llegamos a ella
- .Cómo la interpretamos

02. SOBRE EL MASTERPLAN

- .Cómo abordamos los vacíos urbanos
- .Cómo los reinterpretemos
- .A qué queremos llegar con ellos

03. ANTECEDENTES

04. PROY. VIVIENDA COLECTIVA & PARQUE FERROVIARIO

- .Apropiarse del terreno
- .Generar una nueva forma de ocupar la ciudad
- .Habitar en contacto con la naturaleza
- .Límites entre lo público y lo privado
- .Implementación de la prefabricación
- .Ocupación de unidades de vivienda

05. CONCLUSIÓN

El proceso de este trabajo marcó mi manera de comprender el diseño. Personalmente, mi experiencia resultó larga y con muchas, realmente muchas idas y vueltas; errores y aciertos. Es esto lo que me lleva a pensar en que, como el resultado final, en este caso es el presentado, existe la posibilidad de que pueda ser de muchísimas maneras y morfologías distintas.

Paralelamente, es necesario determinar, para poder llegar a algún destino, qué es lo correcto y lo que no. Esta es la tarea en la que entran en juego muchos elementos que escapan de la objetividad. Es necesario comprender que jamás un proyecto va a encontrarse en un estado de “finalización” completa; sino que ese estado lo determina su diseñador y creador. Aceptando que no es perfecto y sabiendo que tampoco jamás va a serlo; pero sí tener la claridad de que sus bases e intenciones, respecto a la ciudad y contexto, sean acertadas, leales, enfocadas y logradas por el proyecto. Podemos decir que éste es el parámetro que pone la vara de lo correcto. Si el proyecto se propone objetivos en relación con su contexto y los alcanza.

Quiero mencionar al final de este trabajo quienes me fueron de gran apoyo para llevarlo adelante. Siendo un complemento teórico y de gran ayuda para llevar a cabo el material.

Agradecer en especial al profesor Arq. Guillermo Vega; mis amigos y compañeros Martín Vidales y Arq. Agustín Urquiza.

Me siento realizado habiendo alcanzado este punto de mi trayecto después de tanto tiempo llevando adelante por mis propios medios este trabajo; en condiciones para desempeñar mis habilidades y conocimientos adquiridos durante todos estos años, que no fueron únicamente de teoría, sino aprender a pensar y resolver, aplicable a todos los ámbitos de la vida.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN