

Casares, Milagro
Romero Cioccolanti, María Paz

**¿Qué pasa con los pueblos
que quedaron atravesados
por las vías?**

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

Director: Vegas, Guillermo

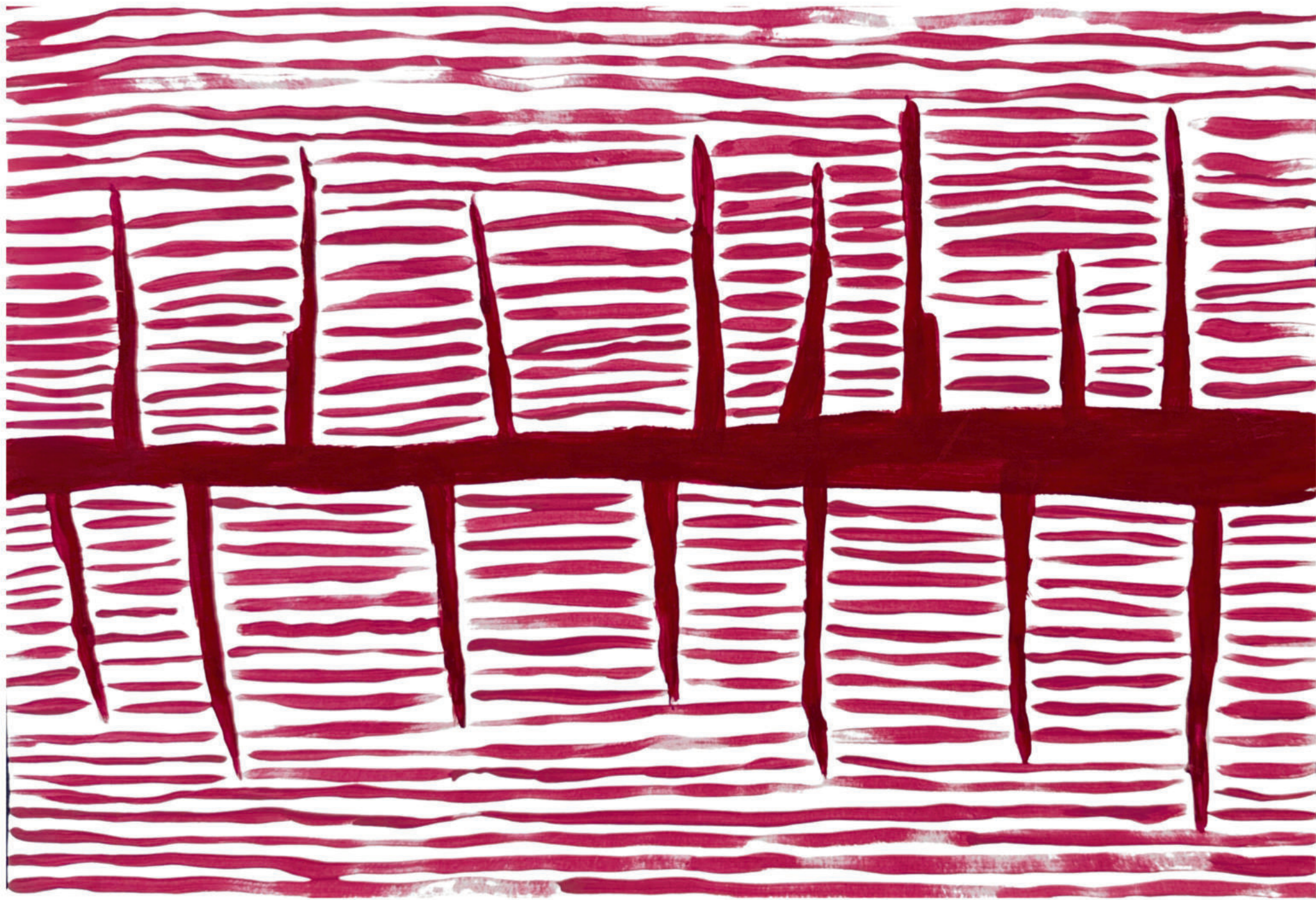
Documento disponible para su consulta y descarga en Biblioteca Digital - Producción Académica, repositorio institucional de la Universidad Católica de Córdoba, gestionado por el Sistema de Bibliotecas de la UCC.



[Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional.](#)

¿QUÉ PASA CON LOS PUEBLOS QUE QUEDARON ATRAVESADOS POR LAS VÍAS?

CASARES, MILAGRO
ROMERO CIOCCOLANTI, MARIA PAZ



AGRADECIMIENTOS

Antes de concluir este proyecto final de carrera, queremos expresar nuestro agradecimiento a todas las personas que, de una u otra forma, estuvieron presentes en este camino y contribuyeron a que este logro pudiera hacerse realidad.

A nuestra familia, por su cariño, por acompañarnos incluso en los momentos más exigentes y por sostenernos siempre con paciencia y confianza. Su apoyo fue la base sobre la cual construimos cada paso de esta etapa académica y personal.

A nuestros amigos y compañeros, con quienes compartimos madrugadas de trabajo, conversaciones, aprendizajes y risas que aliviaron el trayecto.

A nuestros profesores, por su compromiso y por guiarnos con una mirada crítica, sensible y consciente de la arquitectura. Sus enseñanzas nos brindaron las herramientas para proyectar con criterio y para comprender la responsabilidad que implica transformar el espacio.

A la Universidad, por brindarnos un ámbito de formación integral, y a todas las personas que, de algún modo, dejaron una marca en este proceso, gracias por acompañarnos en este recorrido.

Finalmente, dedicamos este proyecto a quienes confían en el potencial de la arquitectura para modificar realidades, construir vínculos y generar nuevos modos de habitar. Este trabajo representa un paso más hacia ese horizonte que elegimos transitar.

ÍNDICE

01

INTRODUCCIÓN 07

02

PRIMERAS MIRADAS AL PAISAJE 10
ATRAV(ES)ADO
Observaciones Iniciales del Territorio

03

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL 20
Existencias
Descripción del Entorno

04

DIAGNÓSTICO 36
Hipótesis

05

MASTERPLAN 50
Antecedentes
Intenciones
Objetivos

06

PROPUESTA 62
Programa urbano
Estrategia

07

PROGRAMA 80
Un espacio común para lo diverso
Usos

08

ARQUITECTURA 98
CENTRO DE INTEGRACIÓN
CULTURAL
Antecedentes
Implantación
Actores
Génesis
Programa
Construcción

09

CONCLUSIÓN 144
Pregunta disparadora

01

INTRODUCCIÓN

Un inmigrante es alguien que deja atrás su tierra natal, llevando consigo un equipaje lleno de recuerdos, anhelos y la esperanza de un futuro mejor. Así llegaron nuestros antepasados (como tantos otros) a la Argentina. Trajeron sus manos dispuestas al trabajo, sus sueños de construir un hogar y la fe en un país que los recibía con horizontes abiertos.

Se establecieron en distintos rincones del territorio, en ciudades, pueblos y parajes que comenzaban a formarse. Cada paso que dieron ayudó a poblar un país joven que crecía entre el esfuerzo y la ilusión. El ferrocarril fue el gran conector de esas historias: uniendo regiones, acercando distancias, llevando consigo personas, materiales y esperanzas. A su paso, las estaciones se transformaron en centros de vida, y los pueblos nacieron junto a las vías, acompañando el sonido del tren como quien escucha el pulso de un país en movimiento.

Los inmigrantes no solo construyeron con sus manos, sino también con su cultura, su idioma, sus comidas, sus costumbres y su forma de mirar el mundo. Su presencia dejó una huella profunda en nuestra identidad, en nuestra manera de trabajar, de hablar y de habitar el territorio.

Hoy, al recorrer esos pueblos que crecieron al compás del ferrocarril, es posible sentir la memoria viva de aquellos hombres y mujeres que bajaron de los barcos con la esperanza de empezar de nuevo. Ellos dieron forma a una Argentina diversa, laboriosa y soñadora.

Recordarlos es reconocer que, detrás de cada riel y cada estación, hay una historia de viaje, de esfuerzo y de pertenencia que sigue escribiéndose en el presente.

02

PRIMERAS MIRADAS AL
PAISAJE ATRAV(ES)ADO

¿QUÉ PASA CON LOS PUEBLOS QUÉ QUEDARON ATRAVESADOS POR LAS VÍAS?

“El progreso de un pueblo es la resultante de los sueños y realizaciones, esfuerzos y sacrificios, aciertos y errores de varias generaciones.

La prosperidad y el bienestar de que gozan los habitantes en un centro urbano en un momento dado de su trayectoria, son el fruto de la acción acumulada de quienes le precedieron en el tiempo”.

PREGUNTAS DISPARADORAS

¿Qué nuevas centralidades surgieron cuando el tren dejó de circular?

¿Qué sectores quedaron “de un lado” y “del otro” del ferrocarril?

¿Qué implicancias tuvo esa división en la vida urbana y social de las comunidades?

¿Podría la recuperación del espacio ferroviario generar nuevos espacios públicos de encuentro?

¿Cómo podría recuperarse ese sentido de unión que alguna vez generó el ferrocarril?

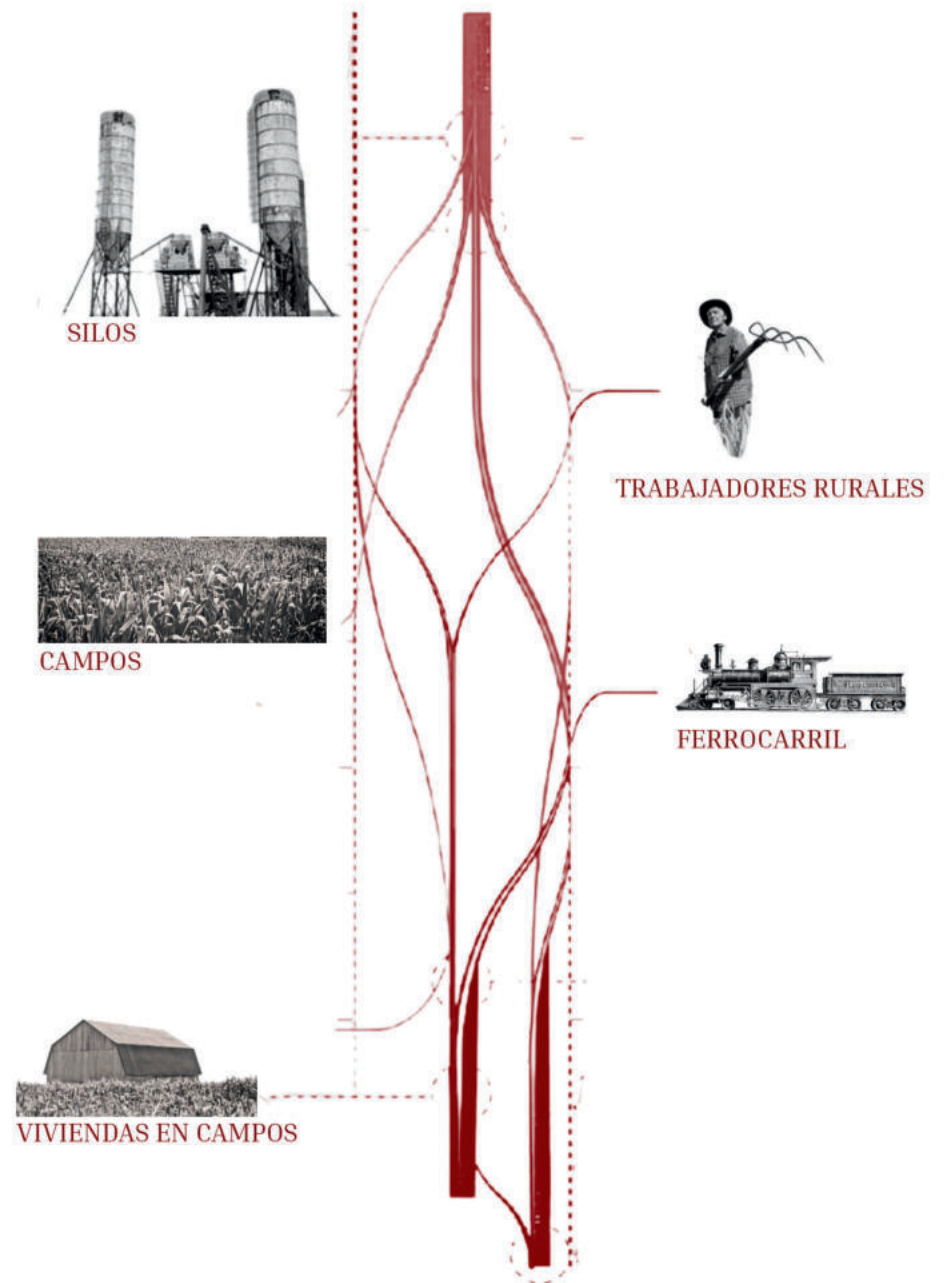


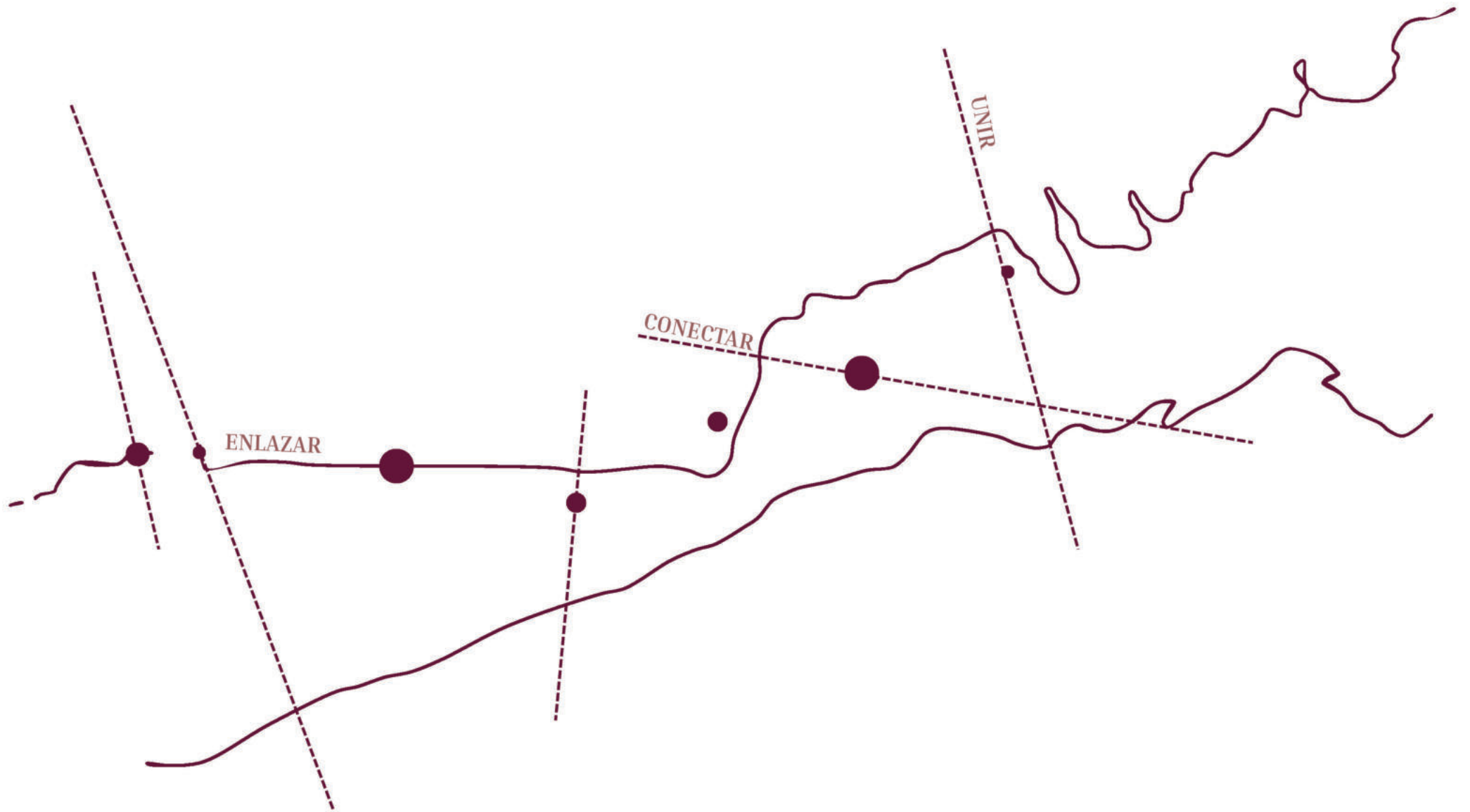
PUEBLOS DE LOS ALREDEDORES DIVIDIDOS POR LAS VIAS

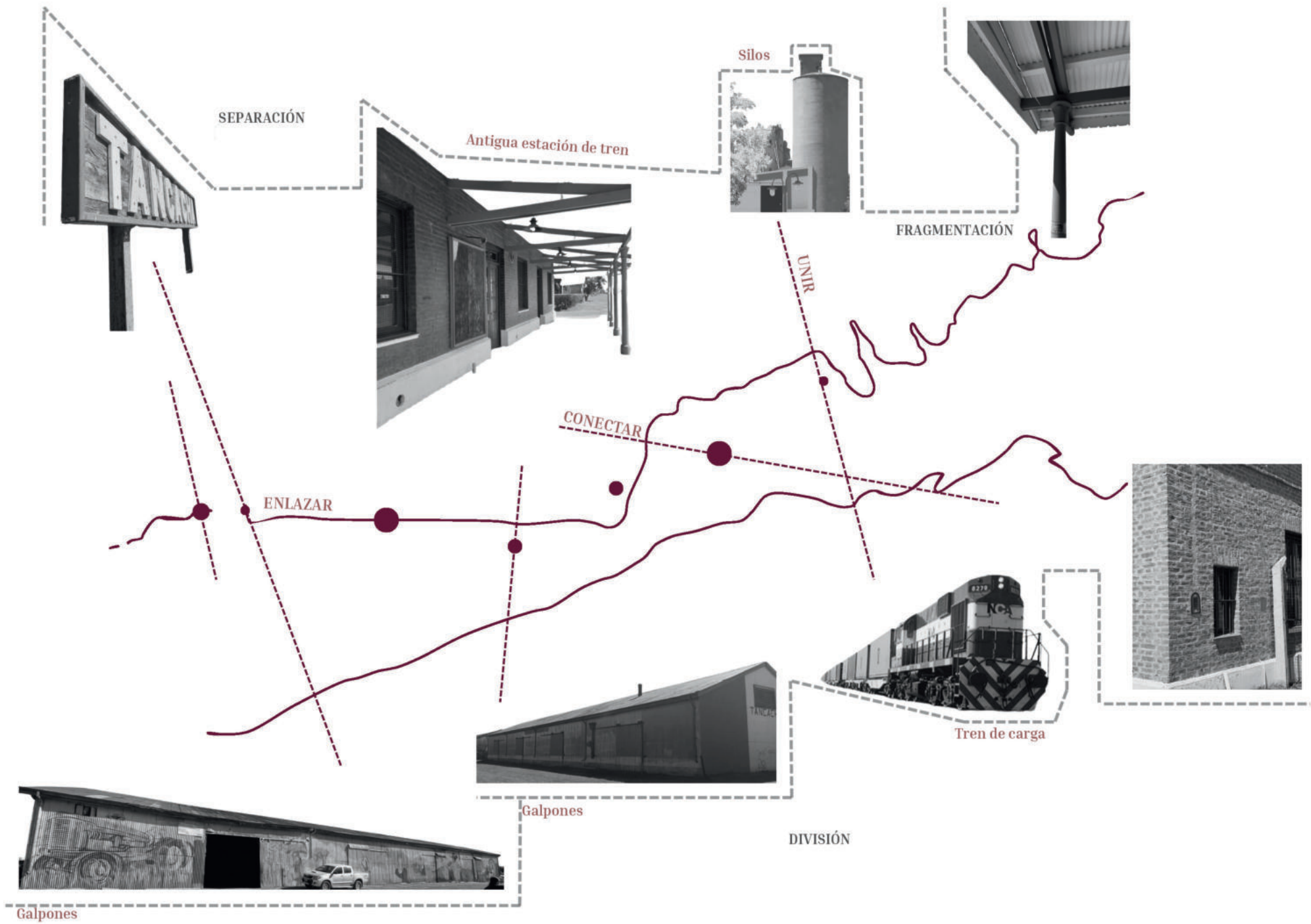




El pueblo creció al ritmo del ferrocarril y del campo.
La estación fue el primer corazón, los silos su columna.
Llegaron trabajadores rurales, se asentaron cerca del trabajo.
Las vías unían, hoy dividen.
Pero el pueblo sigue, lento pero firme,
construido por la memoria y la constancia de los que se quedaron.









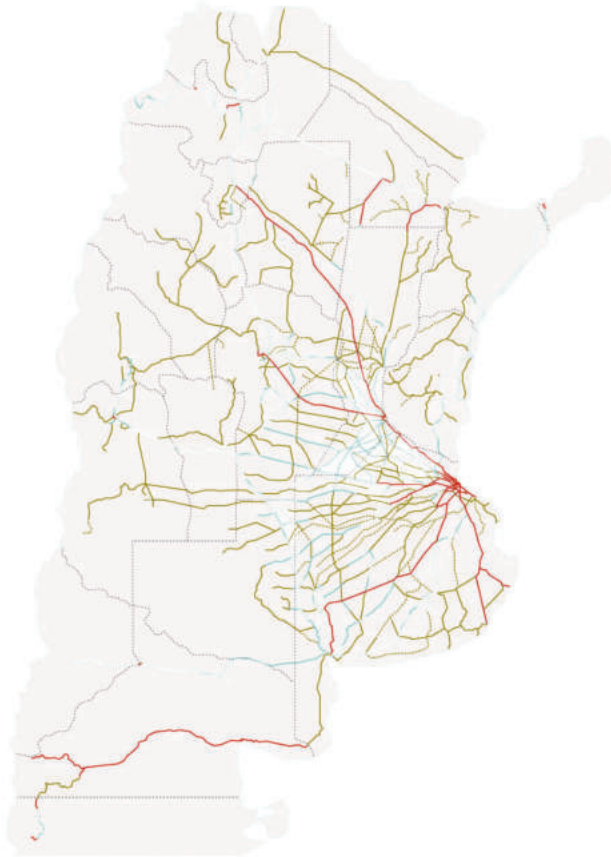


03

ANÁLISIS DEL ESTADO
ACTUAL

MAPAS DE LA RED FERROVIARIA DE ARGENTINA

ARGENTINA



- Ramal para servicio de pasajeros
- Ramal para servicio de cargas
- Ramal iniciativo
- Ramal levantado
- Limite provincial

CÓRDOBA



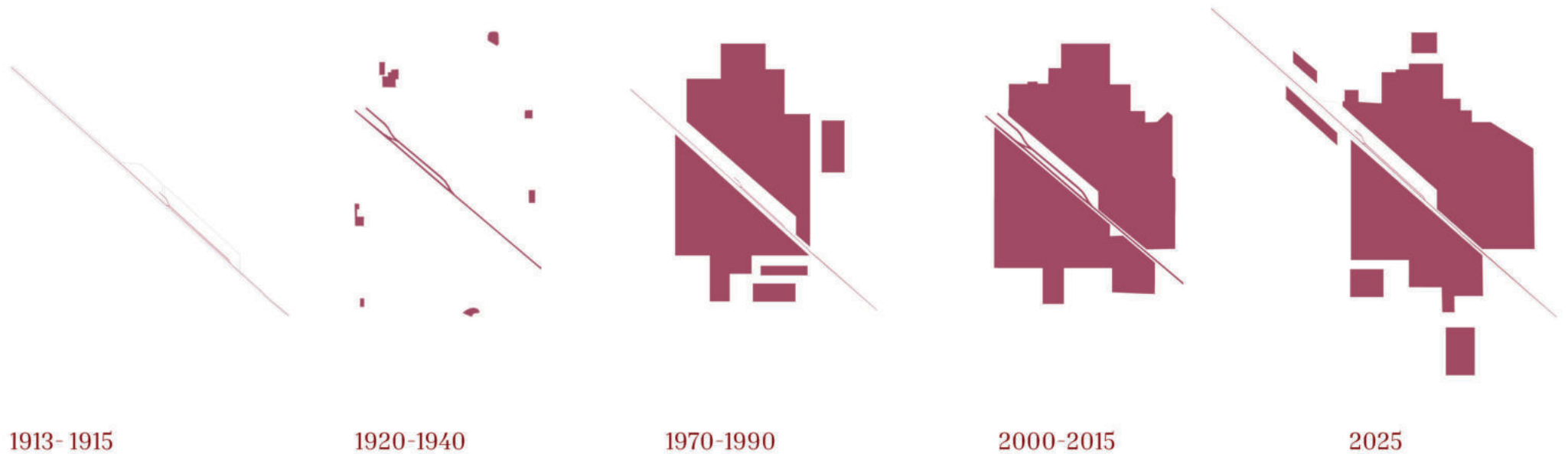
- Red Pvcia. de Cba
- Red N.C Argentino S.A
- Red F.C Belgrano S.A
- Red B.A al Pacifico S.A

TANCACHA



- Red N.C Argentino S.A

EXPANSIÓN DE LA MANCHA URBANA TANCACHA, CÓRDOBA



La mancha urbana es compacta y consolidada, con un bajo número de lotes baldíos. Estos se ubican principalmente en la periferia al borde norte y al borde este del mapa.

CRECIMIENTO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS



2005



2013



2019



2024

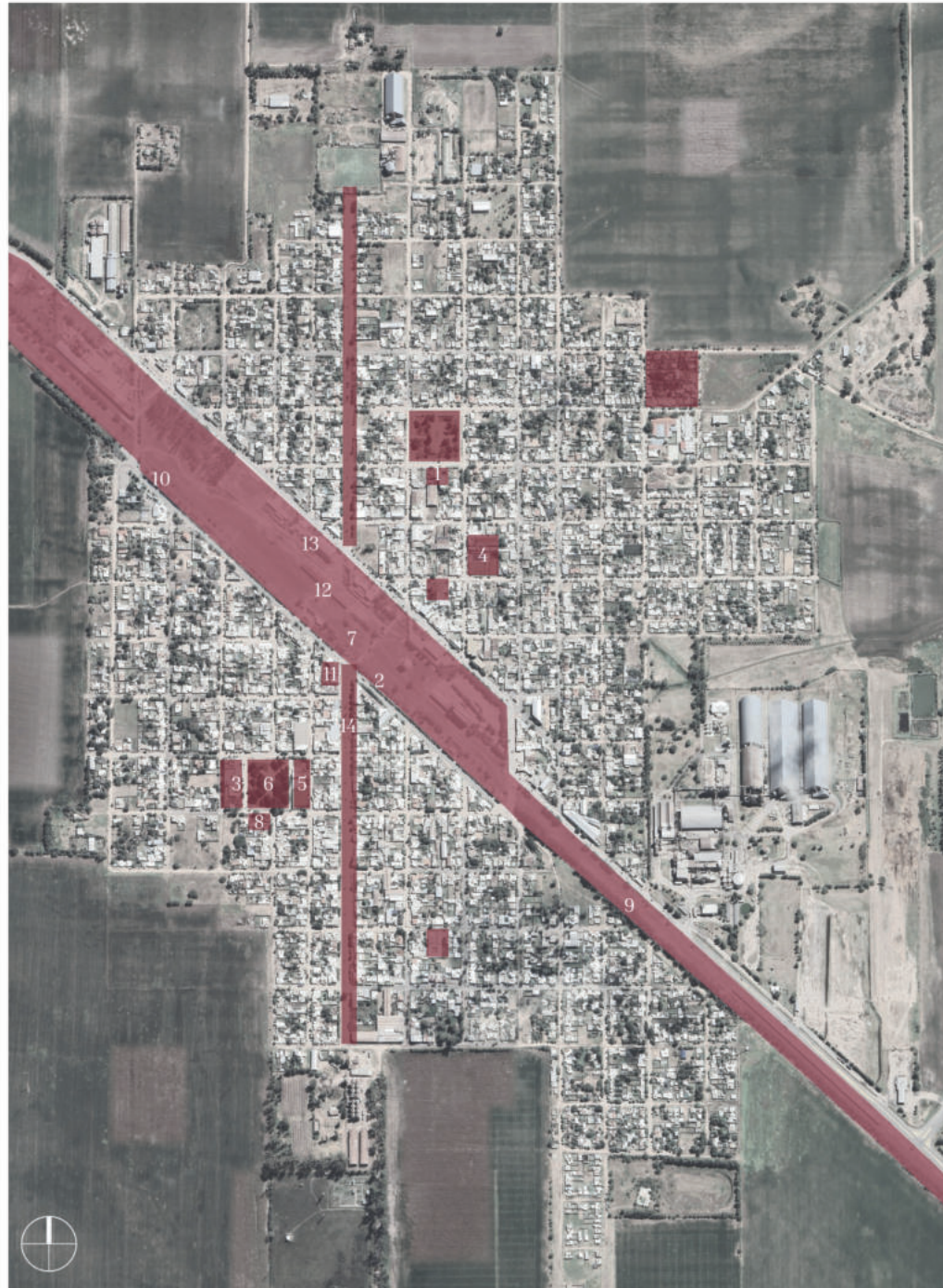
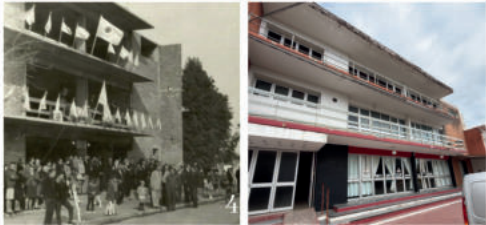
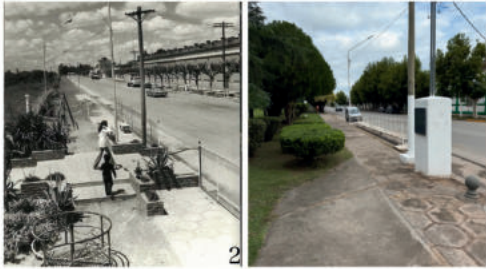
EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO

2005: Consolidación inicial centrada en la estación y el ferrocarril.

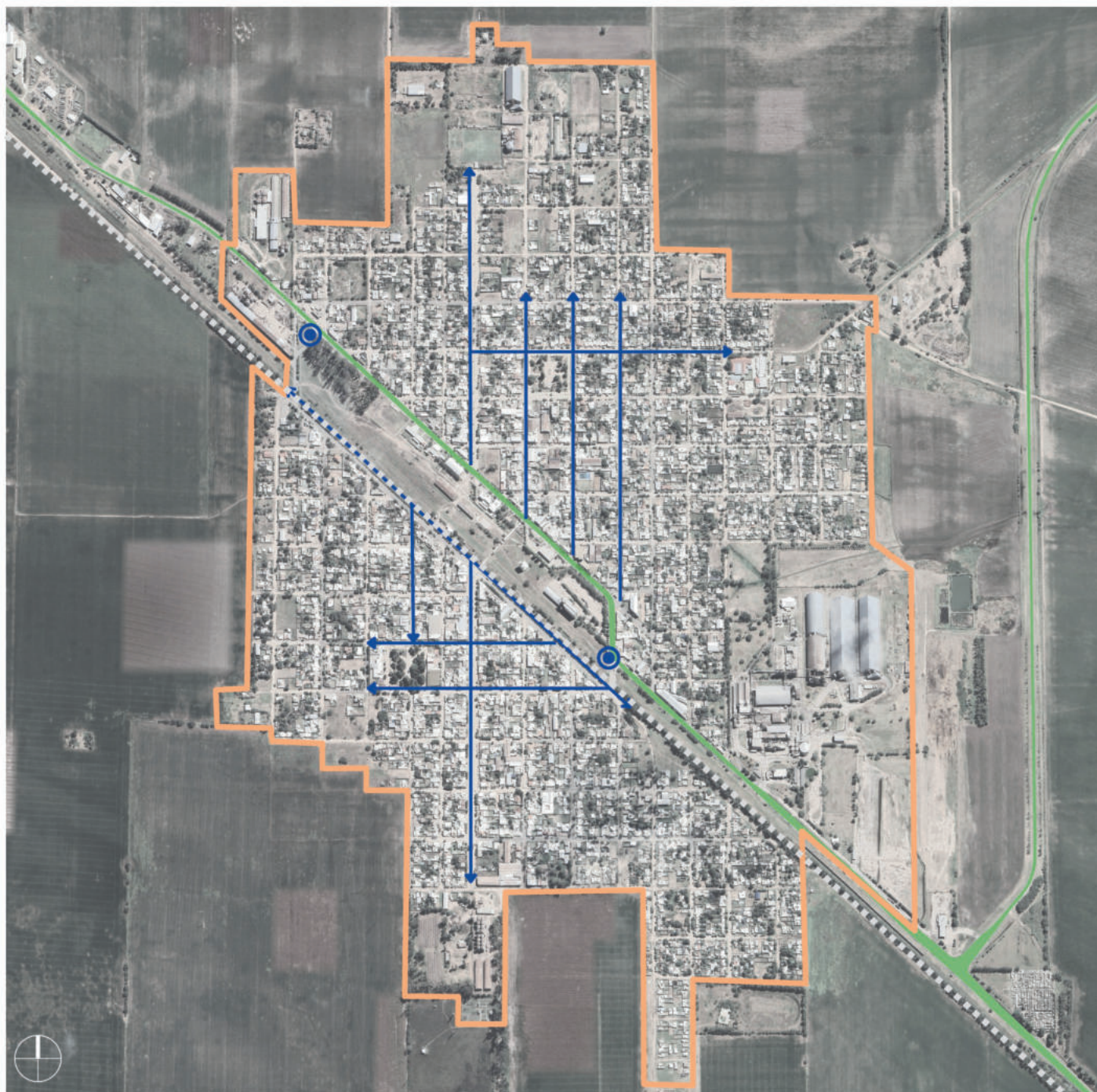
2013: Expansión hacia el este, acompañando las vías.

2019: Desarrollo hacia el sur y noroeste, buscando nuevas áreas habitables.

2024: Nuevos loteos y consolidación en los bordes, marcando una periferización del crecimiento.

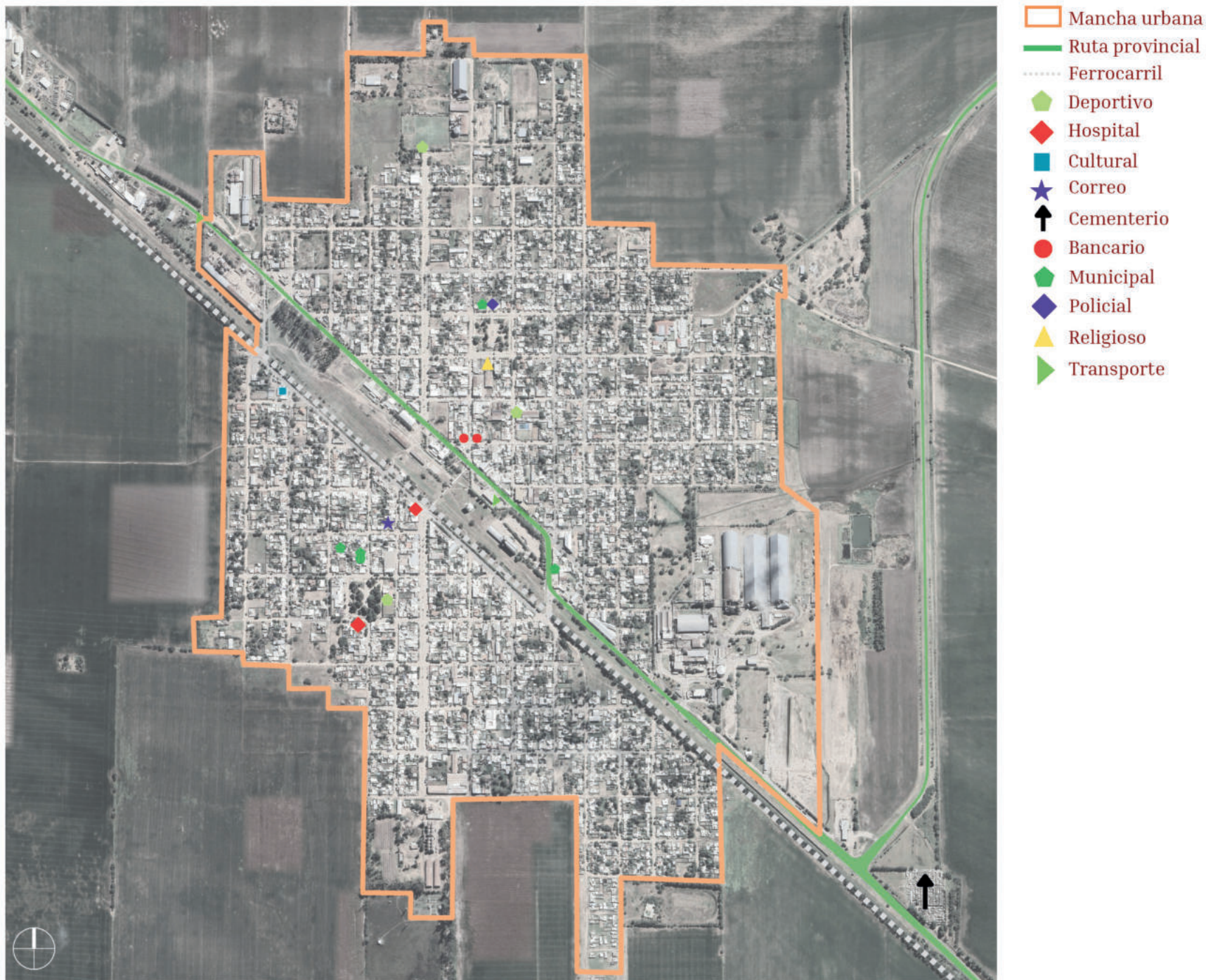


La organización vial tiene una fuerte presencia de la ruta y el ferrocarril, que generan tanto conectividad como conflictos de tránsito. La distribución de equipamientos y espacios verdes refuerza el rol de centralidad, aunque su expansión se ve limitada por barreras físicas.

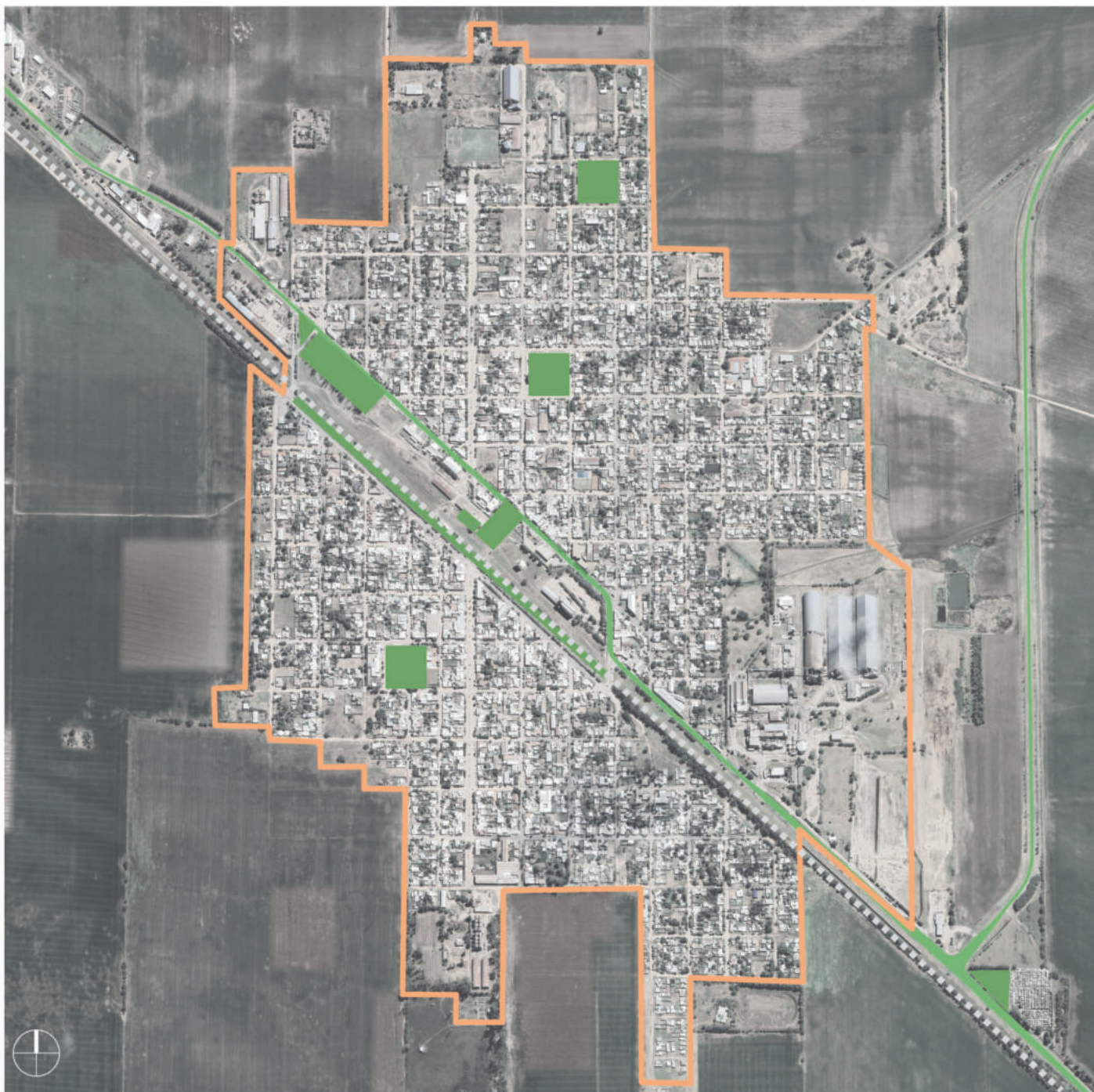


- Mancha urbana
- ⊙ Cruce conflictivo
- ← Arterias principales
- Ruta provincial
- Ferrocarril

Los servicios se agrupan en pocas manzanas, generando un núcleo de alta densidad funcional. Esta configuración resalta la centralidad del núcleo urbano, pero también plantea desafíos en términos de accesibilidad para los sectores más periféricos.

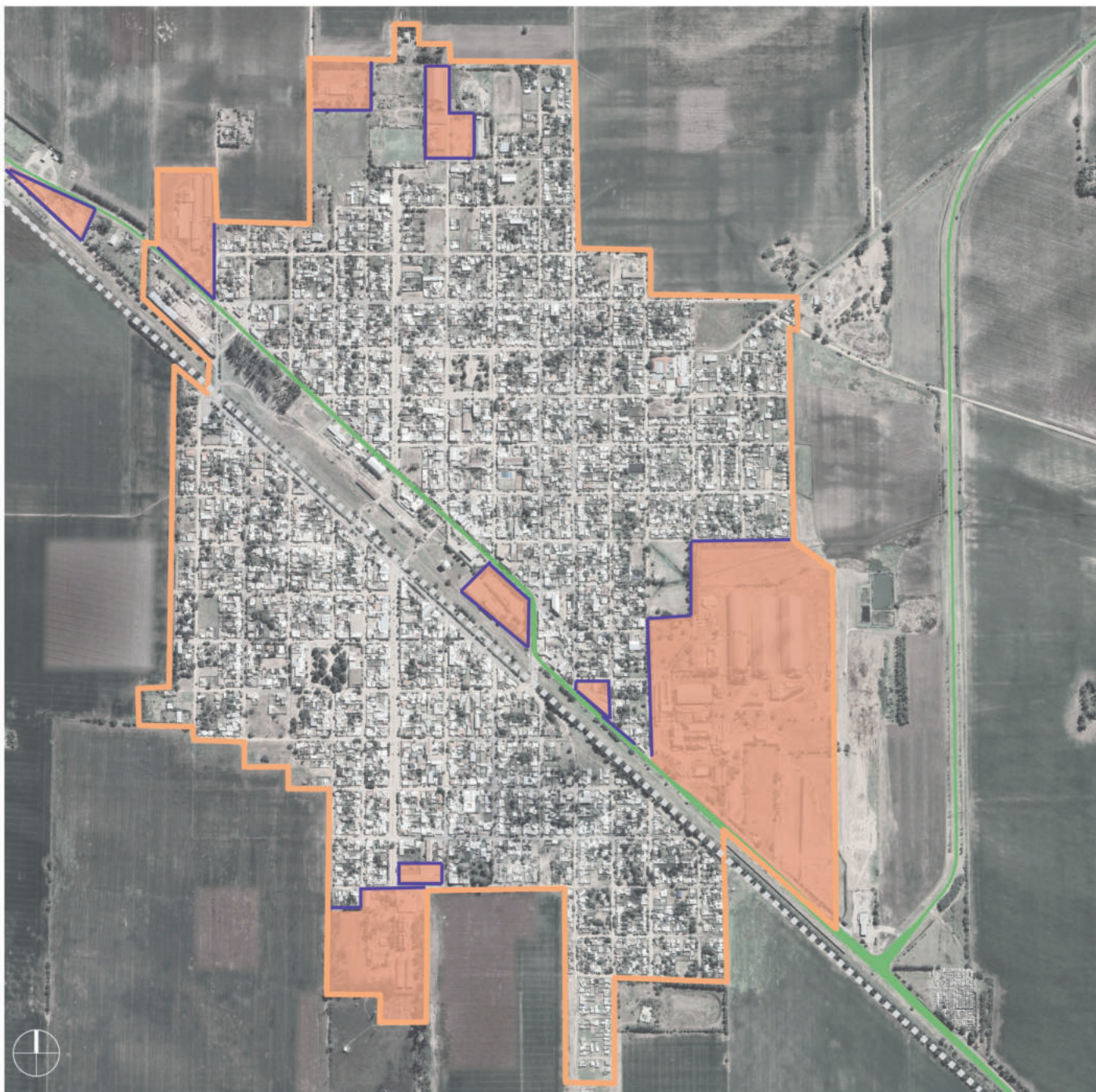


Se observa una escasa cantidad de espacios verdes distribuidos en la trama urbana. Si bien algunos sectores cuentan con plazas o parques de escala barrial, su número resulta insuficiente en relación con la extensión de la mancha urbana. Además, se advierte una carencia de continuidad o vinculación entre estos espacios, lo que limita su potencial como red ecológica y recreativa.



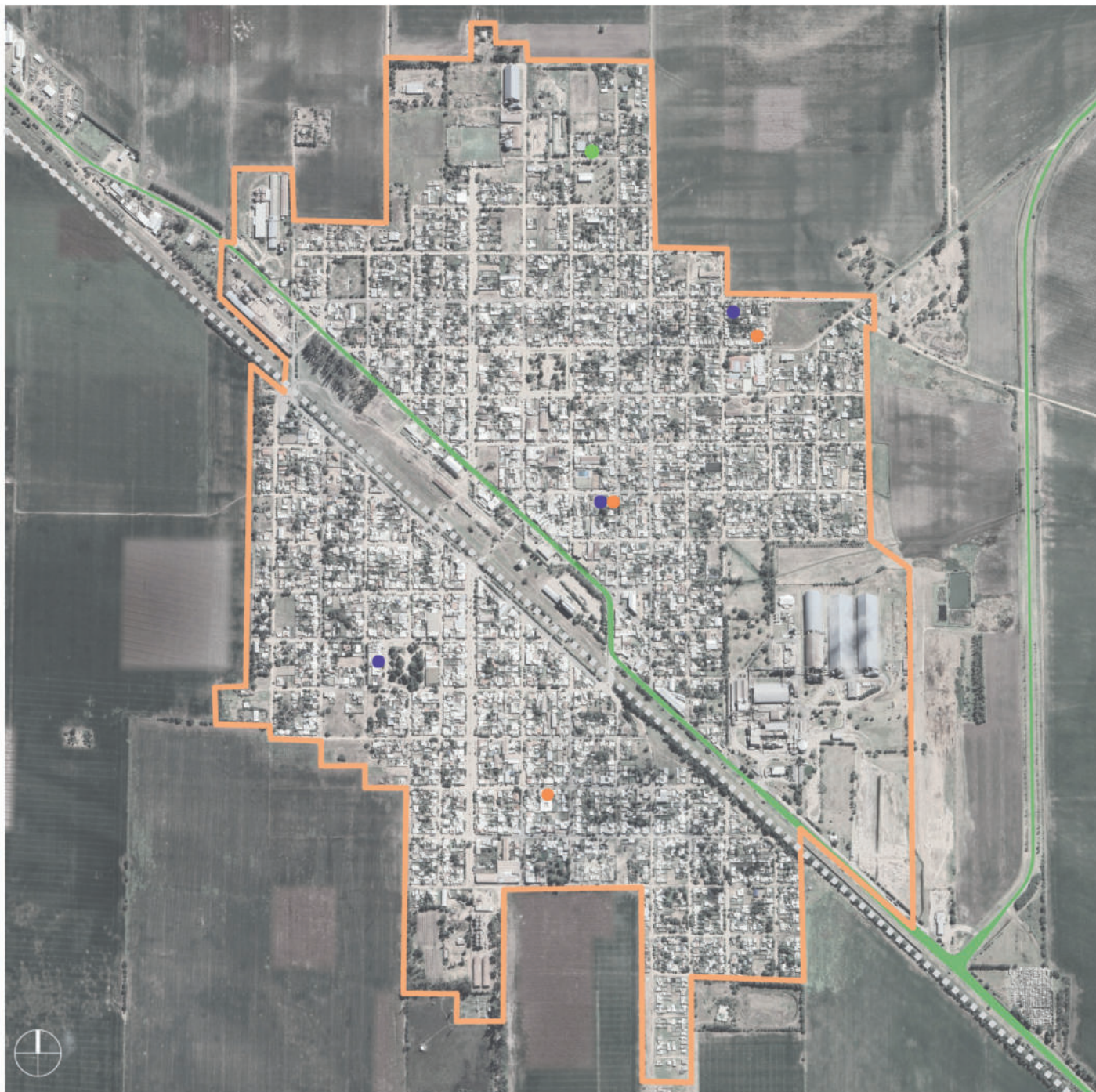
- Mancha urbana
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- Espacios verdes

Las áreas industriales más extensas se concentran en el sector este, mientras que otras más pequeñas aparecen fragmentadas en el norte y sur del tejido. Esta distribución revela un patrón de expansión industrial planificada, aunque con cierta dispersión que podría consolidarse mediante una zonificación más definida.



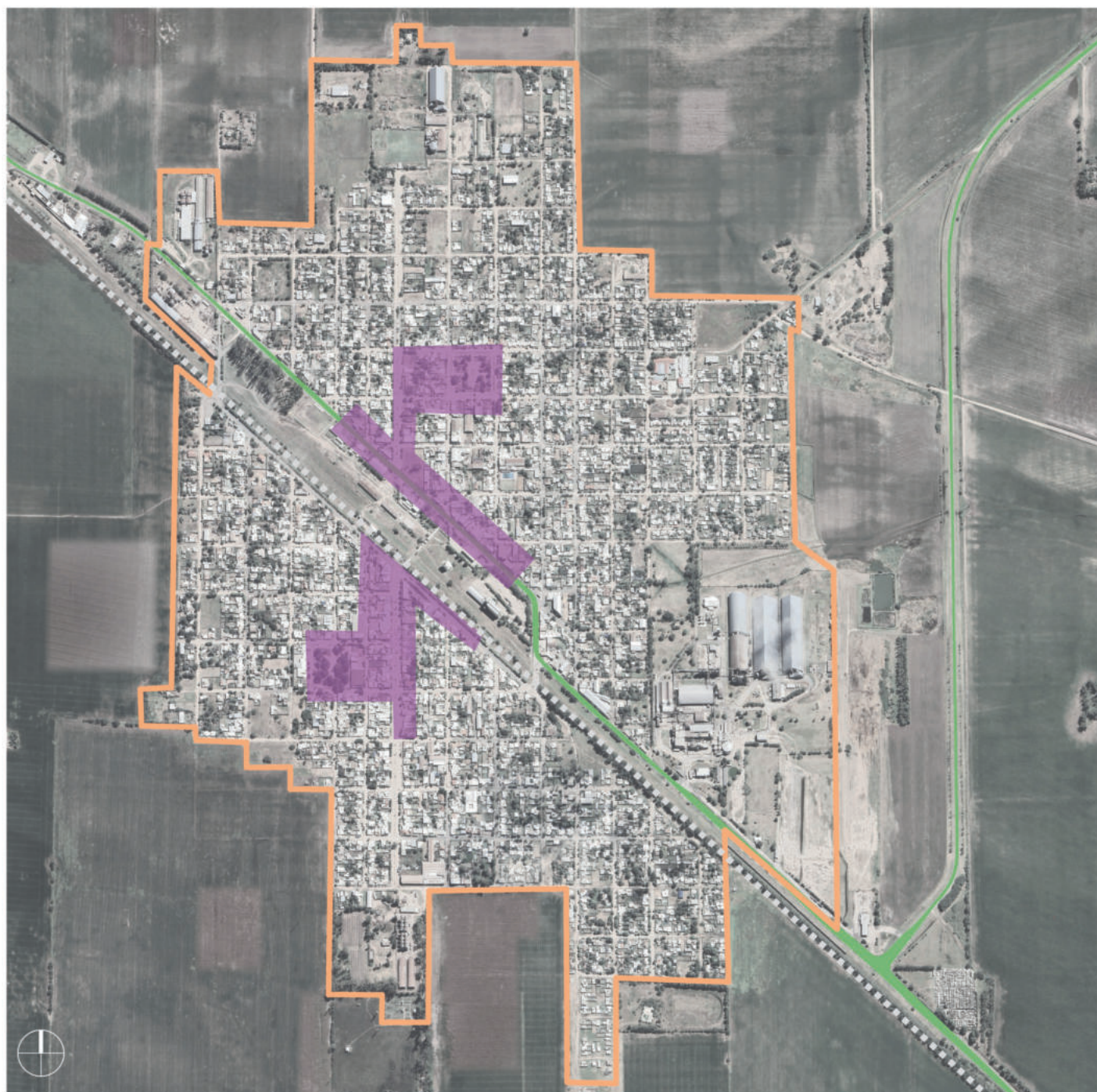
- Mancha urbana
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- Industrial

El mapa evidencia una buena provisión de establecimientos educativos distribuidos en todo el entramado urbano. La ubicación de las instituciones es dispersa y estratégica, lo que permite que tanto los habitantes del centro como de la periferia puedan acceder a la educación de forma equitativa.



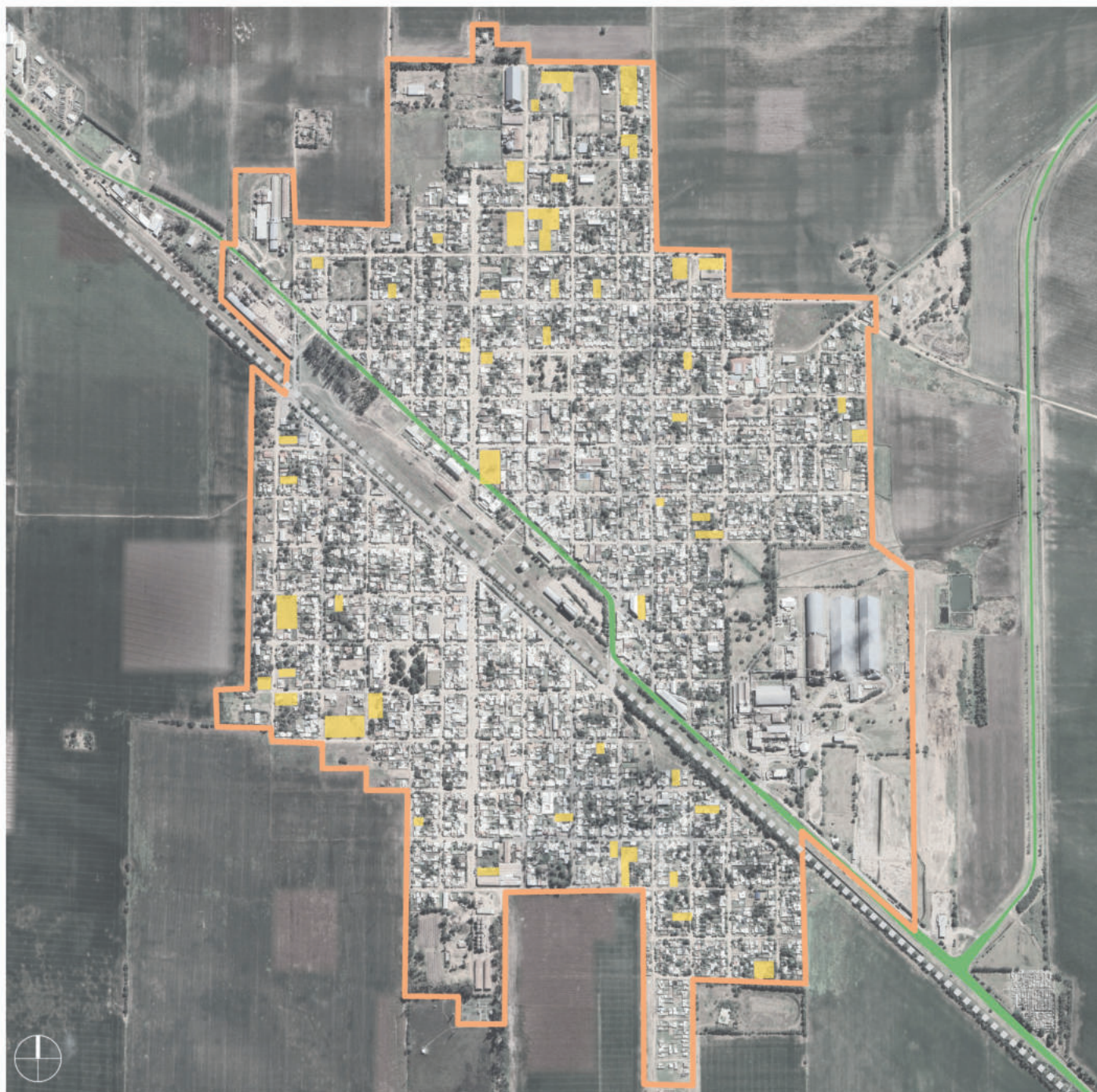
- Mancha urbana
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- Educación primaria
- Educación secundaria
- Educación especial

El área central concentra las principales actividades comerciales. Su ubicación potencia su accesibilidad, pero también limita su expansión hacia los bordes urbanos. La consolidación de nuevas centralidades podría mejorar el equilibrio territorial y reducir la dependencia del centro.



- Mancha urbana
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- Área central

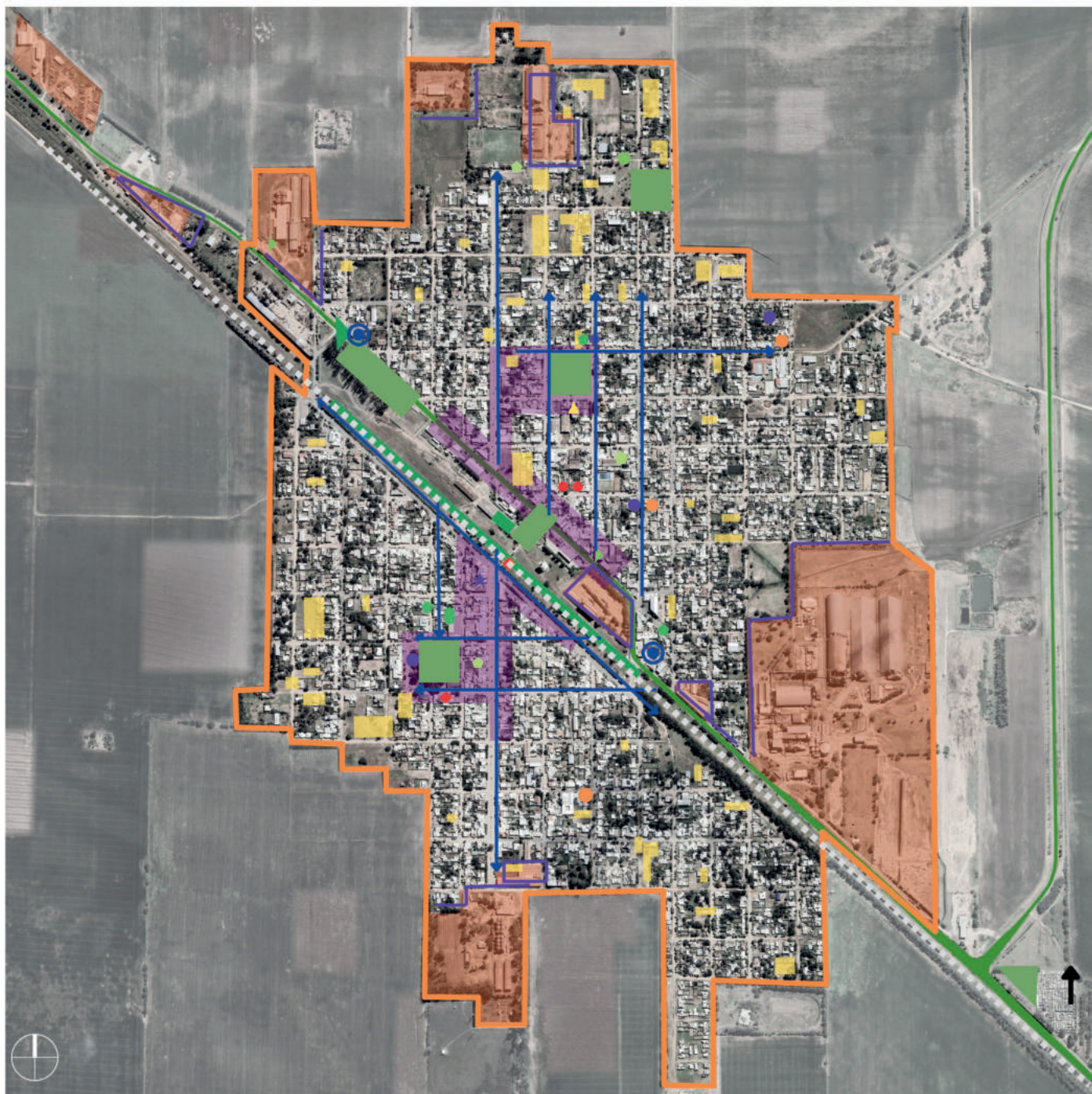
La mancha urbana es compacta y consolidada, con un bajo número de lotes baldíos. Estos se ubican principalmente en la periferia al borde norte del mapa.



-  Mancha urbana
-  Ruta provincial
-  Ferrocarril
-  Vacíos urbanos

MAPA SÍNTESIS

El Mapa Síntesis destaca el rol activo del Área Central y el predio del Ferrocarril como elementos estructurantes de la comunidad y la importancia como barreras urbanas de la Ruta, el Ferrocarril y los conflictos permanentes que ocasiona a los vecinos.



- Mancha urbana
- Cruce conflictivo
- ← Arterias principales
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- ◆ Deportivo
- ♦ Hospital
- Cultural
- ★ Correo
- ↑ Cementerio
- Bancario
- ◆ Municipal
- ◆ Policial
- ▲ Religioso
- ▶ Transporte
- Espacios verdes
- Industrial
- Educación primaria
- Educación secundaria
- Educación especial
- Área central
- Vacios urbanos



VIAS FERREAS+RUTA +
ARTERIAS PRINCIPALES+ÁREA CENTRAL



SERVICIOS PRINCIPALES



ESPACIOS VERDES



EDUCACIÓN



VACIOS URBANOS



INDUSTRIAL

SÍNTESIS DE LO ANALIZADO

El desarrollo urbano de Tancacha, desde sus orígenes ligados al trazado ferroviario, ha configurado una **estructura centrada en torno a la estación** y las primeras manzanas fundacionales.

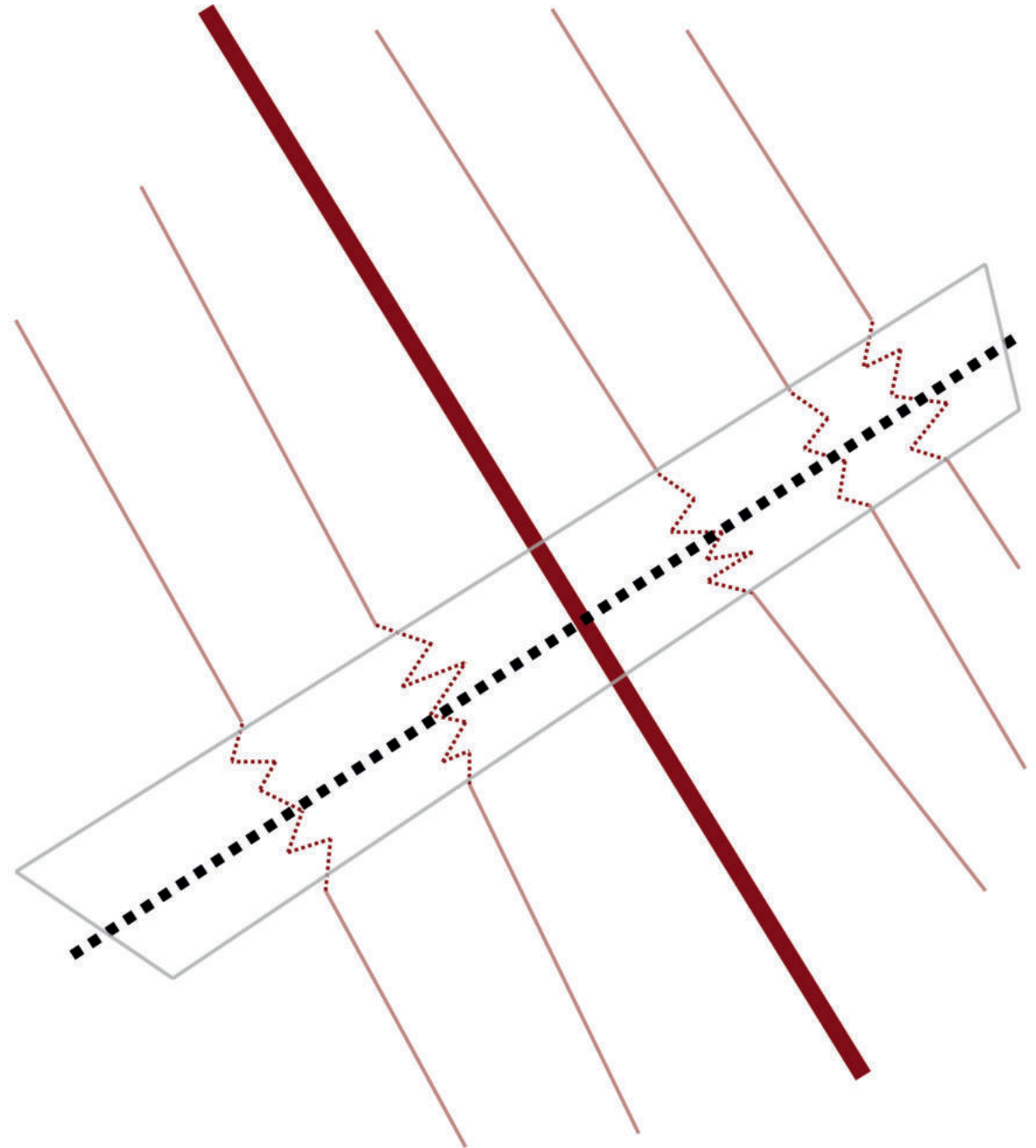
El crecimiento del pueblo respondió en un principio a la lógica de expansión lineal propia de los asentamientos ferroviarios, donde el **tren articulaba** la economía local, el transporte y la vida cotidiana. Sin embargo, con el tiempo, la pérdida de protagonismo del ferrocarril como medio de conexión regional generó áreas ociosas, vacancias urbanas y sectores desconectados del tejido activo.

Actualmente, el trazado ferroviario no solo representa un vestigio histórico, sino también una **fuerte barrera física que divide al pueblo en dos mitades**, limitando la conexión entre ambos lados y afectando la continuidad urbana y social.

En este contexto, el área fundacional de Tancacha (que aún conserva elementos identitarios ligados al ferrocarril) se presenta como un ámbito estratégico para su resignificación y reactivación. Revalorizando tanto su patrimonio como sus vacíos urbanos, es posible implementar intervenciones que integren ejes de movilidad peatonal y ciclista, vegetación, espacios de encuentro y programas comunitarios que reactiven la vida cotidiana.

El objetivo es generar un recorrido urbano que recupere la memoria del lugar y promueva una experiencia renovada de habitar el sector, sosteniendo una mirada sensible y equilibrada de la localidad.

Esto permitiría **reconectar las dos mitades** del pueblo, resignificando el rol del ferrocarril no como una división, sino como un **hilo conductor que puede articular nuevamente la vida urbana**.





04

DIAGNÓSTICO

ESTADO ACTUAL DEL PUEBLO



SOCIALES

Problemas:

- Débil integración del predio ferroviario como espacio público central.
- Falta de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Causas:

- Recursos financieros insuficientes para mejoras urbanas.
- Sectores deteriorados y abandonados por falta de inversión.

AMBIENTALES

Problemas:

- Uso de agroquímicos en zonas cercanas a áreas urbanas.
- Déficit de cobertura arbórea en zonas urbanas y periurbanas.

Causas:

- Ausencia de red cloacal y tratamiento adecuado de efluentes.
- Falta de planificación en el arbolado urbano con especies nativas.
- Prácticas agrícolas sin regulación ambiental.

INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD

Problemas:

- Conflictos viales en la ruta provincial.
- Baja prioridad para la movilidad peatonal en el área central.

Causas:

- Ruta provincial sin integración adecuada a la trama urbana.
- Centro sin estrategias de revalorización del espacio público.
- Carencia de un plan integral de movilidad urbana.



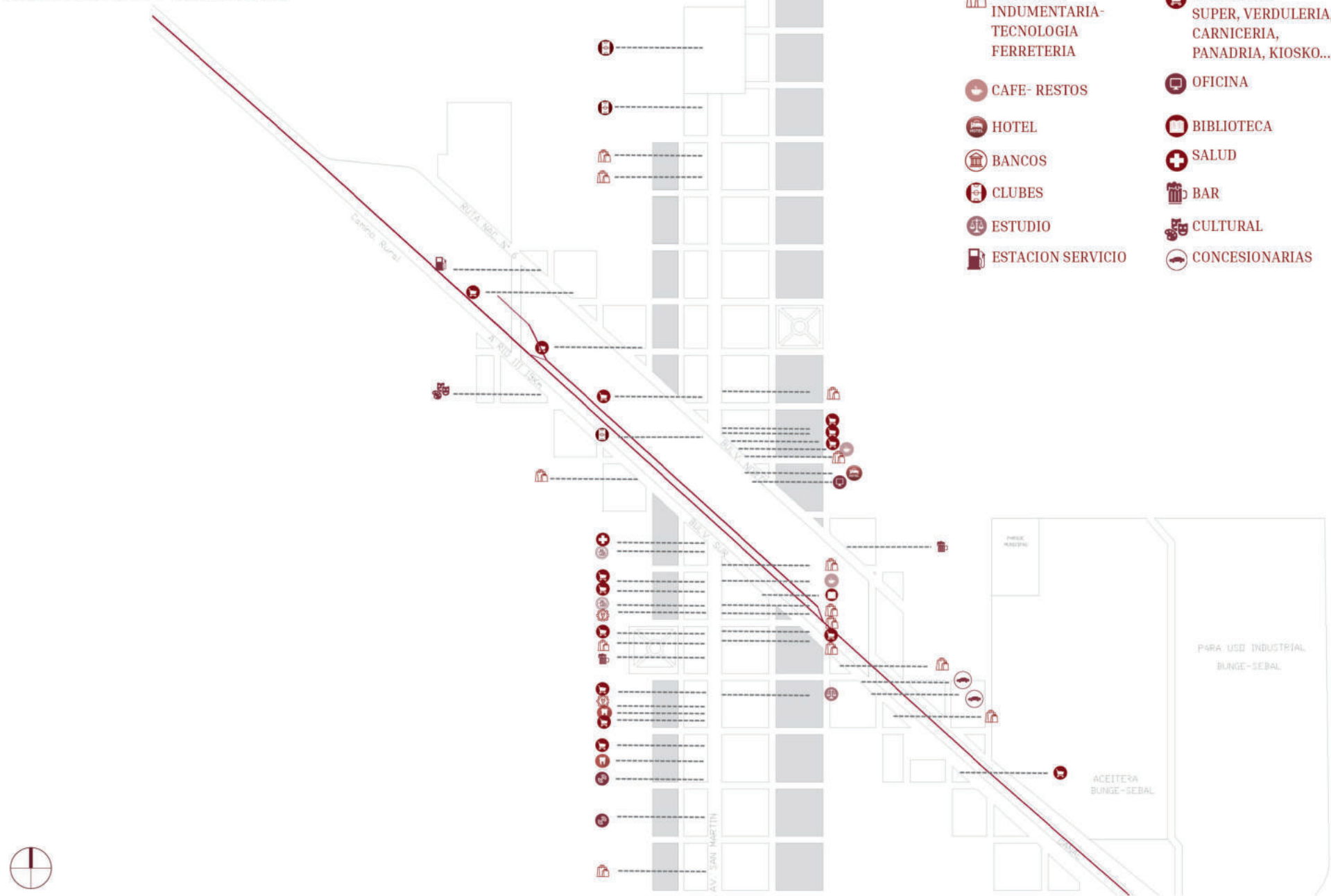
MAPEO DEL ESTADO ACTUAL DEL SECTOR

MAPEO DE ARBOLES

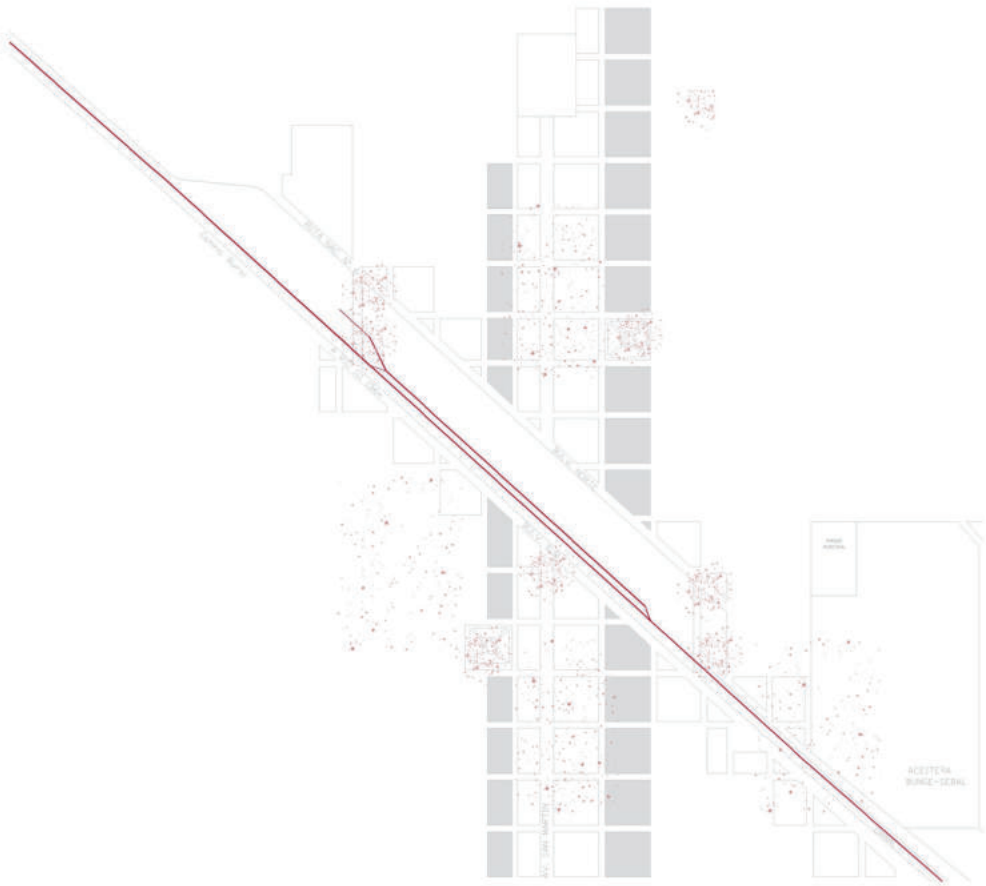


MAPEO DEL ESTADO ACTUAL DEL SECTOR

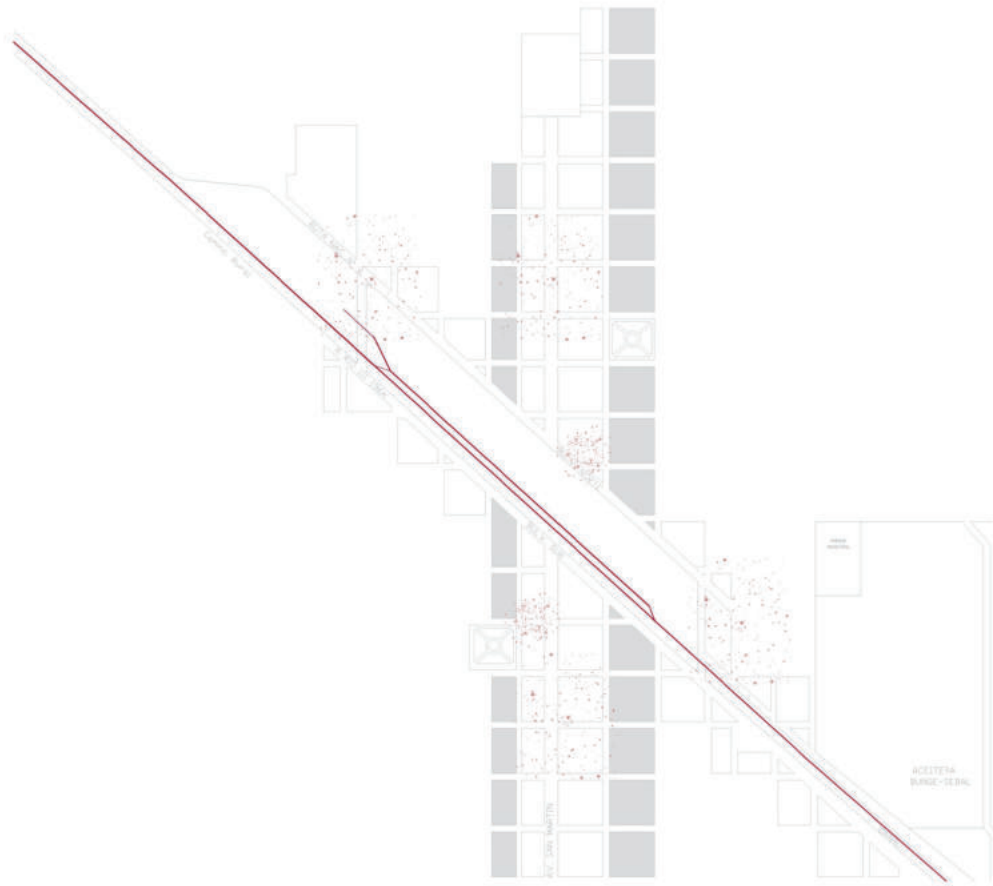
MAPEO DE USOS EN PLANTA



MAPEO DEL ESTADO ACTUAL DEL SECTOR
MOVILIDAD



DURANTE EL DIA



DURANTE LA NOCHE

PROBLEMAS EN LOS PUNTOS CRÍTICOS



Cruces a mitad de ruta
que interrumpen el
tránsito y generan peligro



Caminos trazados por el
paso de las personas ante
la ausencia de cruces
formales.



La falta de cruces
intermedios evidencia
una desconexión entre el
tránsito y el peatón,
dejando el cruce librado a
la decisión individual.

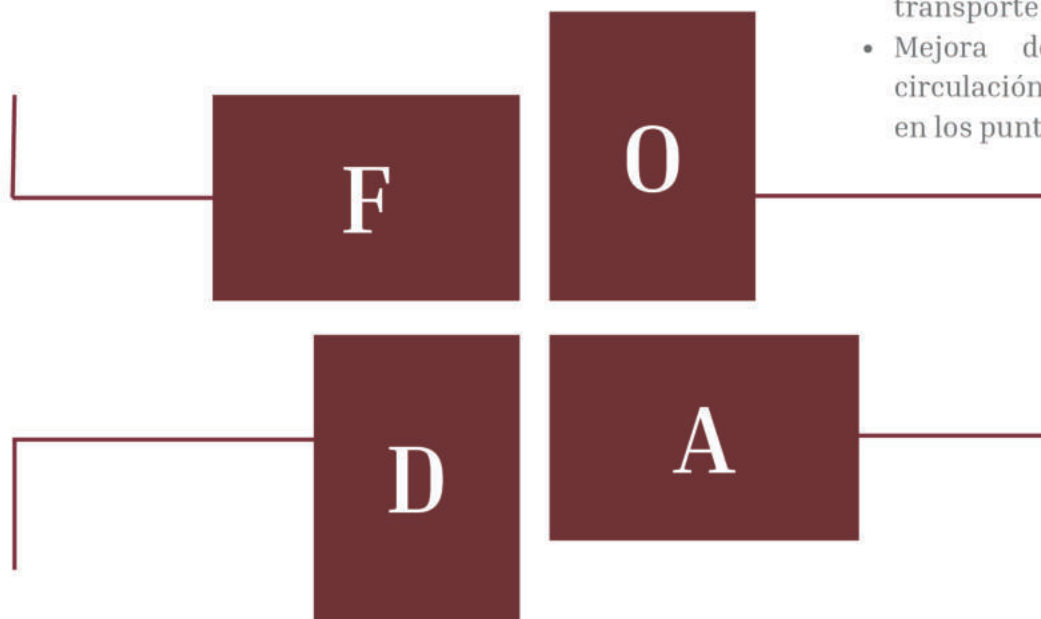


FORTALEZAS

- Valor simbólico e histórico: El ferrocarril tiene un valor patrimonial que puede ser resignificado, revitalizando la identidad del pueblo.
- Conectividad territorial: El ferrocarril históricamente conectaba distintos puntos de la región, y esa lógica aún puede recuperarse y fortalecer la articulación urbana y regional.

OPORTUNIDADES

- Revitalización del área ferroviaria: Puede impulsar la recuperación de zonas en desuso, generando nuevos espacios públicos, bicisendas, comercios.
- Desarrollo urbano planificado: Se puede aprovechar para repensar la movilidad del pueblo, integrando peatones, ciclistas y transporte público.
- Mejora de la circulación: Permitiría una circulación más fluida, reduciendo la congestión en los puntos críticos y peligrosos.



DEBILIDADES

- Estado del ferrocarril: El deterioro, puede implicar costos altos de adaptación o recuperación.
- Limitaciones técnicas o normativas: Posibles restricciones por tratarse de una traza ferroviaria activa o protegida por normas específicas.
- Resistencia social o institucional: Parte de la comunidad puede estar en contra del cambio por miedo a la transformación del entorno o pérdida de funciones actuales.

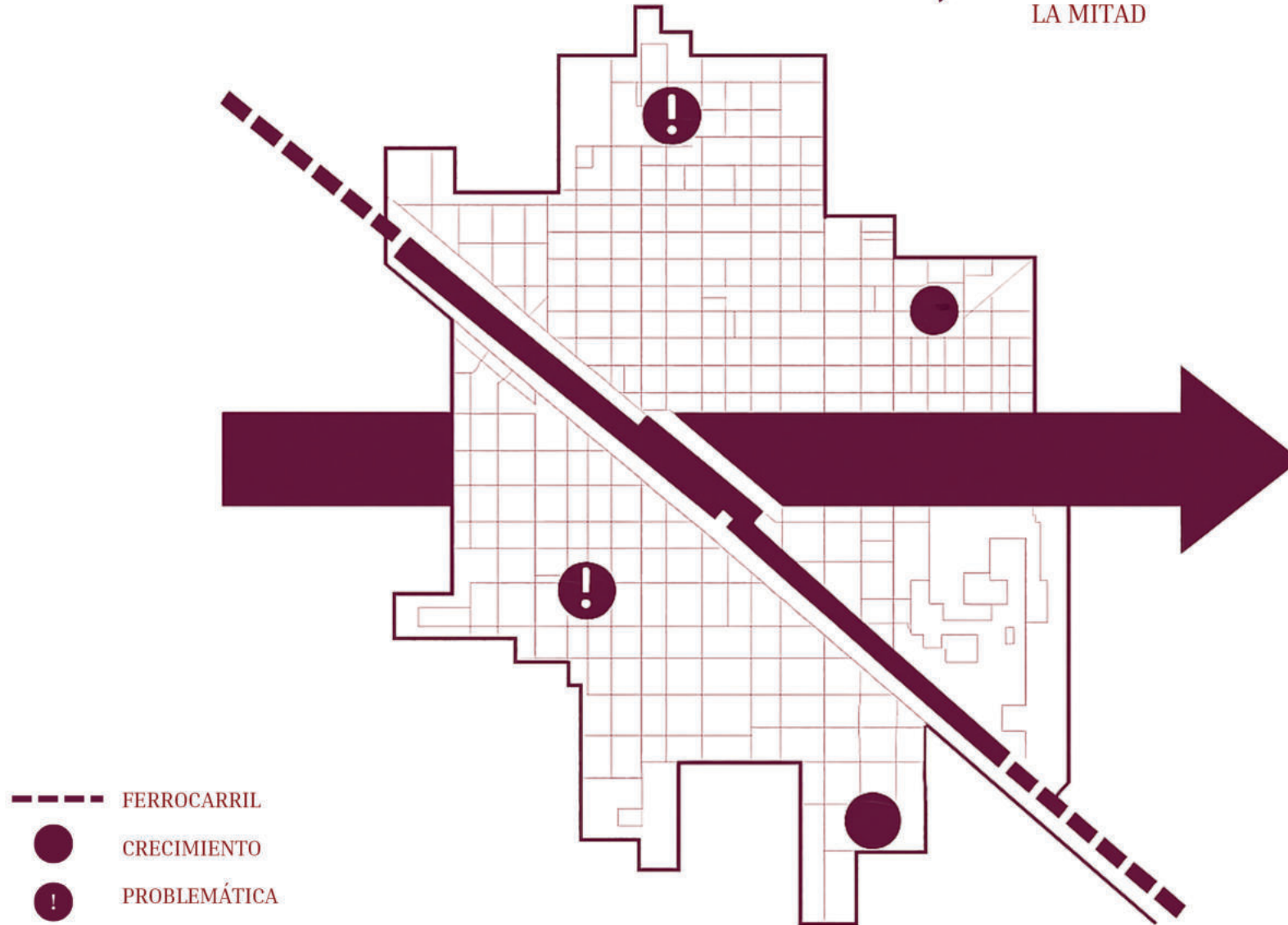
AMENAZAS

- Interferencias con otros intereses (transporte): El uso actual o potencial del ferrocarril puede entrar en conflicto con la propuesta.
- Impacto ambiental o urbano mal gestionado: Si la intervención no considera adecuadamente el entorno, puede generar nuevos problemas (ruido, fragmentación urbana, inseguridad, etc.).
- Dependencia de actores externos: La viabilidad del proyecto puede depender de decisiones de entes ferroviarios o provinciales.

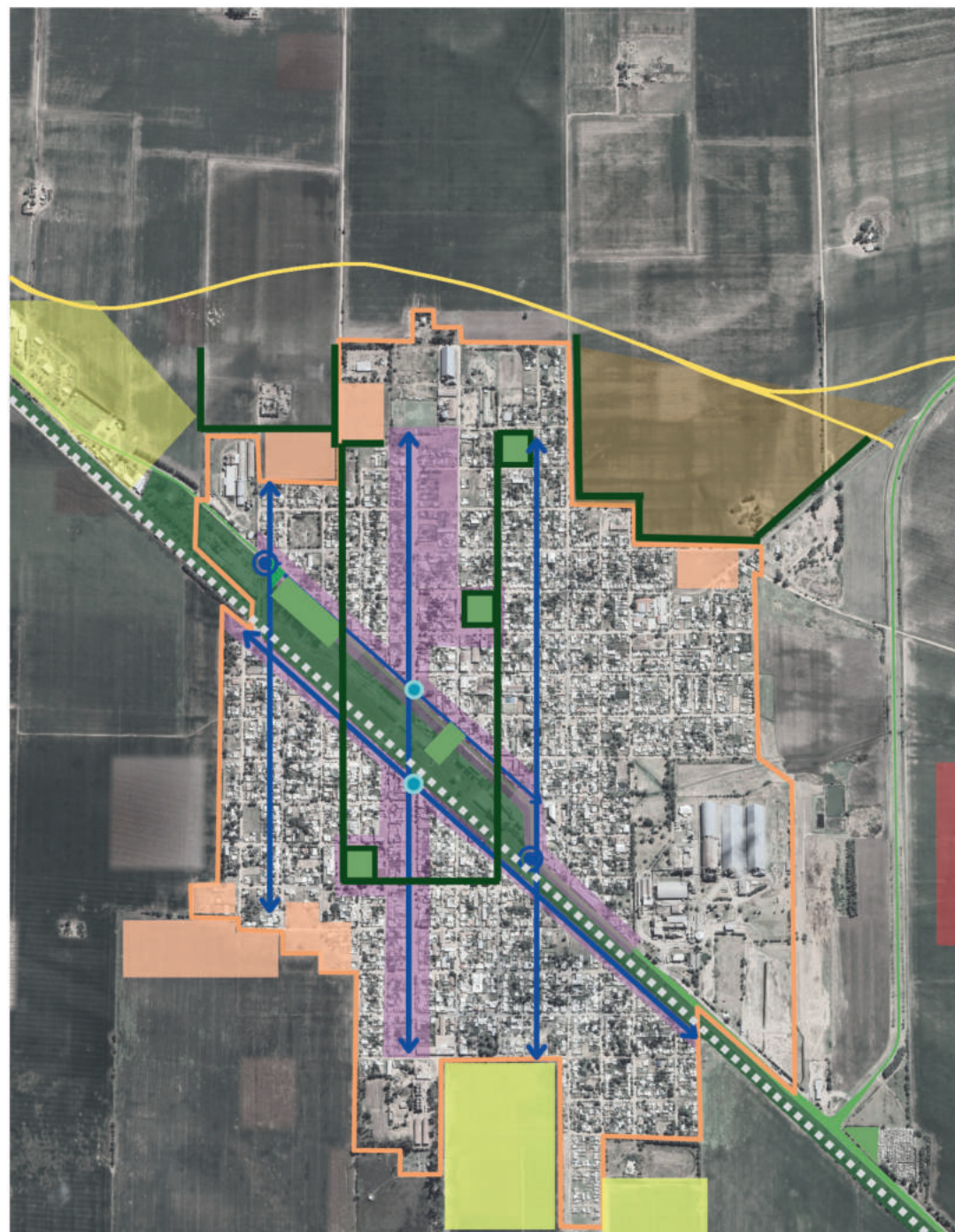
DIAGNÓSTICO

PROBLEMATICA REAL: DESCONEXION A TRAVES DE ESTE GRAN OBSTACULO

HIPOTESIS: RESOLVER EL FRAGMENTO DEL MEDIO PORQUE ESTA PARTIENDO AL PUEBLO A LA MITAD



MAPA SINTESIS A FUTURO



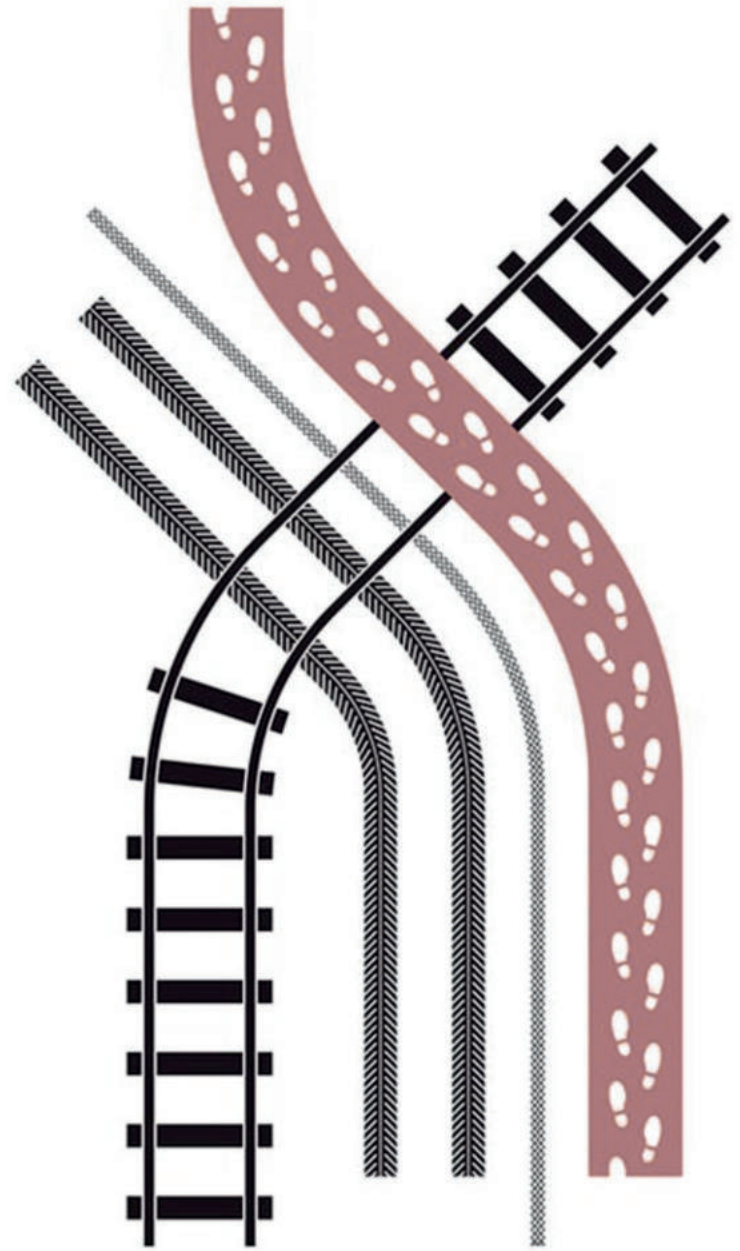
- Mancha urbana
- ↔ Arteria principal
- ⊙ Cruces anteriores
- Nuevo cruce, vehicular y peatonal
- Ruta alternativa
- Ruta provincial
- Ferrocarril
- Espacios verdes
- Nuevos espacios verdes
- Área central
- Expansión urbana**
- Corto plazo
- Mediano plazo
- Largo plazo

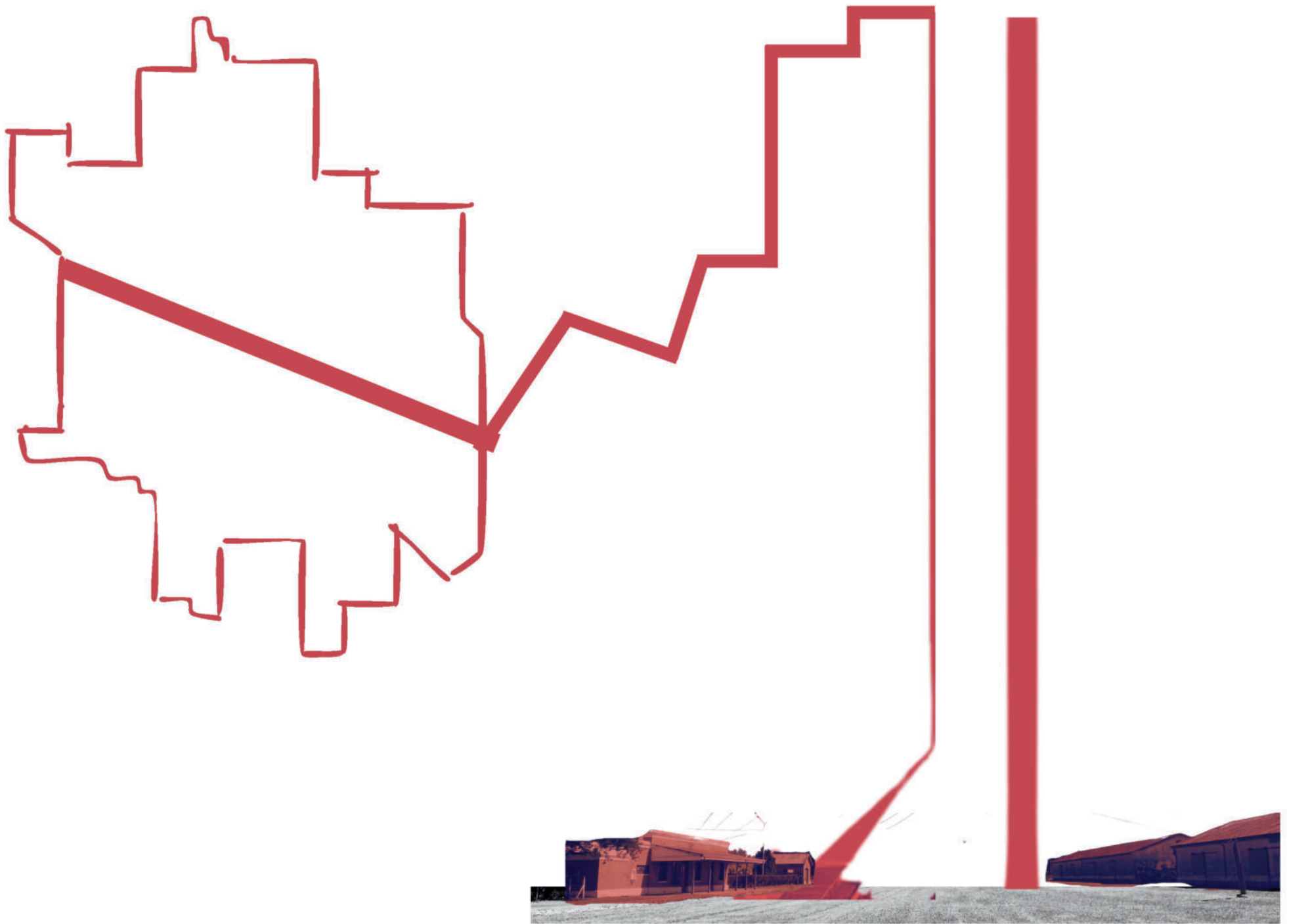


“Las vías del tren se abrazan, se lían, se estiran, se derraman, se responden, se destinan, se solapan, se arrullan, se apilan, se odian o se aman, se mezclan con otros trenes y otras vías.

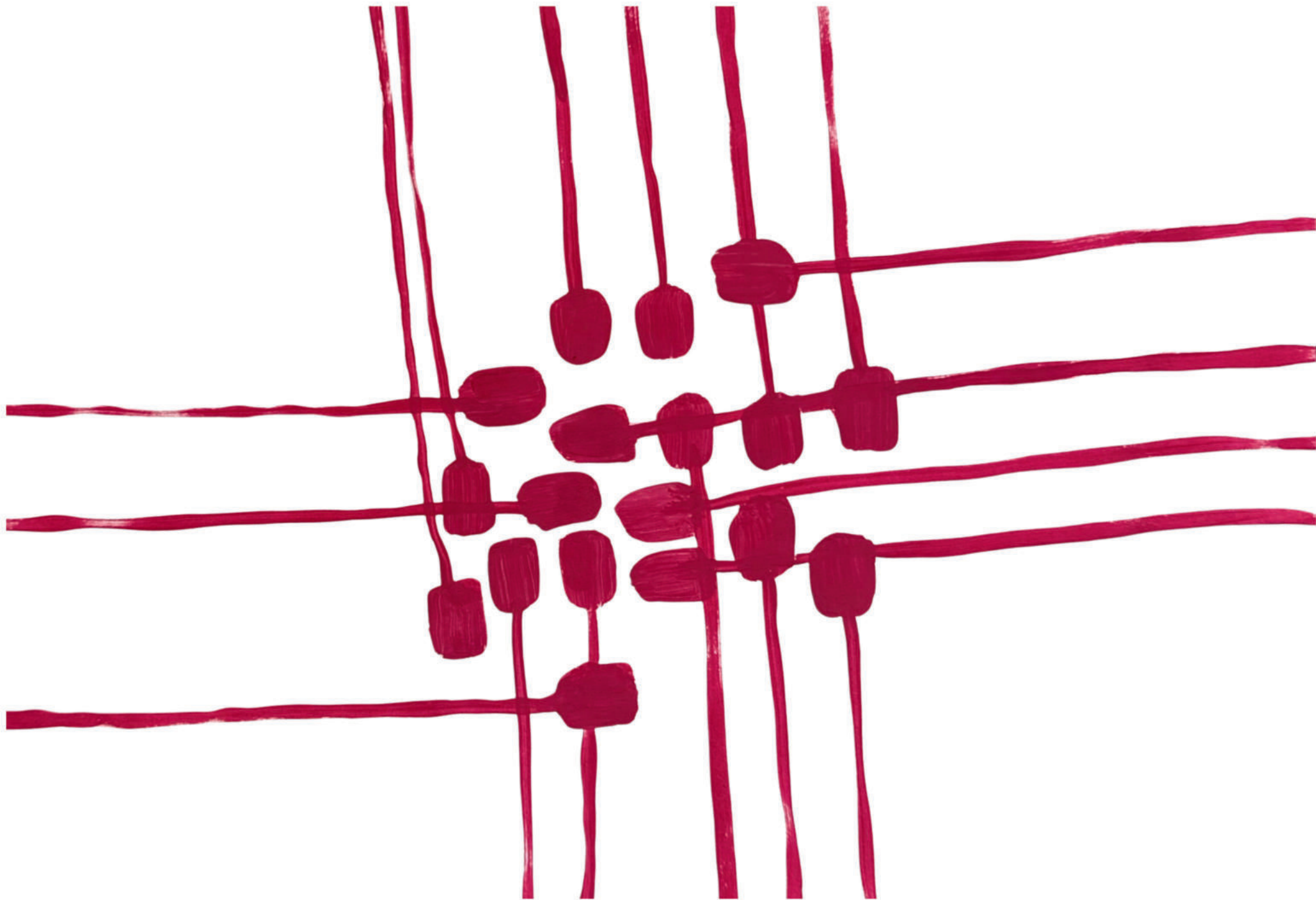
Las vías del tren
vienen y van,
a donde quieras ir
a donde te quieran llevar”

Fragmento de la poesía “Las vías del tren” de Luis Granados González



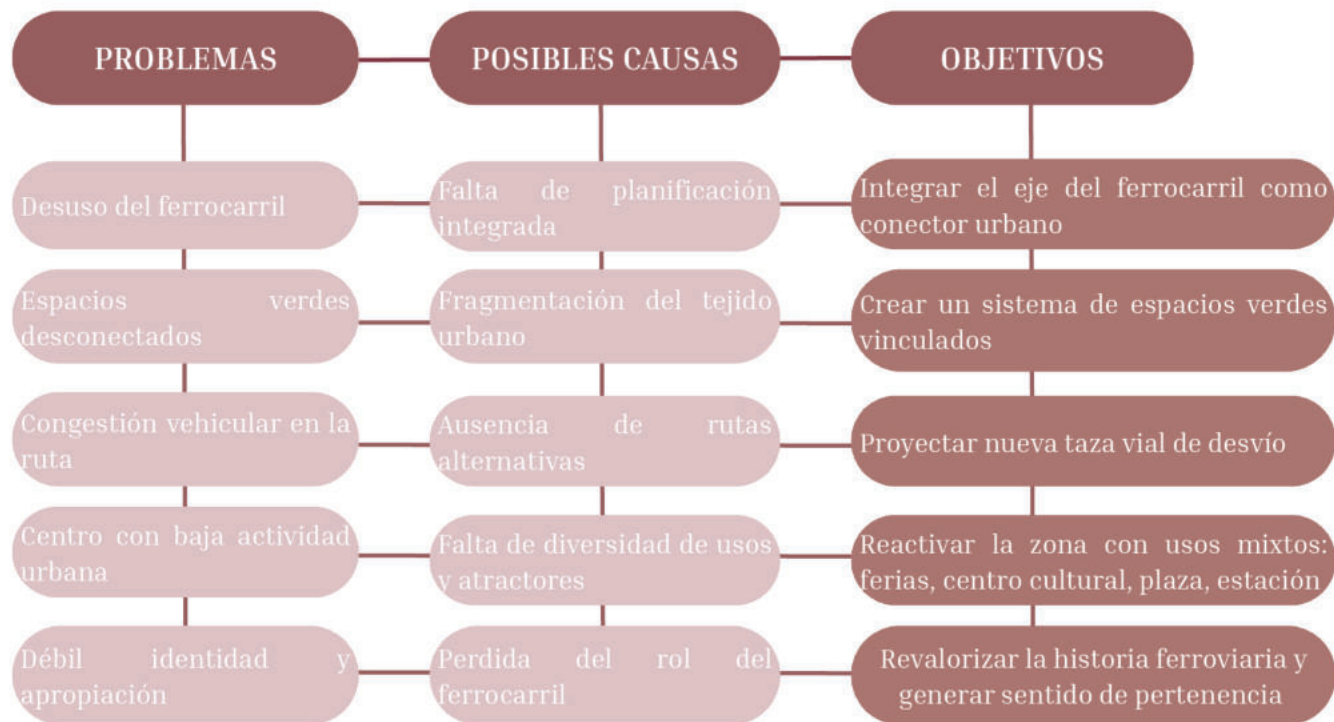


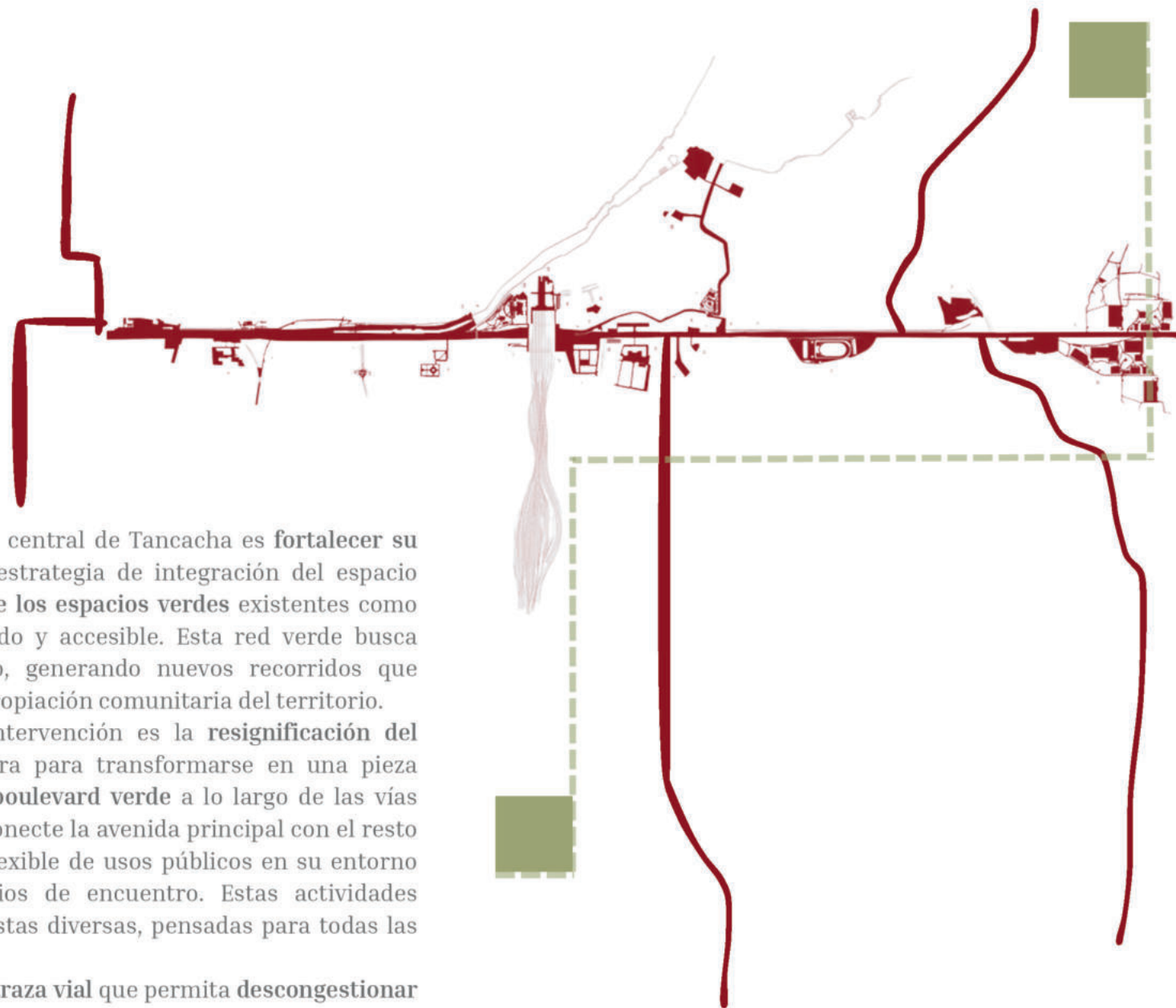




05

MASTERPLAN

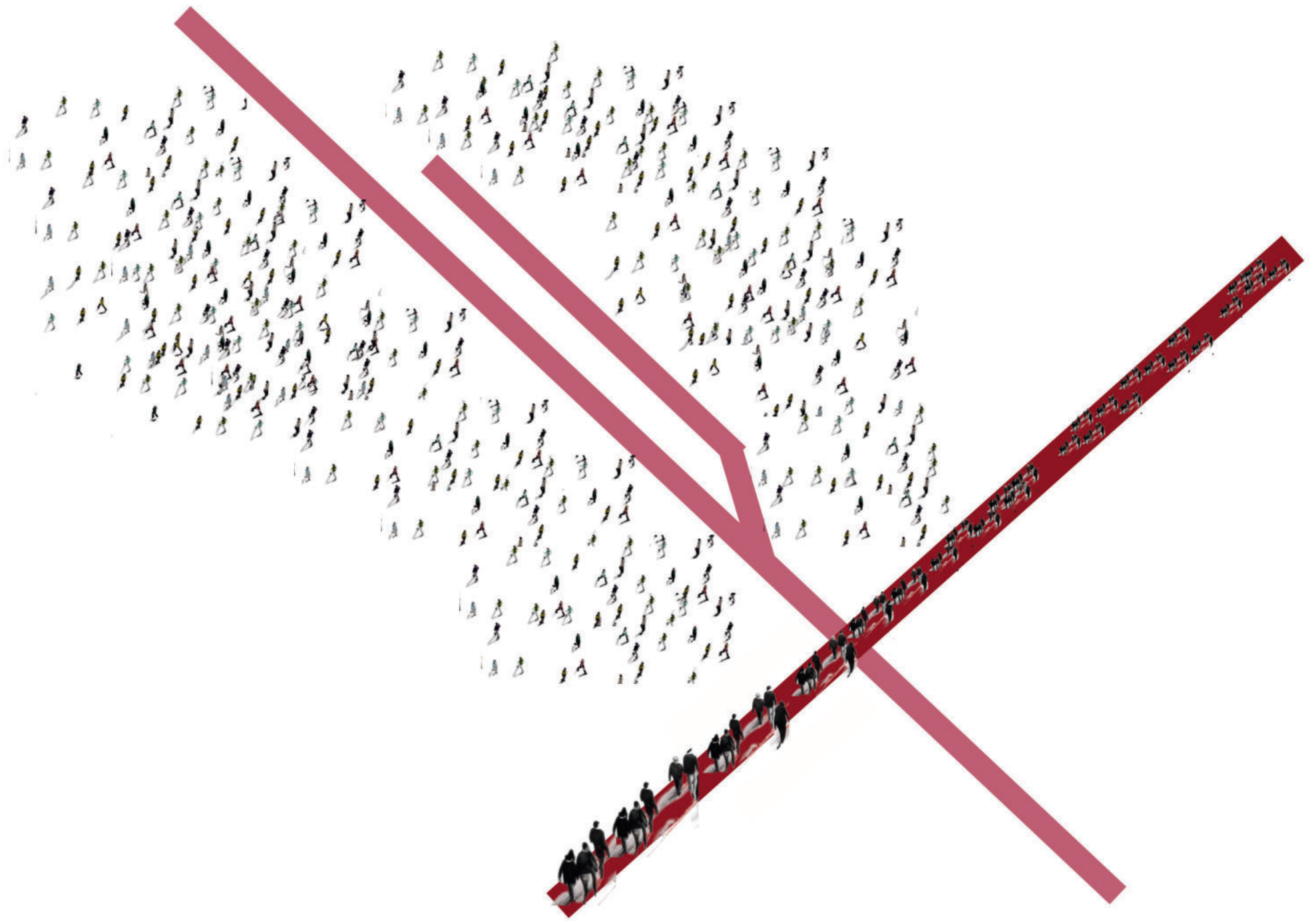




El objetivo para la reactivación del área central de Tancacha es **fortalecer su identidad** y dinamismo mediante una estrategia de integración del espacio urbano, que contemple la **vinculación de los espacios verdes** existentes como parte de un sistema continuo, articulado y accesible. Esta red verde busca conectar distintos sectores del pueblo, generando nuevos recorridos que promuevan la movilidad peatonal y la apropiación comunitaria del territorio.

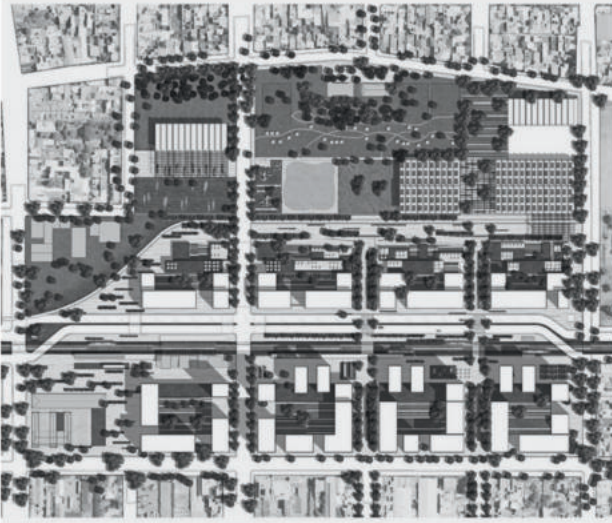
Uno de los ejes principales de esta intervención es la **resignificación del ferrocarril**, que deja de ser una barrera para transformarse en una pieza articuladora. Se propone consolidar el **boulevard verde** a lo largo de las vías como una **gran columna vertebral** que conecte la avenida principal con el resto del tejido, incorporando un programa flexible de usos públicos en su entorno inmediato: ferias, plazas secas, espacios de encuentro. Estas actividades permitirán reactivar el área con propuestas diversas, pensadas para todas las edades y escalas.

Además, se proyecta a futuro una **nueva traza vial** que permita **descongestionar** el tránsito sobre la actual ruta, generando una mejora sustancial en la conectividad y la circulación dentro del pueblo. Esta nueva infraestructura acompañará el crecimiento ordenado del pueblo y facilitará el acceso a los nuevos espacios públicos sin interrumpir la vida cotidiana del centro.



ANTECEDENTES

Estación Mendoza / Lesch + Belozercovsky



La reconversión del antiguo predio ferroviario en Mendoza en un espacio público activo sirve como referencia clave para la propuesta en Tancacha. Mediante la resignificación del vacío ferroviario como eje articulador urbano, el proyecto integra memoria, movilidad y encuentro comunitario, transformando una barrera en conector. Esta lógica guía también la intervención en Tancacha, donde el trazado ferroviario se propone como columna vertebral verde y social.

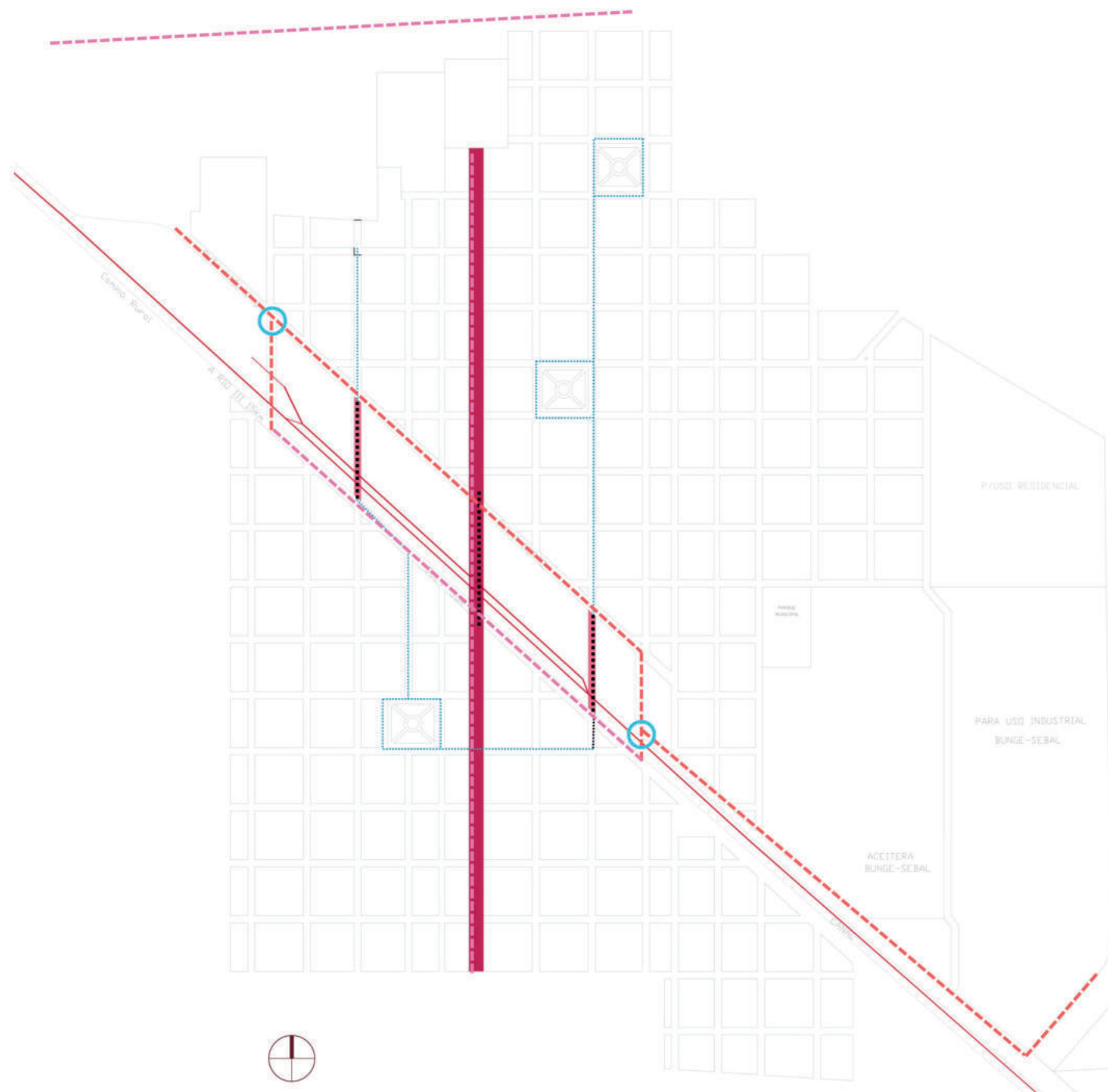
Parque Lineal La Sagrera / WEST8 + RCR + Alday & Jover



El proyecto propone transformar una infraestructura ferroviaria en desuso en un gran parque lineal que conecta barrios, promueve la movilidad sostenible y articula espacio público y naturaleza. En Tancacha, esta lógica se retoma a escala local: el trazado ferroviario se convierte en un corredor verde estructurante que unifica sectores desconectados del pueblo, vincula espacios públicos existentes y potencia la apropiación comunitaria del territorio.

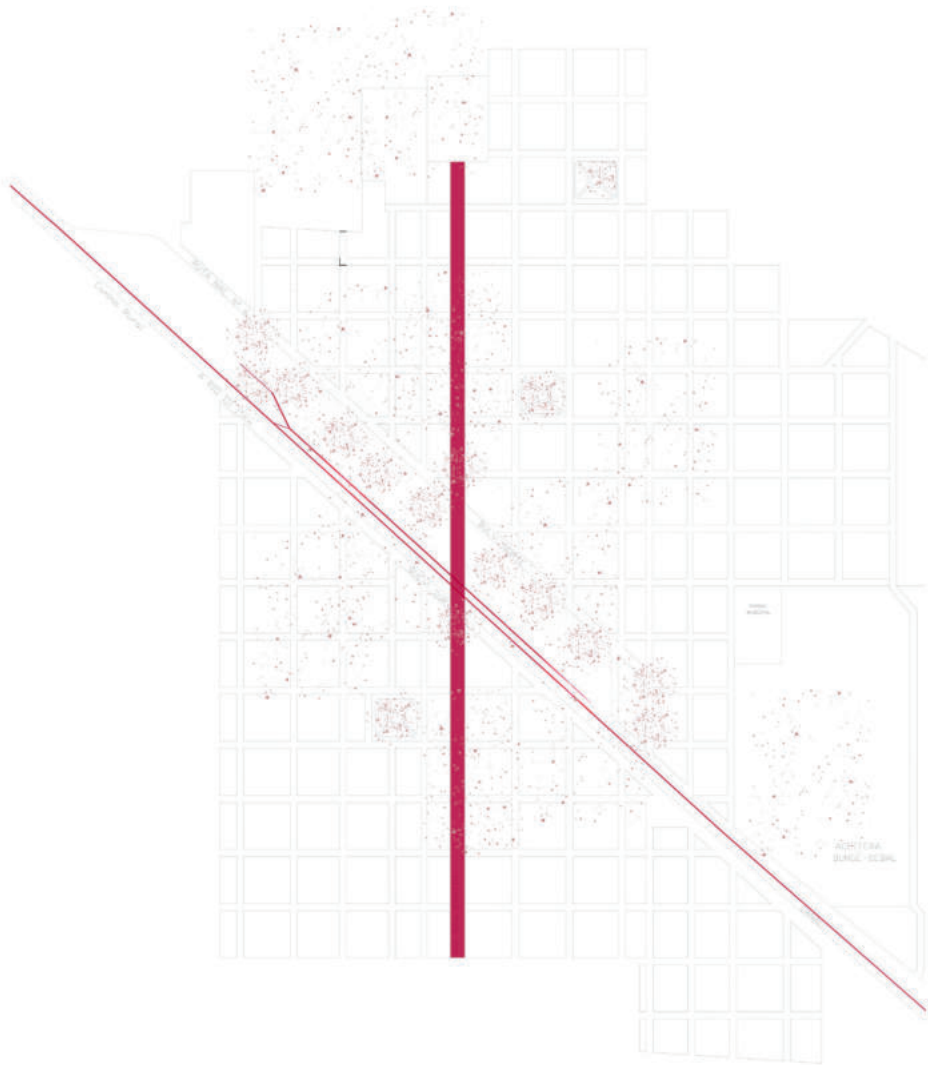
VELOCIDADES

- Flujo vehicular moderado
- Flujo vehicular alto
- Flujo peatonal moderado
- Flujo peatonal alto
- Descongestión de puntos críticos

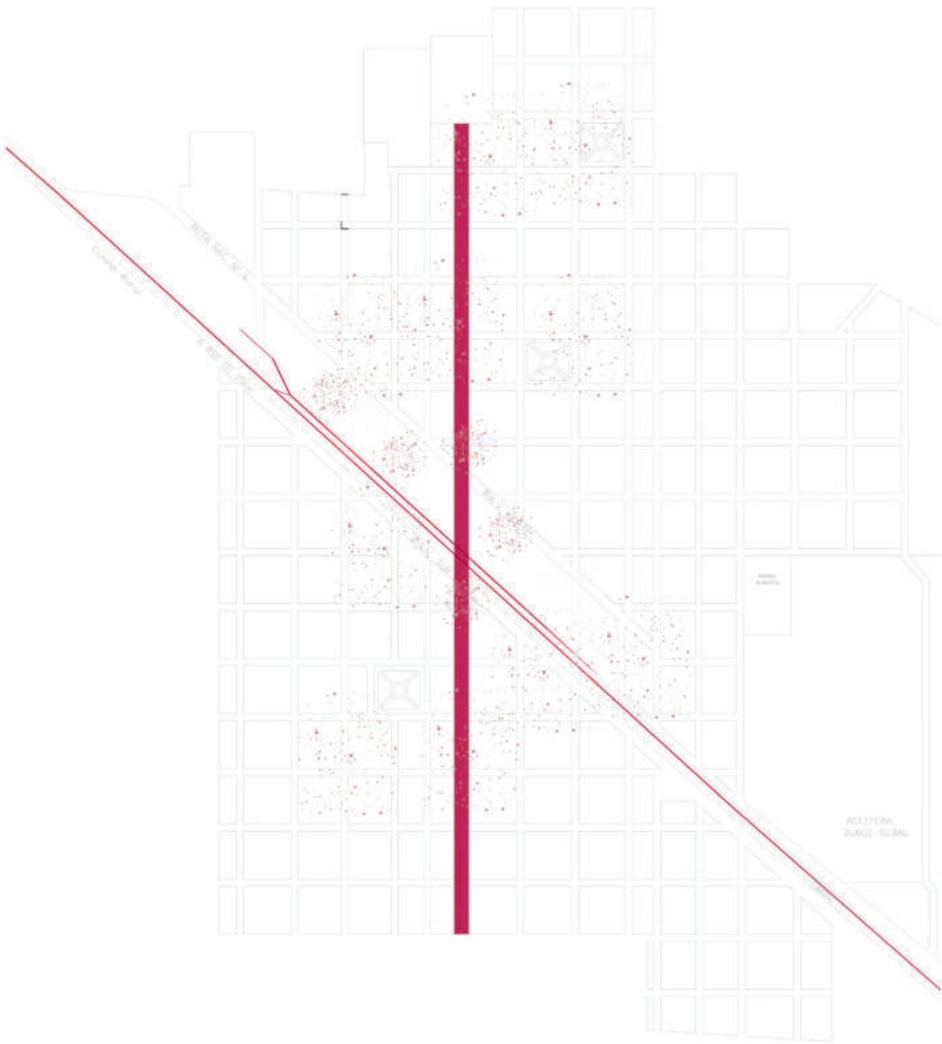


La apertura de la nueva ruta permite descongestionar el tránsito vehicular en la vía actual, que solía ser escenario frecuente de accidentes. Además, al habilitarse la avenida, se alivia la circulación en los puntos críticos que atravesaba la antigua ruta, mejorando significativamente la fluidez del tránsito.

MOVILIDAD

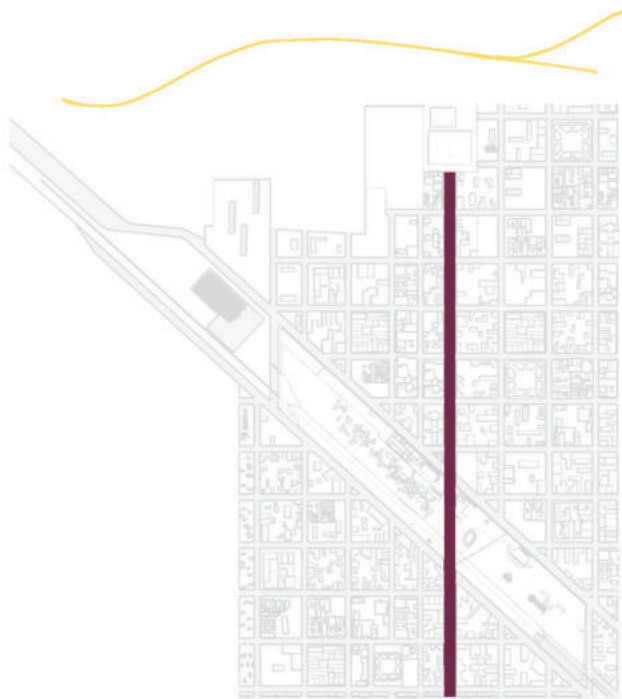


DURANTE EL DIA



DURANTE LA NOCHE





ETAPA 1

Infraestructura de Conexión y Activación Inicial

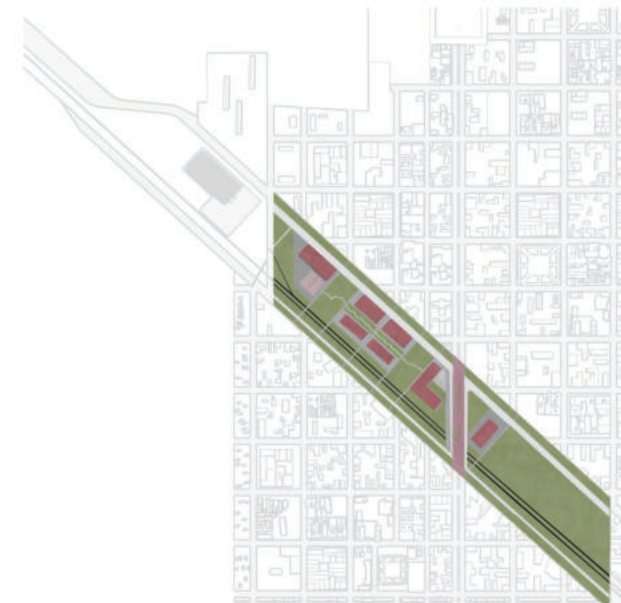
- Apertura de calles cortadas por el ferrocarril.
- Prolongación de la avenida principal para restablecer la conectividad estructural del pueblo.
- Identificación y señalización de los pasos críticos para su reordenamiento progresivo.



ETAPA 2

Bosque lineal

- Conexión de las plazas a través de un sistema verde unificado.
- Implantación de bosques en los márgenes de la nueva ruta, funcionando como límites naturales.

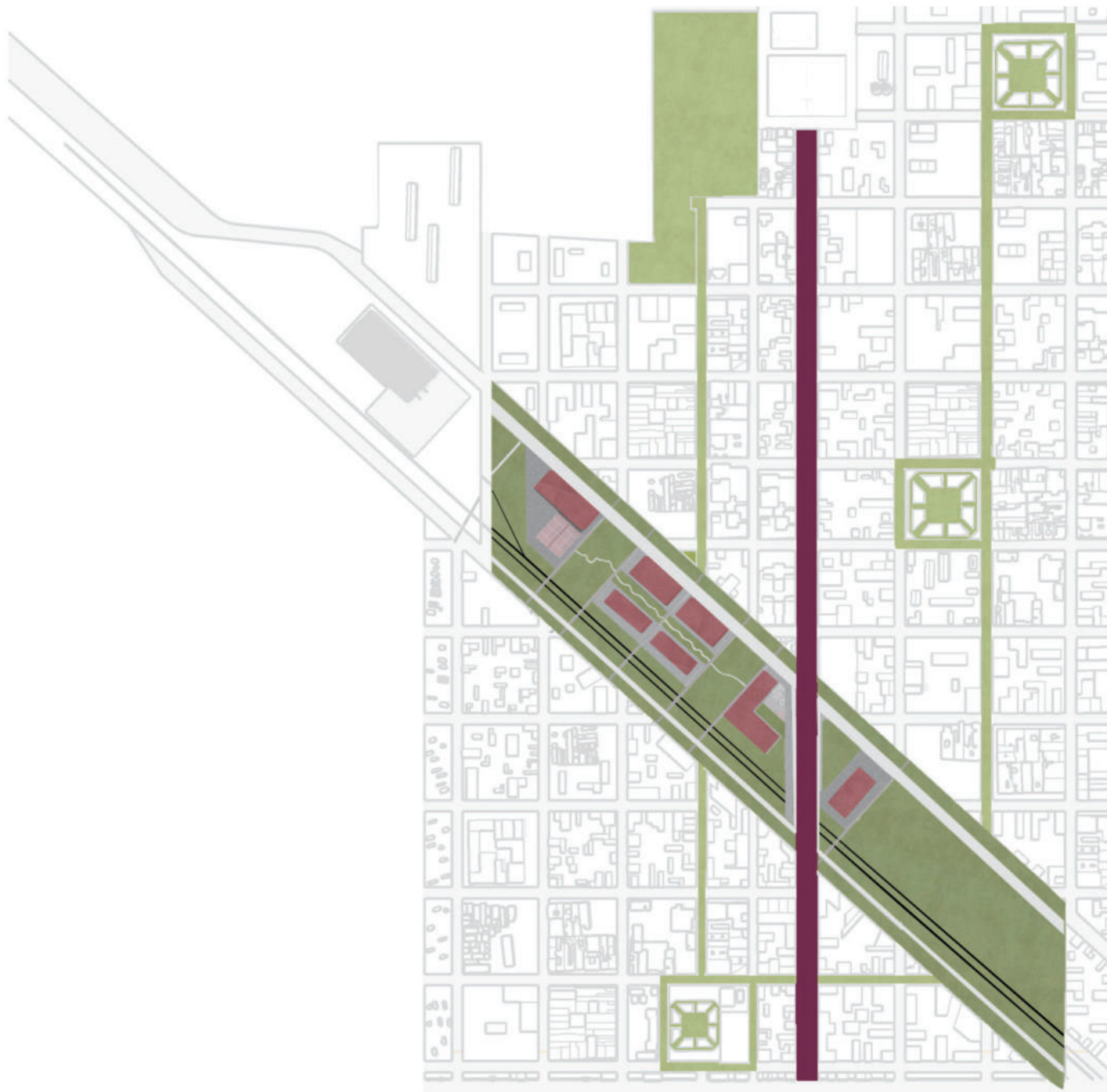


ETAPA 3

Activación del Corredor Ferroviario

- Intervención del corredor ferroviario con usos culturales, deportivos y recreativos.
- Implantación de nuevos usos que le den carácter e identidad al eje.
- Estrategias de ocupación progresiva para atraer inversión y actores locales.

ETAPA 1 +
ETAPA 2 +
ETAPA 3



IMAGENES OBJETIVO GENERALES

ACTUALMENTE



CON LA PROPUESTA



06

PROPUESTA

PROGRAMA URBANO

ÁREA CENTRAL FERROVIARIA DE TANCACHA

El programa urbano propuesto parte del reconocimiento del fuerte vínculo de Tancacha con su entorno agrícola y su origen ferroviario. Se plantea una intervención que recupere la memoria local y, al mismo tiempo, proyecte un nuevo horizonte comunitario y productivo a través de la revitalización del espacio público central.

Tres áreas principales: Cultura – Institucionalidad – Producción Social

La intervención en el antiguo corredor ferroviario de Tancacha se organiza en torno a tres grandes áreas temáticas que articulan identidad local, servicios públicos contemporáneos y espacios para el intercambio social y cultural.

Estrategia Territorial

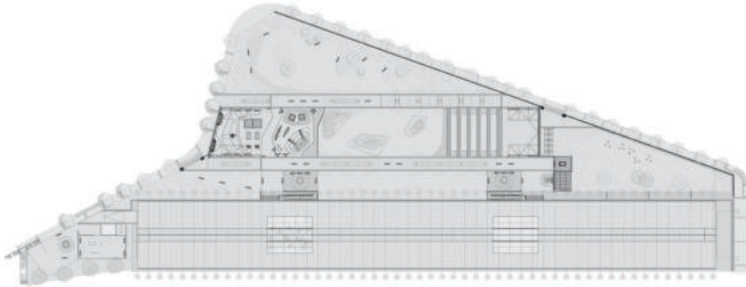
Todos estos programas se articulan a lo largo del eje ferroviario en desuso, transformándolo en un nuevo sistema de espacios públicos y equipamientos abiertos, accesibles, y ambientalmente integrados.

La intervención respeta la escala del pueblo y promueve una urbanidad baja, densa en significados, caminable y socialmente activa. Espacios verdes, caminos y mobiliario integran la arquitectura con el paisaje y la vida cotidiana de Tancacha.



ANTECEDENTES

Parque de la Estación / CABA



Ubicado sobre terrenos ferroviarios en desuso, el Parque de la Estación surge como un espacio público impulsado por la comunidad, que recupera la memoria del lugar e incorpora vegetación, equipamiento cultural y circulación peatonal. Su lógica de integración urbana, sostenibilidad y apropiación vecinal inspira a nuestro proyecto, donde se busca transformar el área ferroviaria en un corredor verde activo y comunitario, capaz de reconectar el tejido urbano y dinamizar la vida cotidiana.

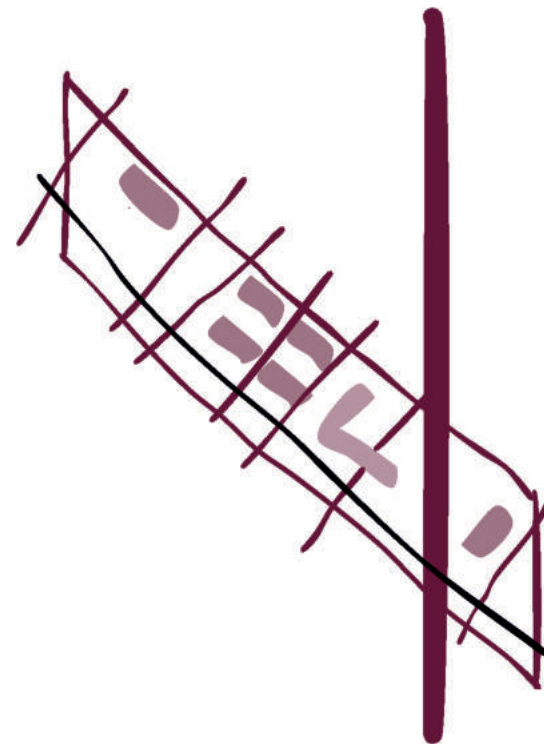
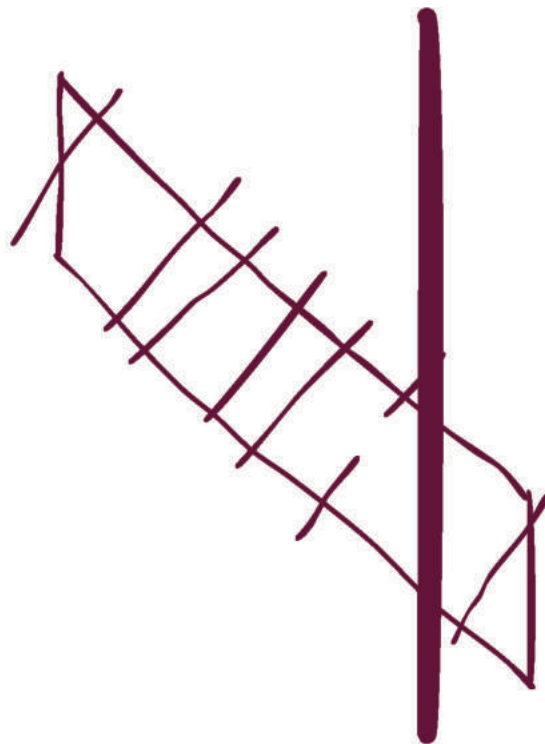
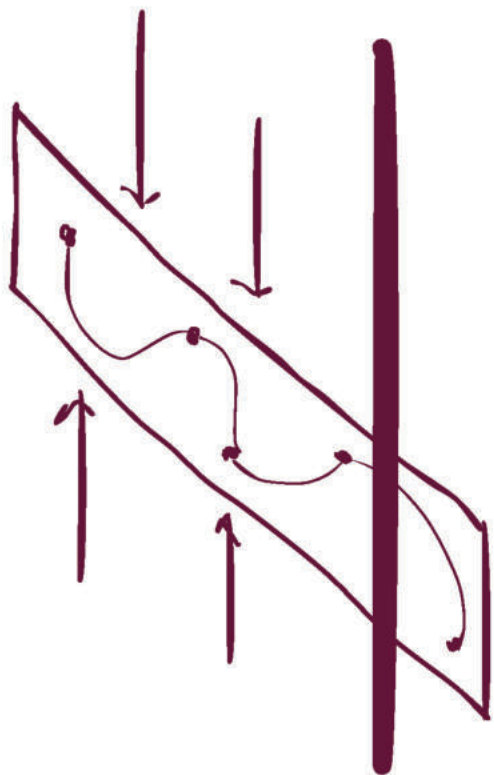
Concurso Berlín / David Chipperfield



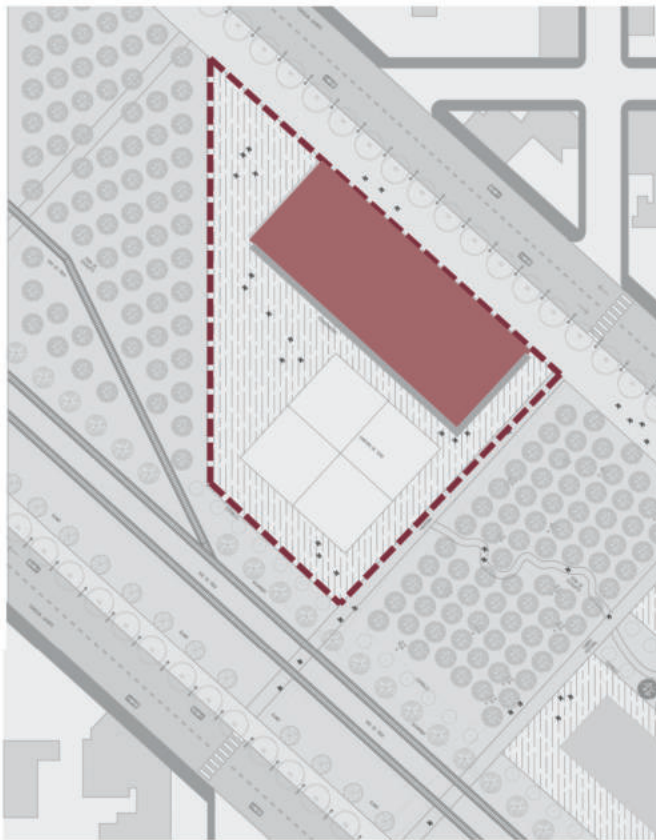
En sus intervenciones urbanas en Berlín, Chipperfield plantea una integración respetuosa entre patrimonio, vacío urbano y nueva arquitectura, generando espacios públicos que valoran la memoria sin congelarla. Esta lógica inspira nuestro proyecto, donde se busca resignificar el entorno ferroviario desde una mirada sensible, que combine identidad local, continuidad urbana y nuevos usos comunitarios.



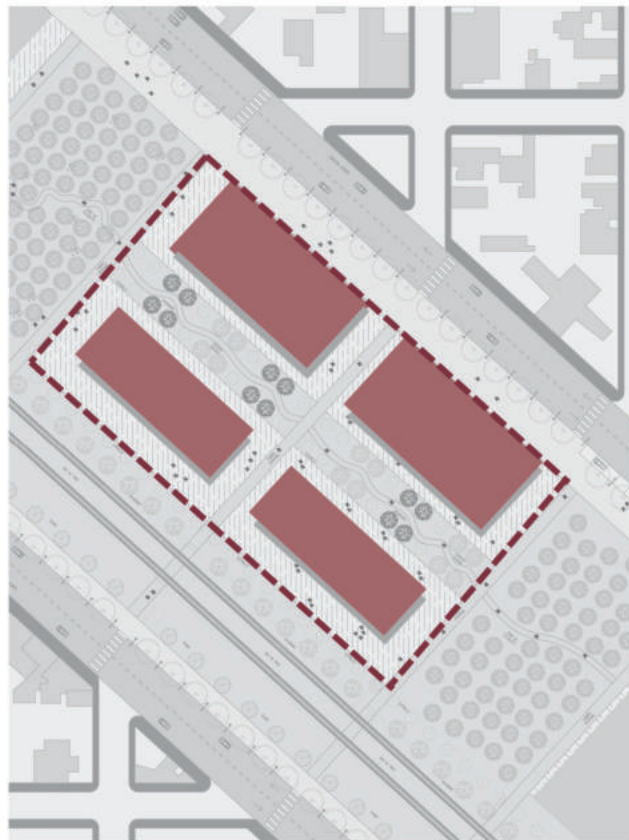
ESQUEMAS CONCEPTUALES



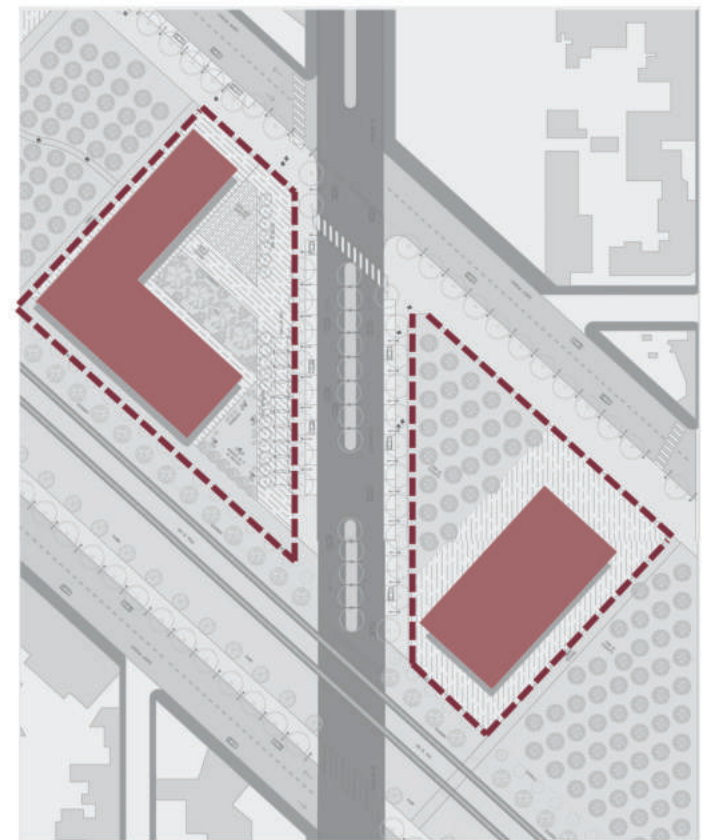
3 ZONAS PRINCIPALES



ZONA DEPORTIVA/ INSTITUCIONAL



ZONA CULTURAL

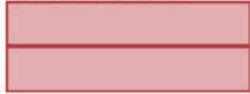


ZONA RECREATIVA



PROGRAMA

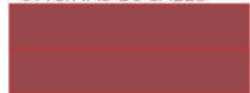
POLIDEPORTIVO



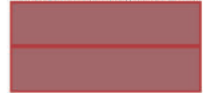
BIBLIOTECA



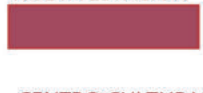
OFICINAS LOCALES



MUSEO FERROVIARIO



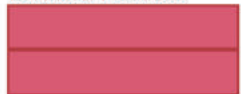
NUEVA ESTACION



CENTRO CULTURAL



ESPACIO FLEXIBLE



NUEVA APERTURA
DE AVENIDA



NUEVOS
CAMINOS
PEATONALES



BOSQUE LINEAL-
CONECTAR
PUNTOS VERDES



CORREDORES
VERDES ACTIVOS



POLIDEPORTIVO



NUEVA ESTACION
DE TREN



CENTRO
CULTURAL



ESPACIO FLEXIBLE



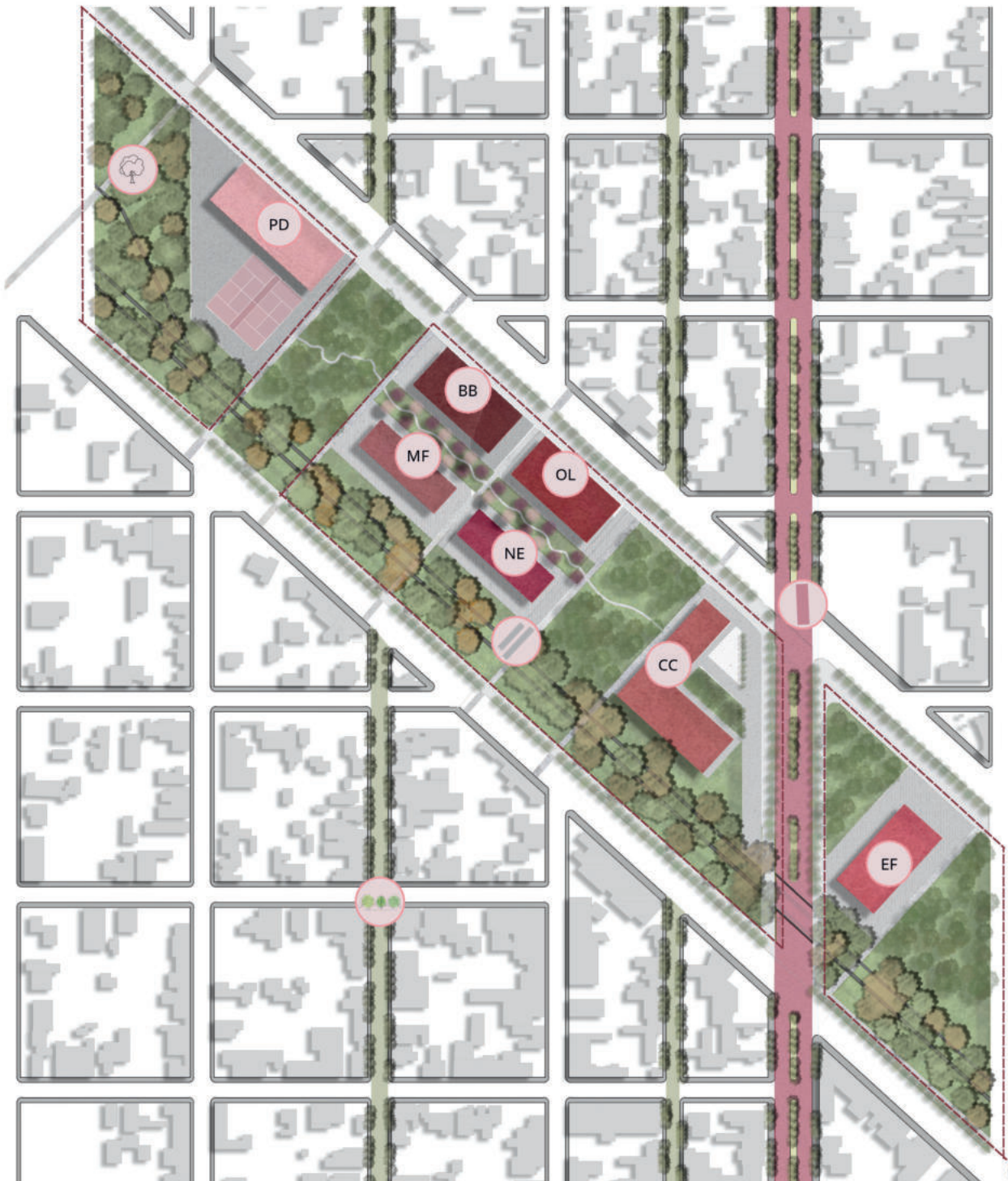
MUSEO
FERROVIARIO

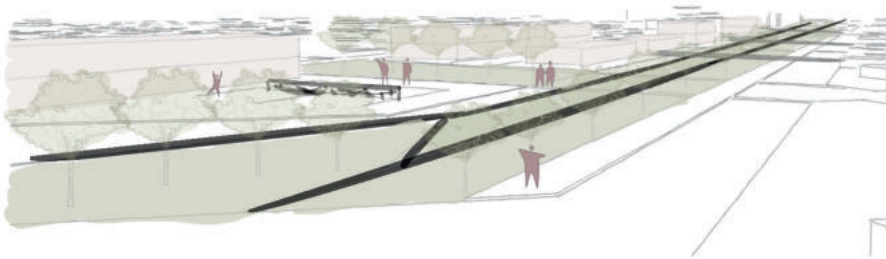
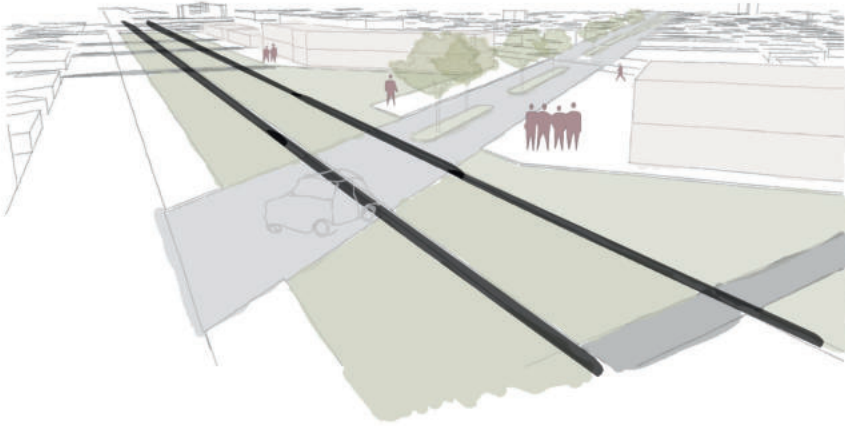
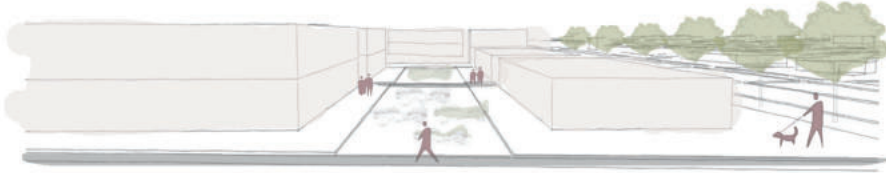


BIBLIOTECA

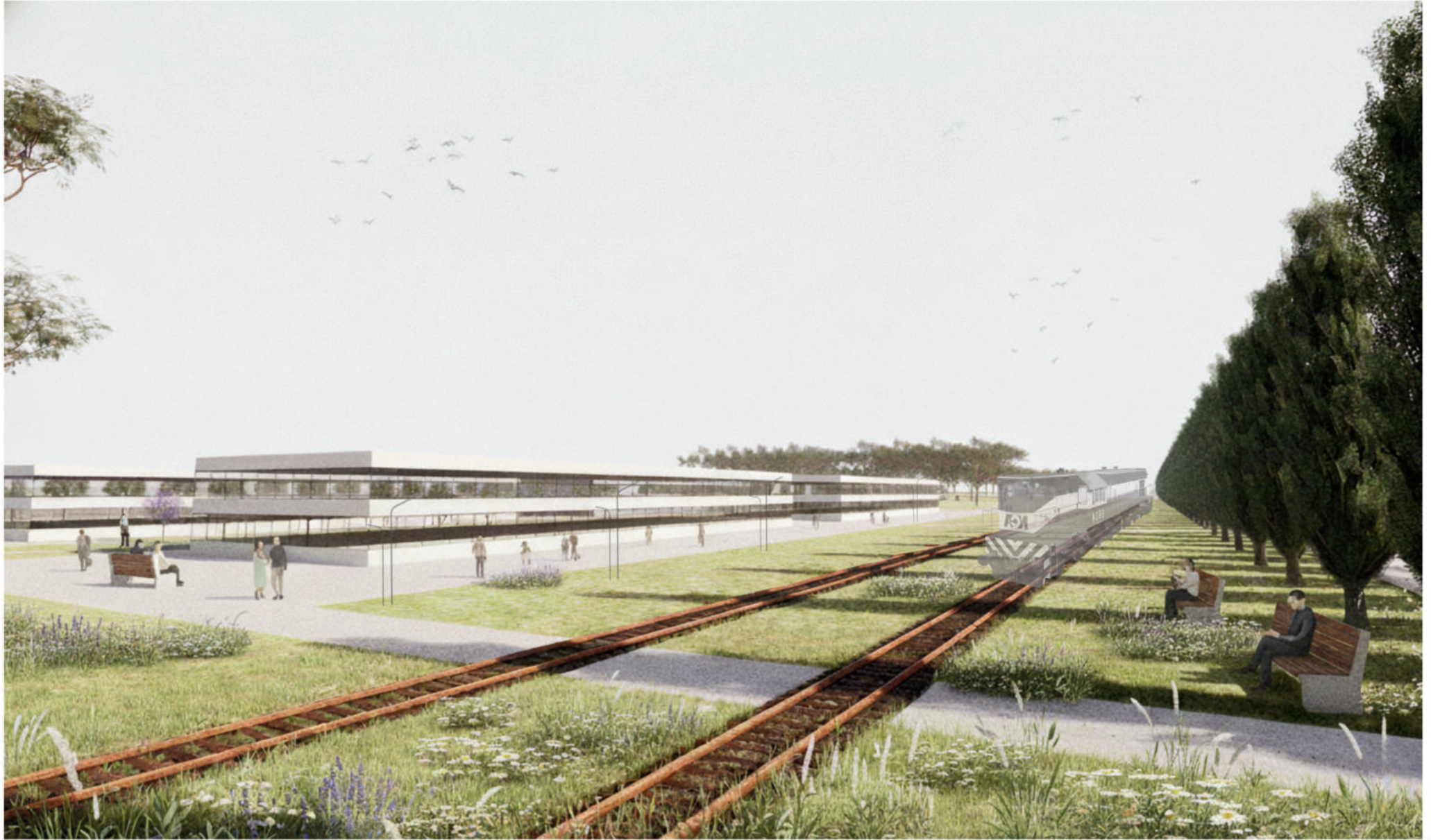


OFICINAS
LOCALES







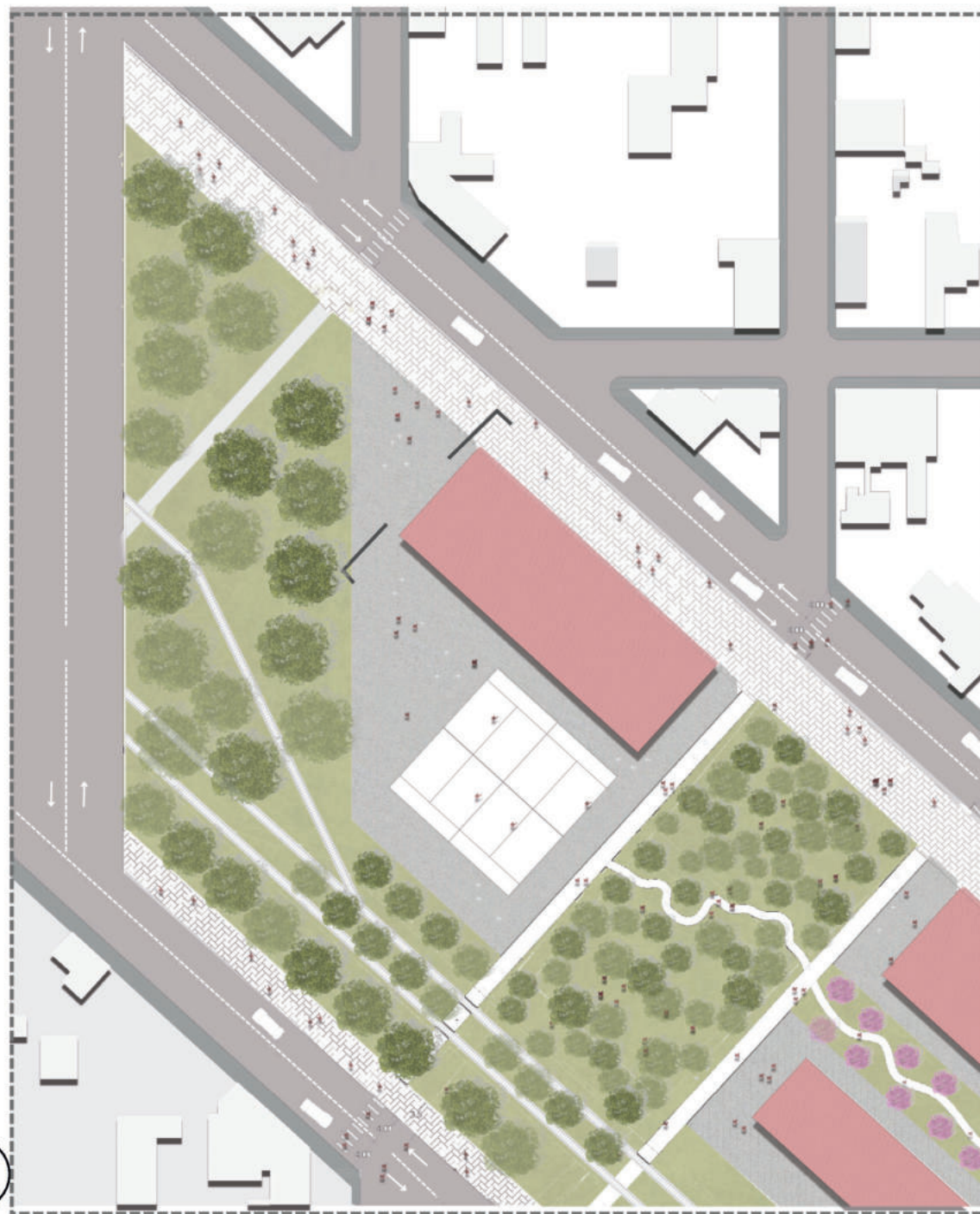




ZONAL

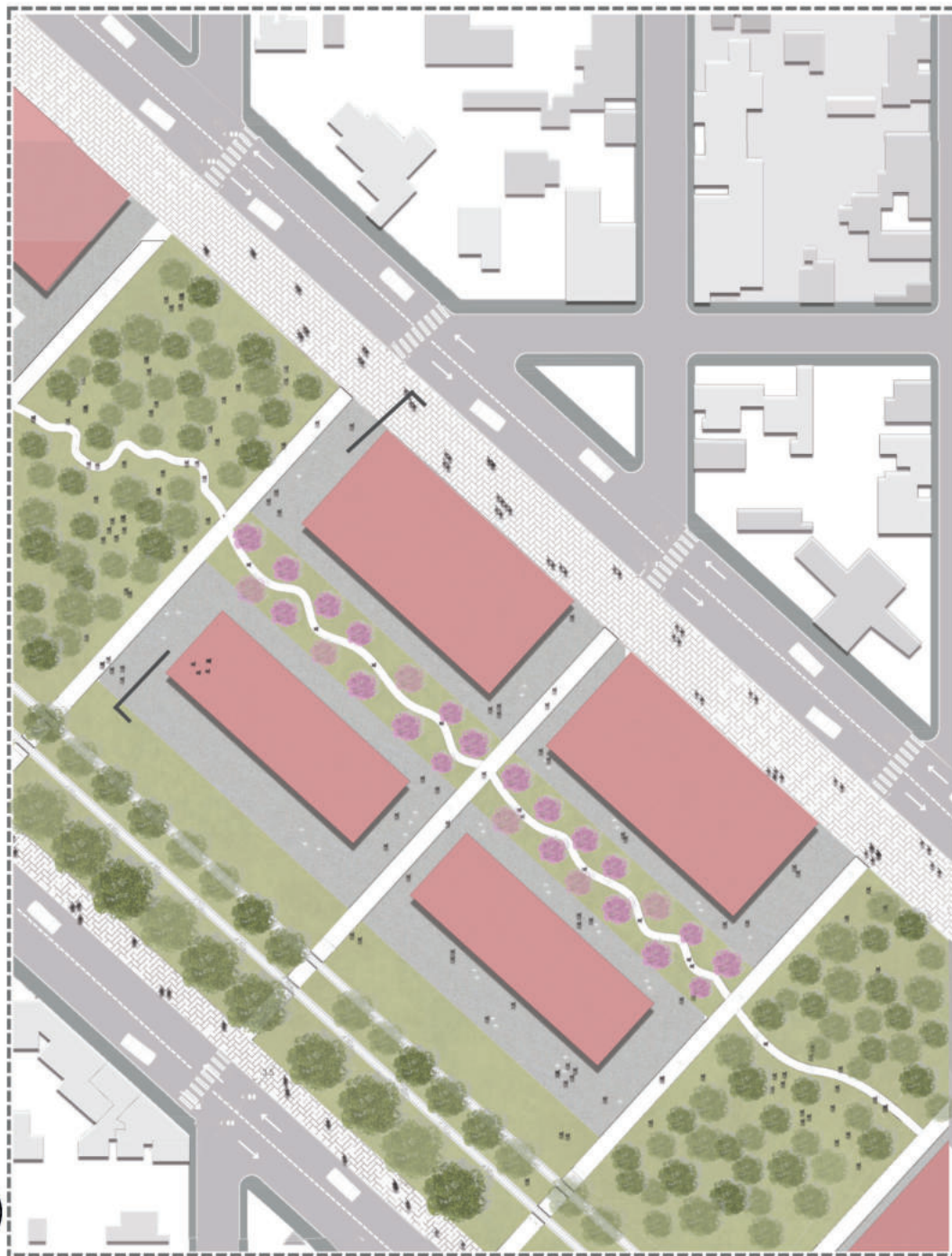


A





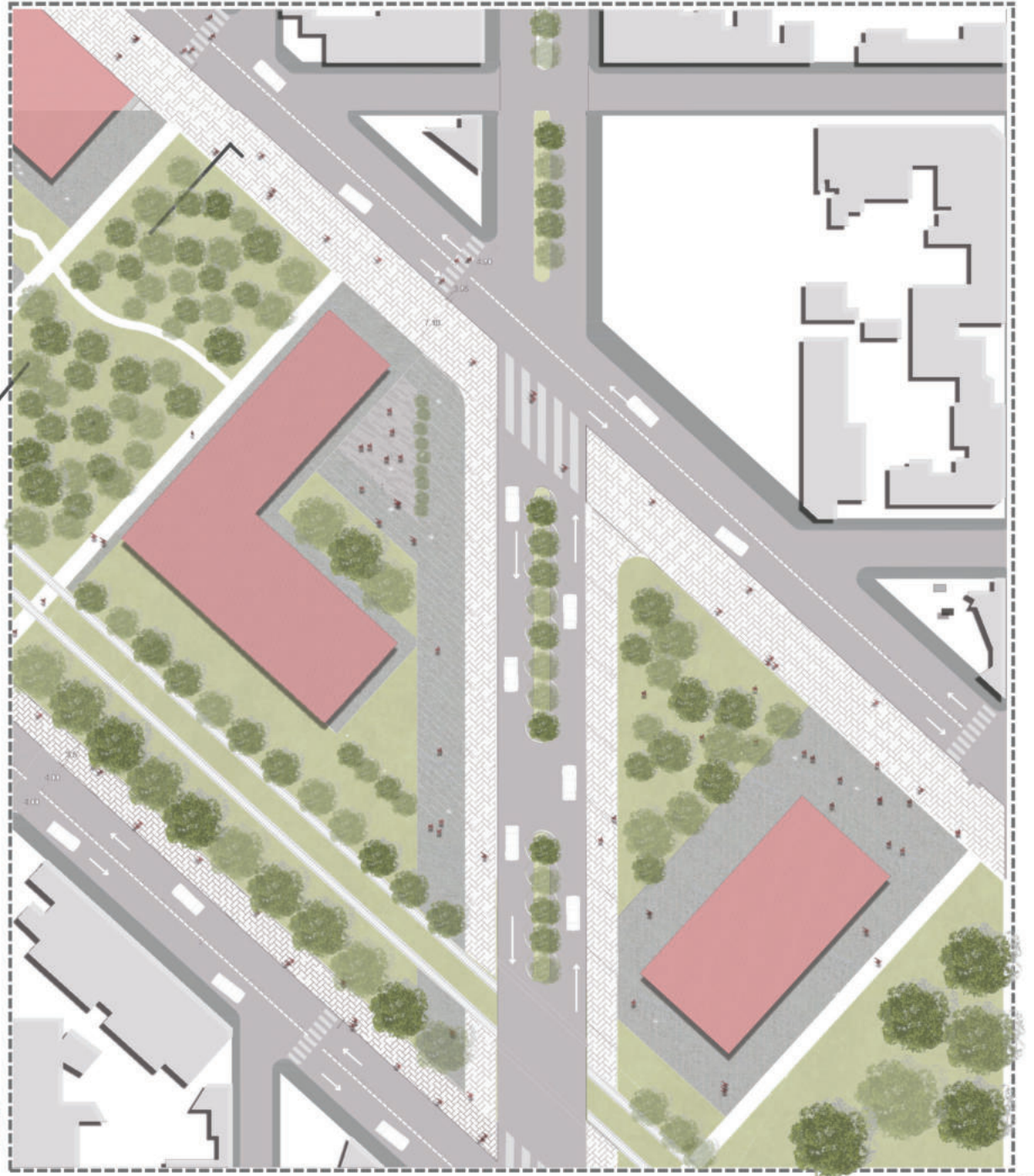
B

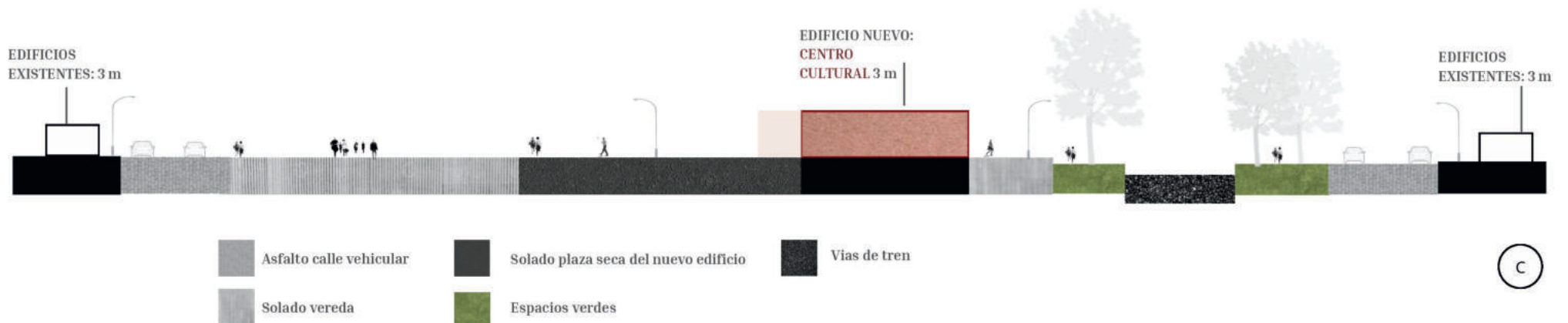
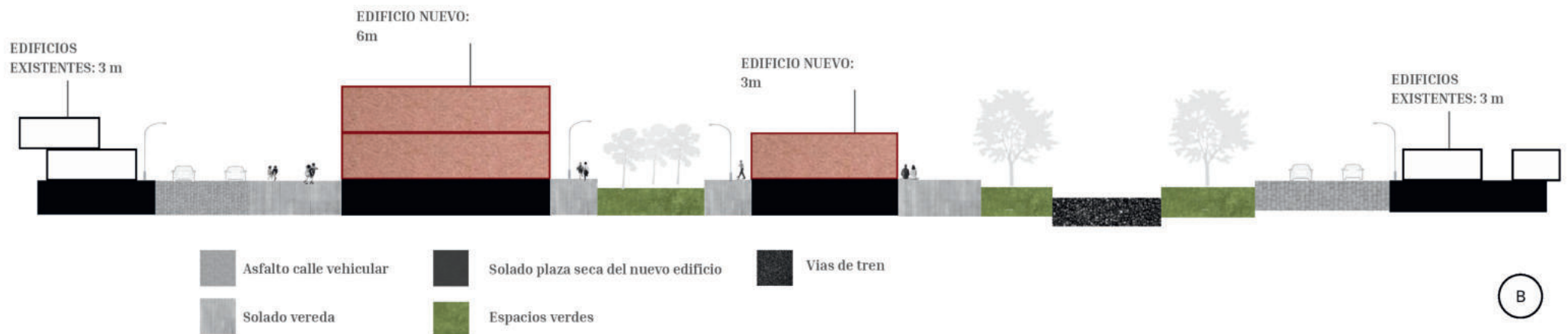
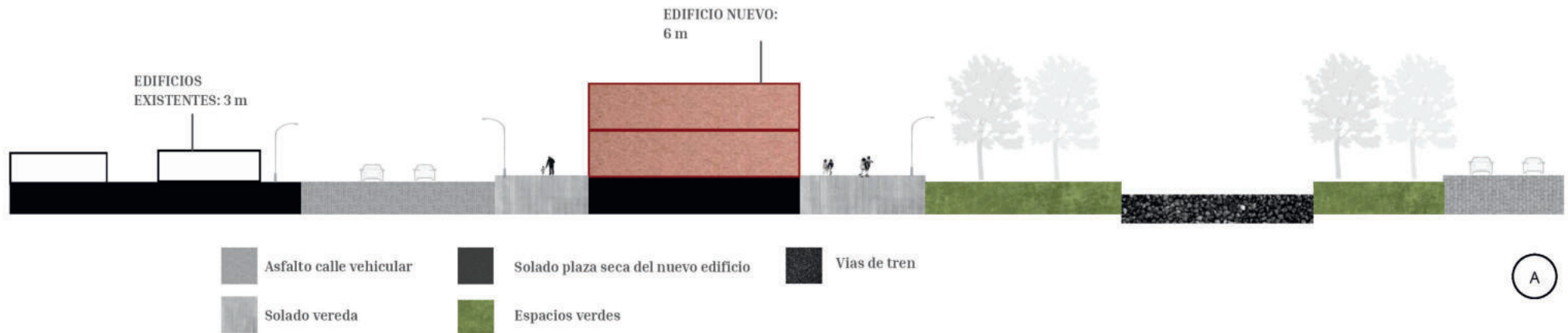


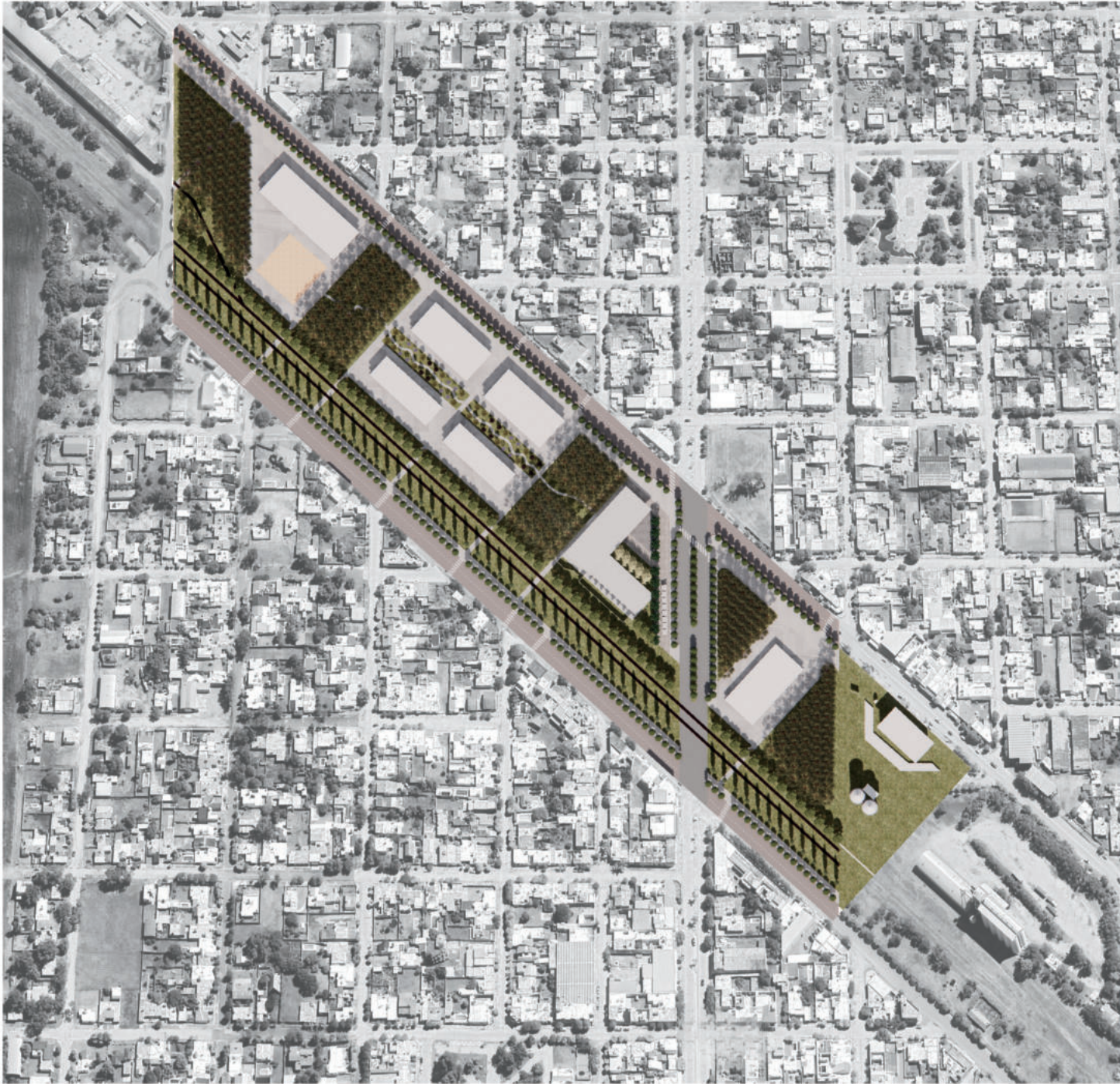
ZONAL



C

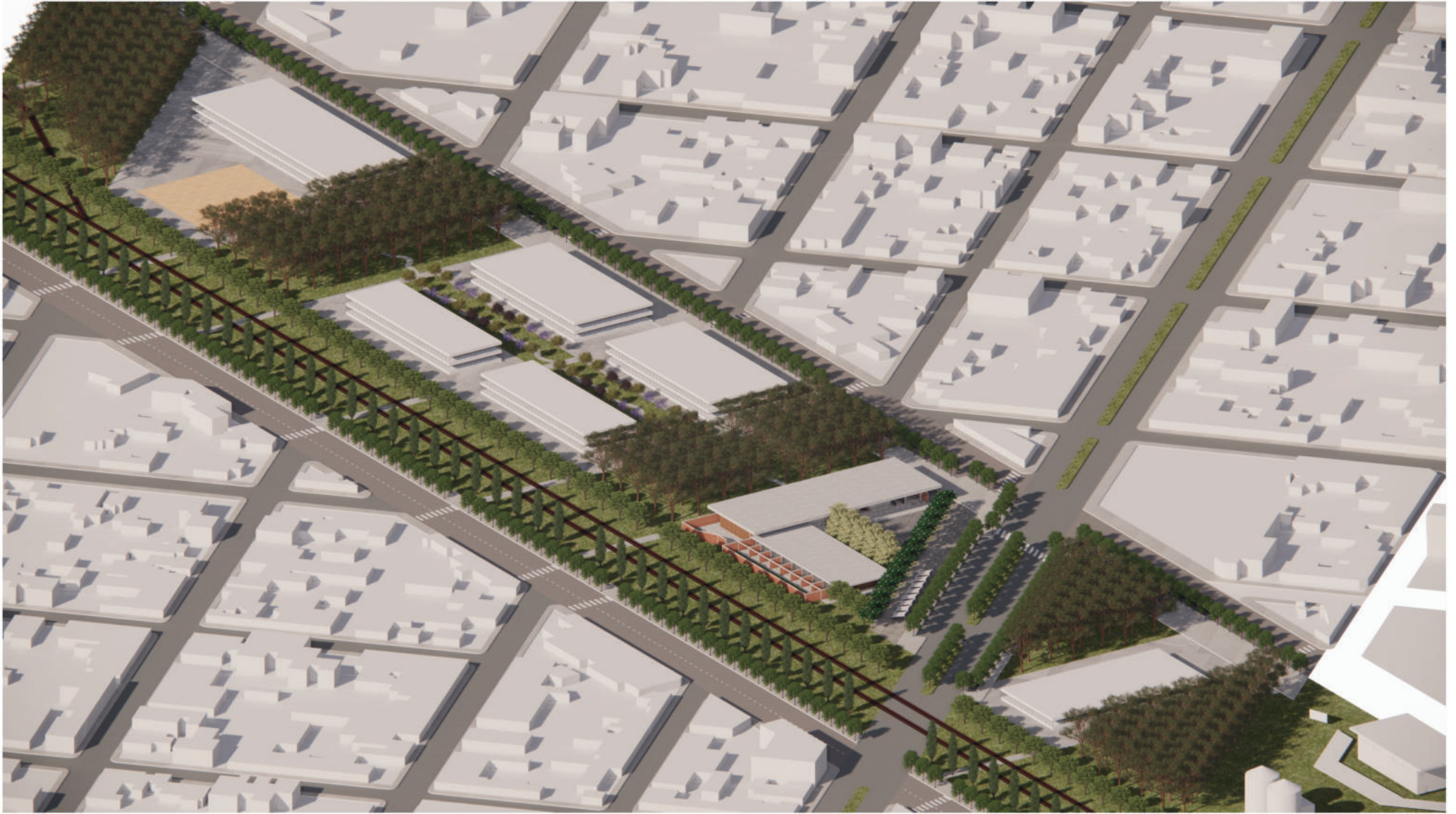






AXONOMÉTRICA MASTERPLAN

- A** VIAS DE TREN EXISTENTES
- B** PLAZAS EXISTENTES
- C** NUEVA APERTURA DE AVENIDA
- D** NUEVOS CAMINOS PEATONALES
- E** BOSQUE LINEAL-CONECTAR PUNTOS VERDES
- F** CORREDORES VERDES ACTIVOS
- G** POLIDEPORTIVO
- H** NUEVA ESTACION DE TREN
- I** CENTRO CULTURAL
- J** ESPACIO FLEXIBLE
- K** MUSEO FERROVIARIO
- L** BIBLIOTECA
- M** OFICINAS LOCALES



MASTERPLAN

07

PROGRAMA

UN ESPACIO COMÚN PARA LO DIVERSO



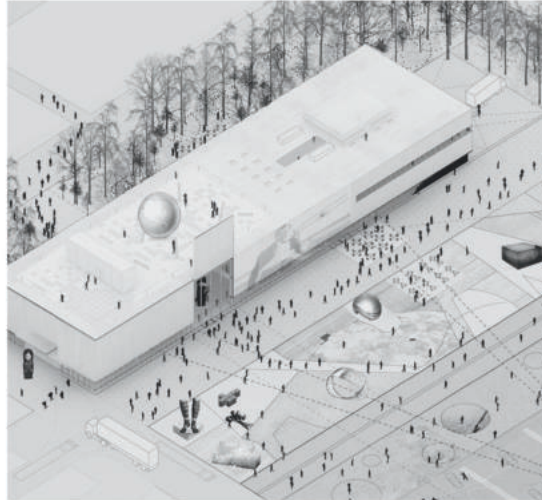
ANTECEDENTES

Condensador Público / MUOTO



Este proyecto plantea un espacio cultural flexible, abierto y adaptable, que reúne múltiples programas bajo una lógica de infraestructura liviana y activadora del entorno. Lo elegimos como antecedente porque sugiere una nueva forma de pensar el centro cultural: no como un edificio cerrado, sino como un soporte de actividades sociales, artísticas y cotidianas. Esta visión inspira nuestra propuesta, donde el centro cultural se concibe como un espacio abierto, dinámico y comunitario, inserto en un vacío urbano con potencial de transformación.

Museo Garage/ OMA



Lo elegimos como antecedente porque plantea una arquitectura que trabaja con la memoria, que no impone sino que adapta y transforma, generando una relación entre pasado y presente. Esta mirada nos inspira a pensar nuestro centro cultural no como una ruptura, sino como una continuidad crítica, donde el edificio se convierte en un marco receptivo para lo inesperado, lo cotidiano y lo colectivo.

MÉCA / BIG (Bjarke Ingels Group)



El proyecto MÉCA propone un gran volumen rectangular perforado, que articula espacio público y programa cultural bajo un mismo gesto arquitectónico. Su forma contundente pero abierta funciona como un marco urbano que conecta la ciudad, el río y las instituciones culturales que alberga. Lo elegimos como antecedente porque redefine el centro cultural como una infraestructura activa, que no se limita al interior sino que se extiende hacia el espacio público, generando recorridos, encuentros y apropiaciones colectivas. Esta lógica nos inspira a pensar nuestro proyecto como un soporte continuo de cultura y ciudad, donde la arquitectura no aísla, sino que conecta, potencia y amplifica el uso comunitario del entorno.





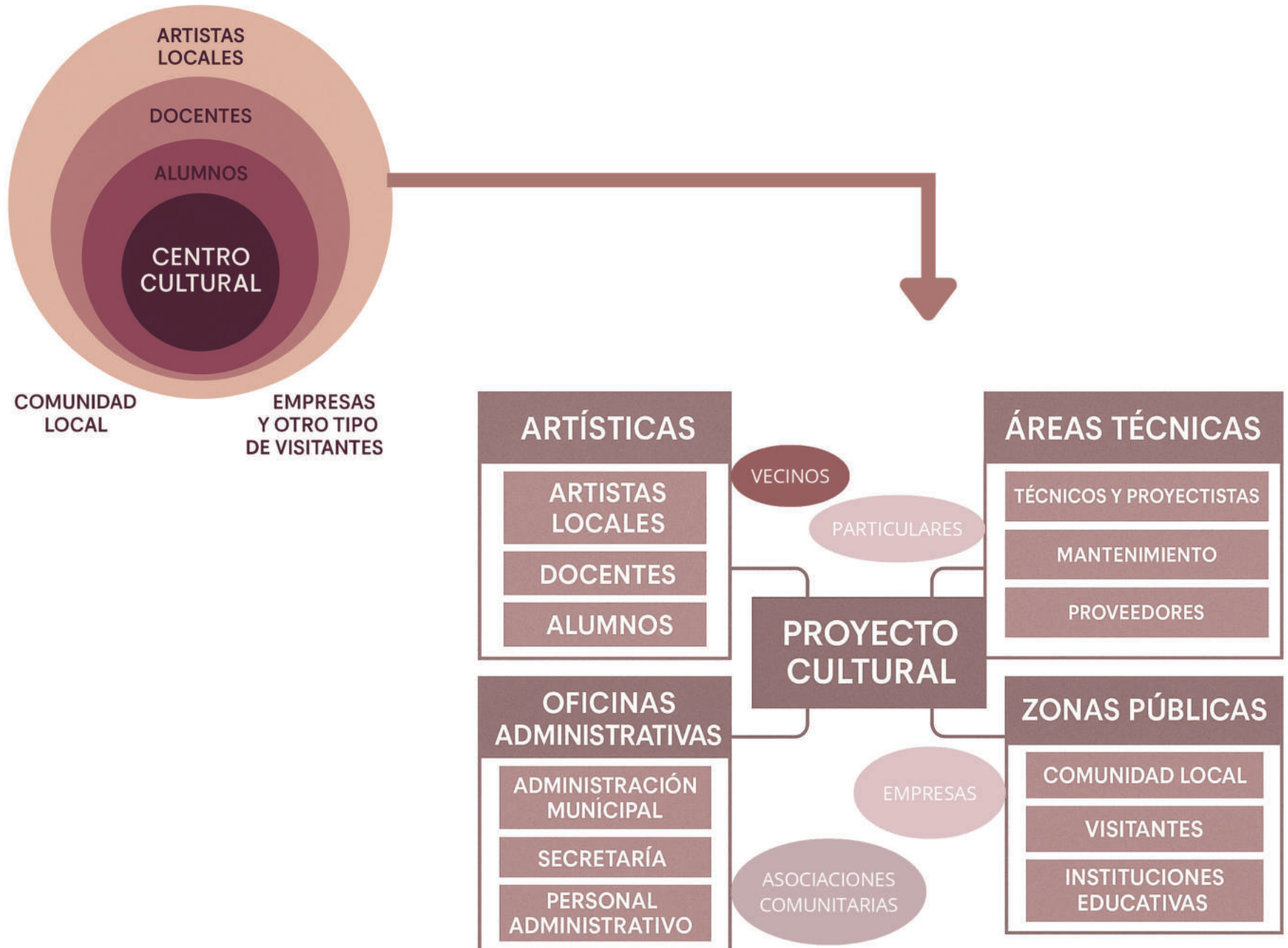




PROGRAMA INDETERMINADO



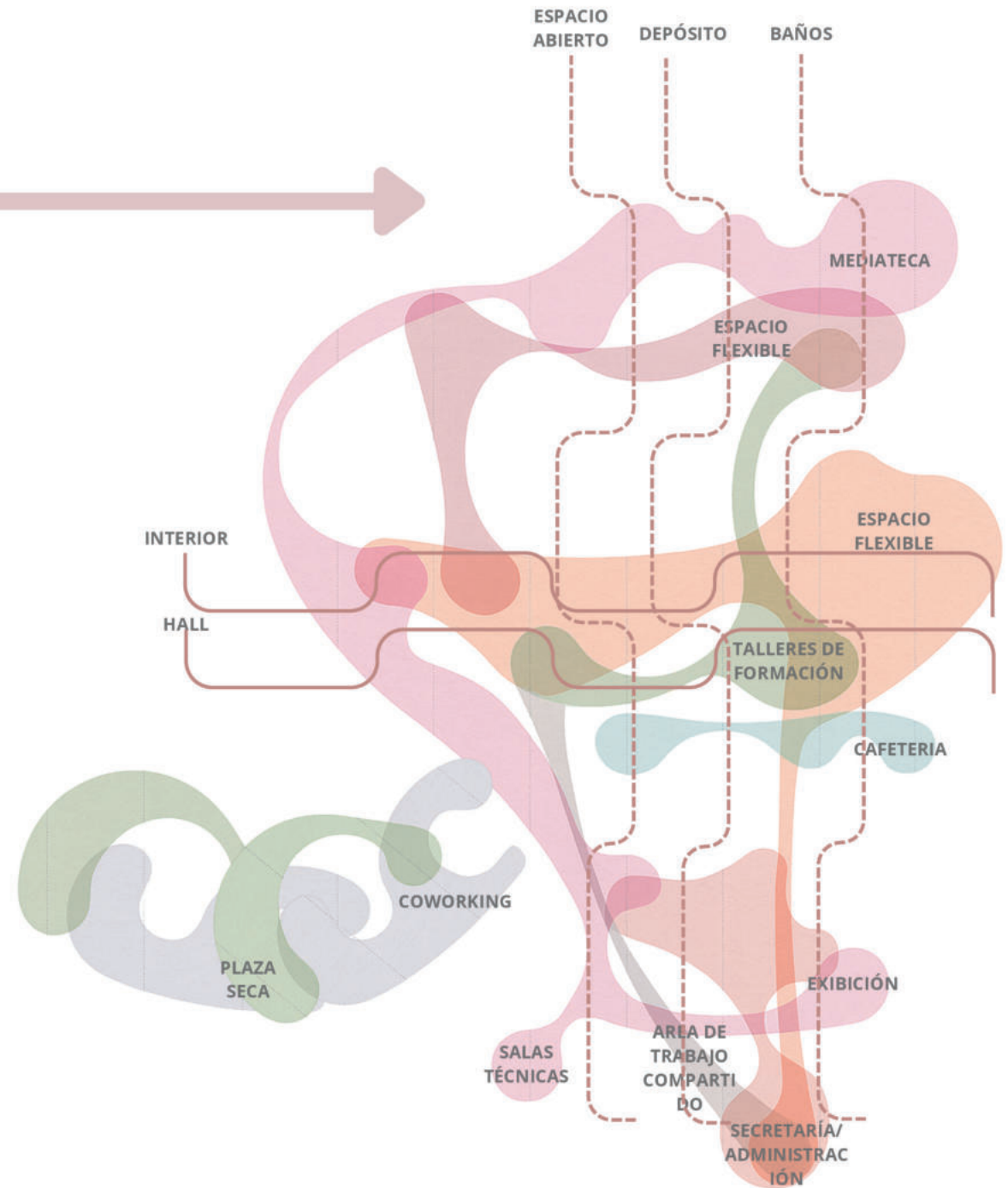
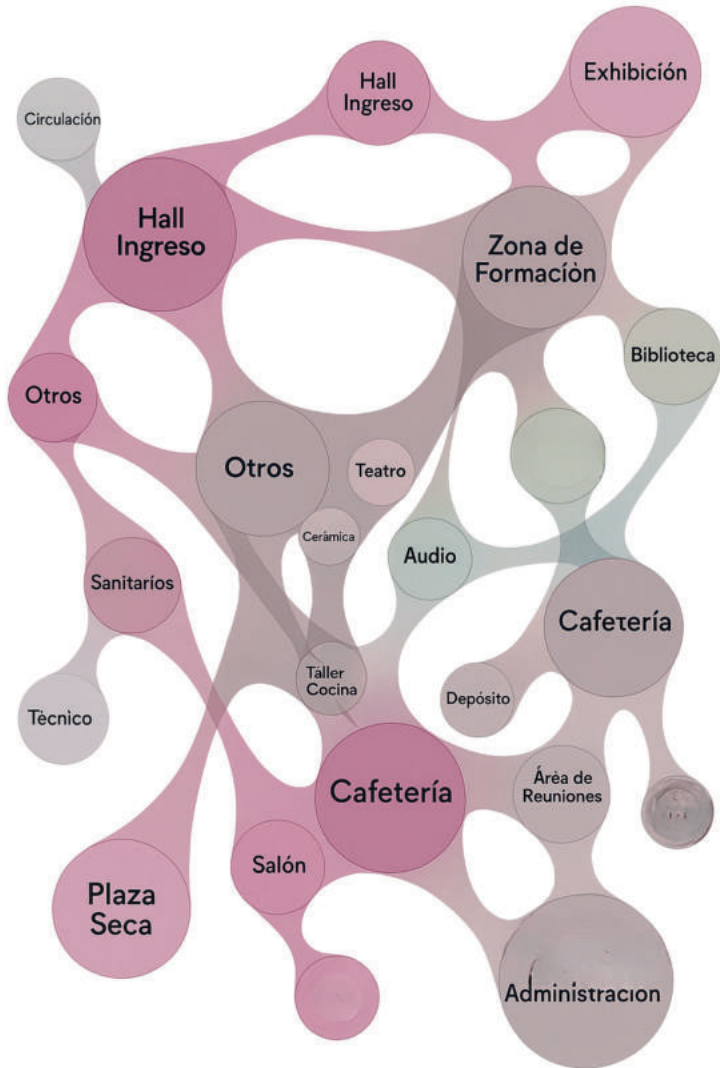
ACTORES





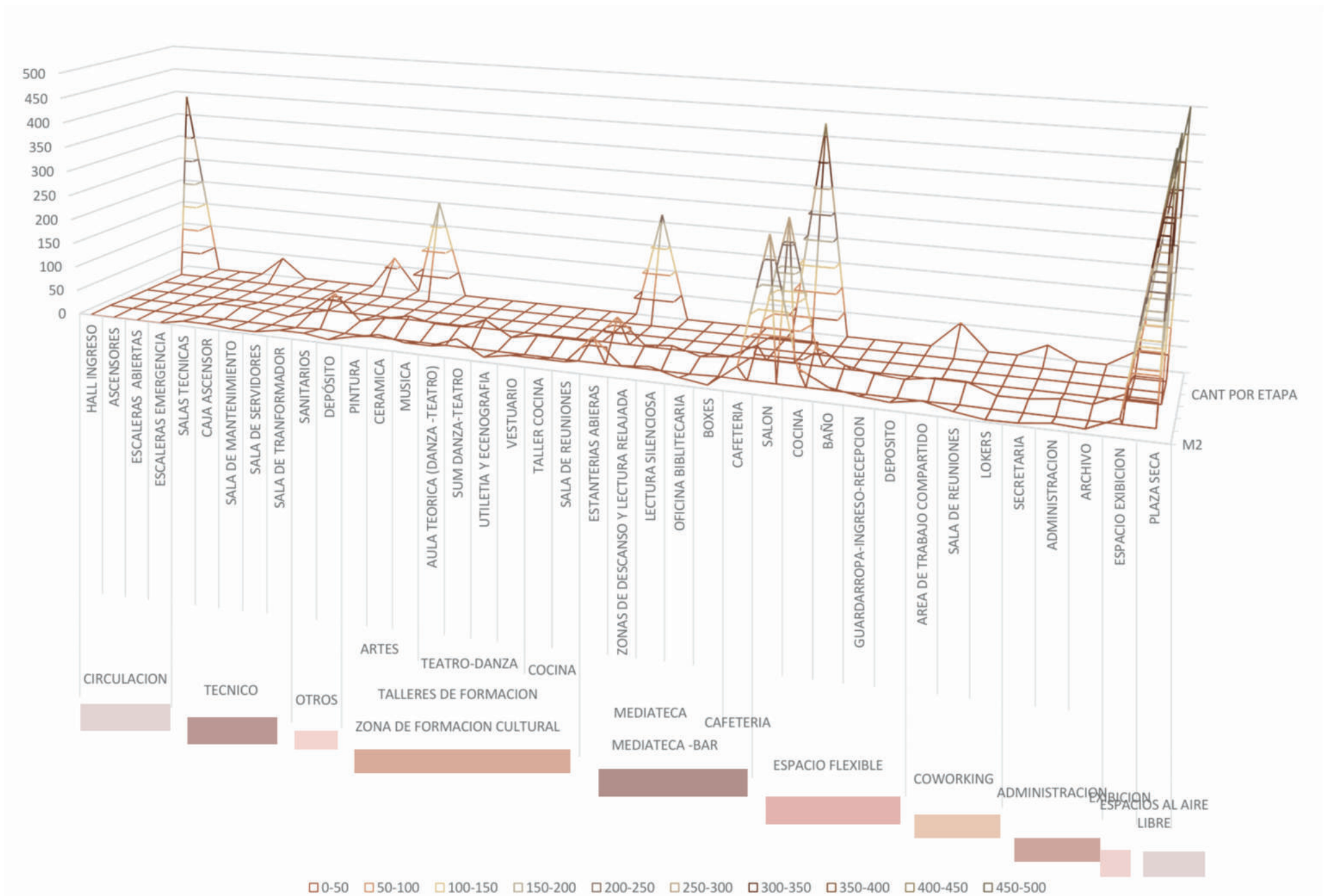


INTERRELACIONES



M2 USOS

GRUPO	LOCAL	M2	CANT	M2 TOTALES	CAPACIDAD POR UNIDAD(personas/otro)	CANT POR ETAPA	OBSERVACIONES	M2 POR GRUPO
CIRCULACION	HALL INGRESO	0	2	0				
	ASCENSORES	0	1	0			TODA LA CIRCULACION SE CUENTA COMO UN 25% DEL TOTAL	
	ESCALERAS ABIERTAS		1	0				390
	ESCALERAS EMERGENCIA		1	0				
TECNICO	SALAS TECNICAS	10	1	10			PARA UN ASCENSOR	
	CAJA ASCENSOR	10	1	10				
	SALA DE MANTENIMIENTO	6	1	6				41
	SALA DE SERVIDORES	6	1					
OTROS	SALA DE TRANSFORMADOR	15	1	15				
	SANITARIOS	15	4	60	5 PERSONAS		1 NUCLEO POR PISO	
	DEPÓSITO	8	1	8				68
	PINTURA	20	1	20				
ZONA DE FORMACION CULTURAL	ARTES	CERAMICA	30	1	30			
		MUSICA	20	1	20			
		AULA TEORICA (DANZA -TEATRO)	20	1	20			
		SUM DANZA-TEATRO	40	1	40			
	TEATRO-DANZA	UTILETIA Y ECENOGRAFIA	10	1	10			200
		VESTUARIO	20	1	20			
	COCINA	TALLER COCINA	20	1	20			
	MEDIATECA	SALA DE REUNIONES	20	1	20			
		ESTANTERIAS ABIERAS	75	1	75	3000 LIBROS		
		ZONAS DE DESCANSO Y LECTURA RELAJADA	25	1	25			
		LECTURA SILENCIOSA	30	1	30			
		OFICINA BIBLITECARIA	15	1	15	3 PERSONAS		216
		BOXES	7	3	21			
MEDIATECA -BAR	CAFETERIA	CAFETERIA	50	1	50			
ESPACIO FLEXIBLE	SALON	COCINA	60	1	60	250 PERSONAS		
		BAÑO	30	1	30			
		GUARDARROPA-INGRESO-RECEPCION	20	1	20			
		DEPOSITO	15	1	15			425
COWORKING	AREA DE TRABAJO COMPARTIDO		25	1	25	10-12 PERSONAS		
		SALA DE REUNIONES	12	2	24	4-6 PERSONAS		
		LOKERS	4	1	4			53
ADMINISTRACION	SECRETARIA		5	1	5			
		ADMINISTRACION	12	1	12			26
		ARCHIVO	9	1	9			
EXIBICION	ESPACIO EXIBICION	35	1	35	70 PERSONAS 0,50 x PERSONA			35
ESPACIOS AL AIRE LIBRE	PLAZA SECA	500	1	500				500



ESQUEMA DE USOS

TALLERES DE FORMACIÓN

200m²

MEDIATECA

216m²

TECNICO

41m²

ADMINISTRACIÓN

26 m²

CAFETERIA

50m²

EXIBICIÓN

35 m²

ESPACIO FLEXIBLE

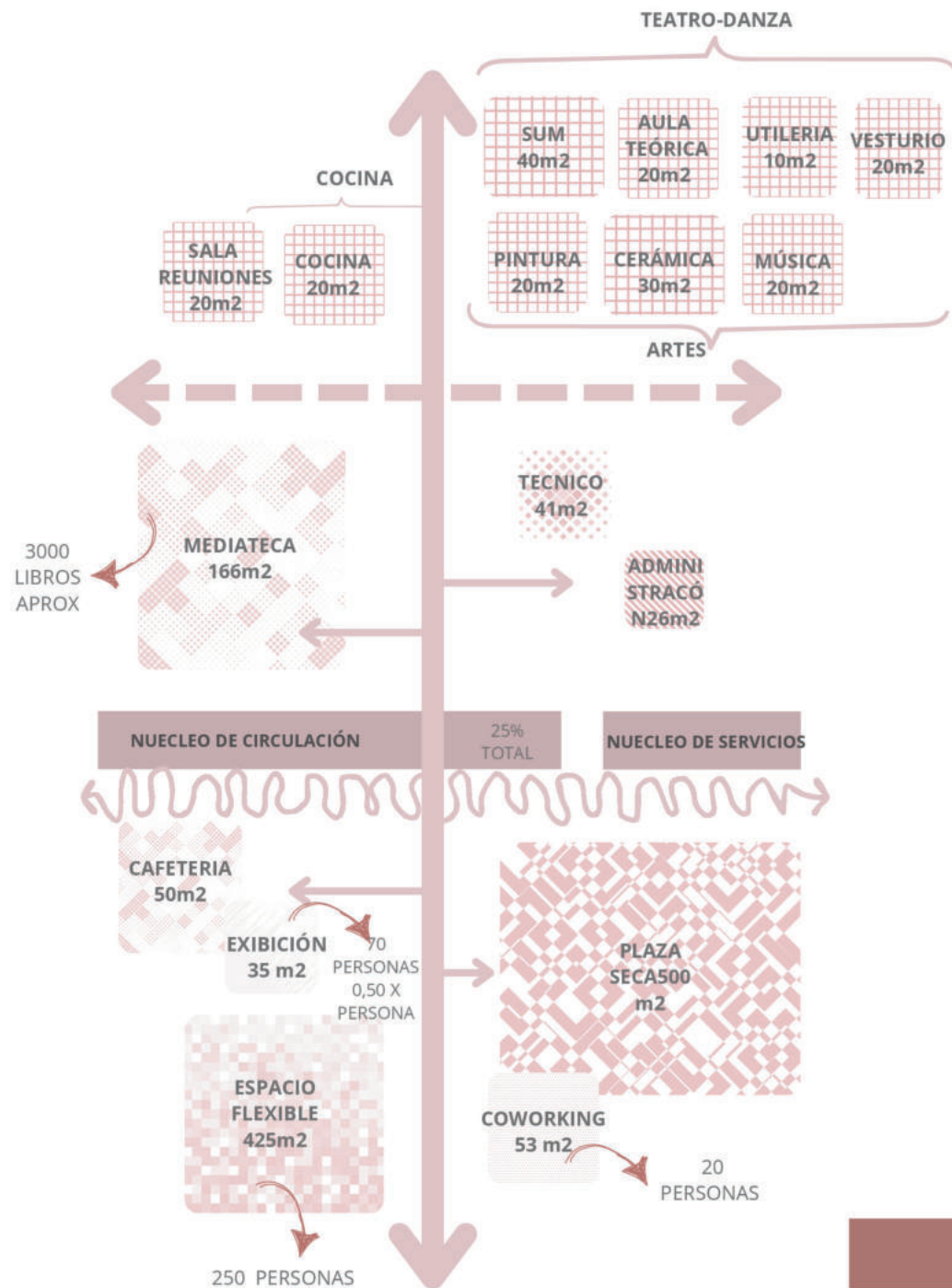
425m²

PLAZA

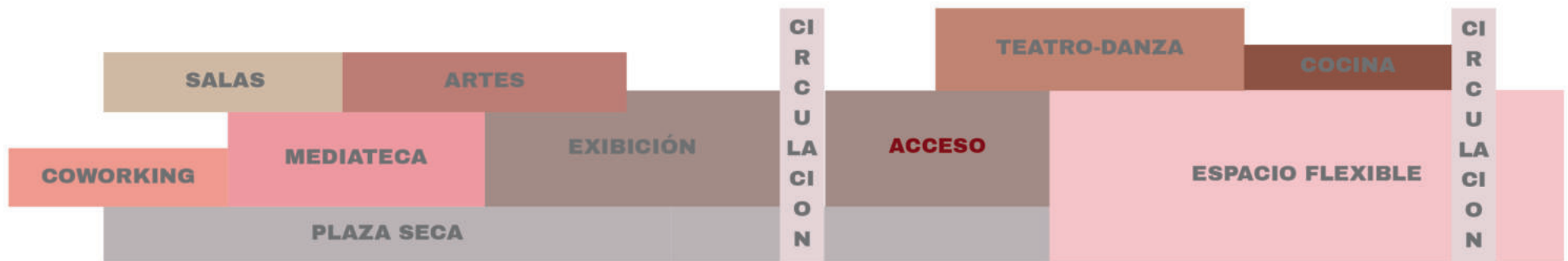
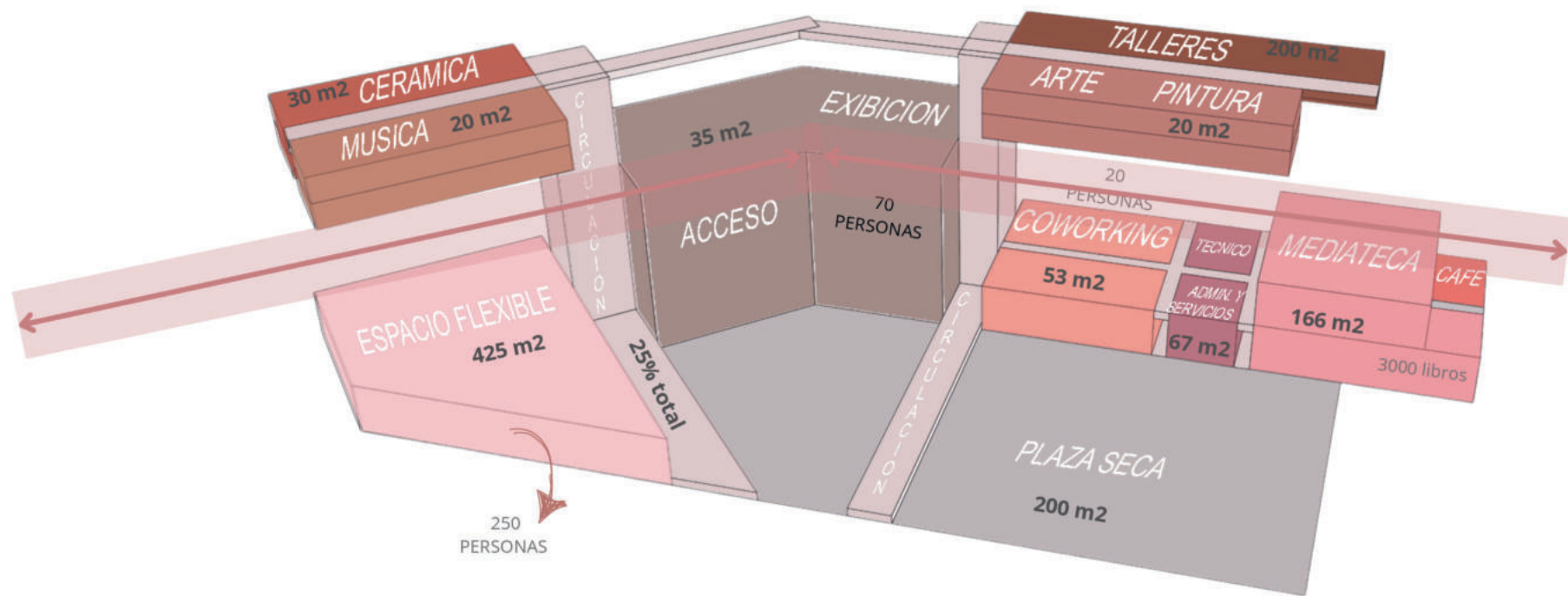
500 m²

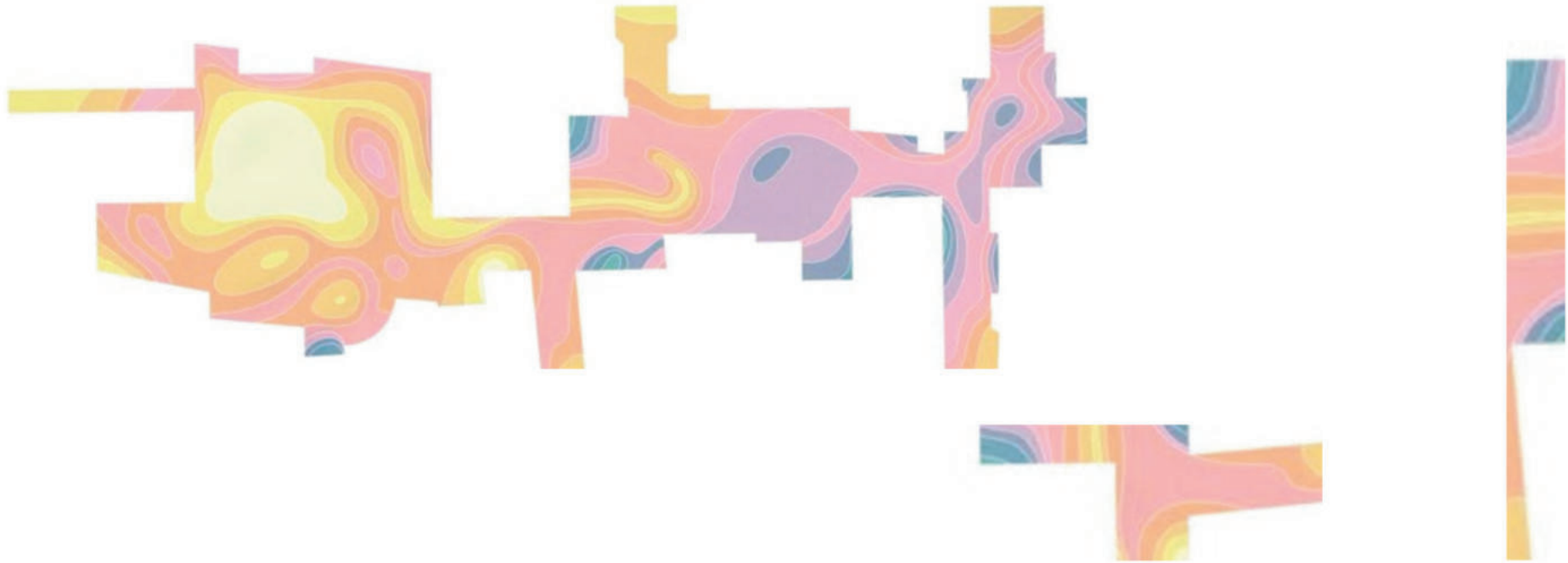
COWORKING

53 m²



M2 TOTALES 1955





08

ARQUITECTURA

CENTRO INTEGRACIÓN CULTURAL (C.I.C)



INVESTIGACIÓN

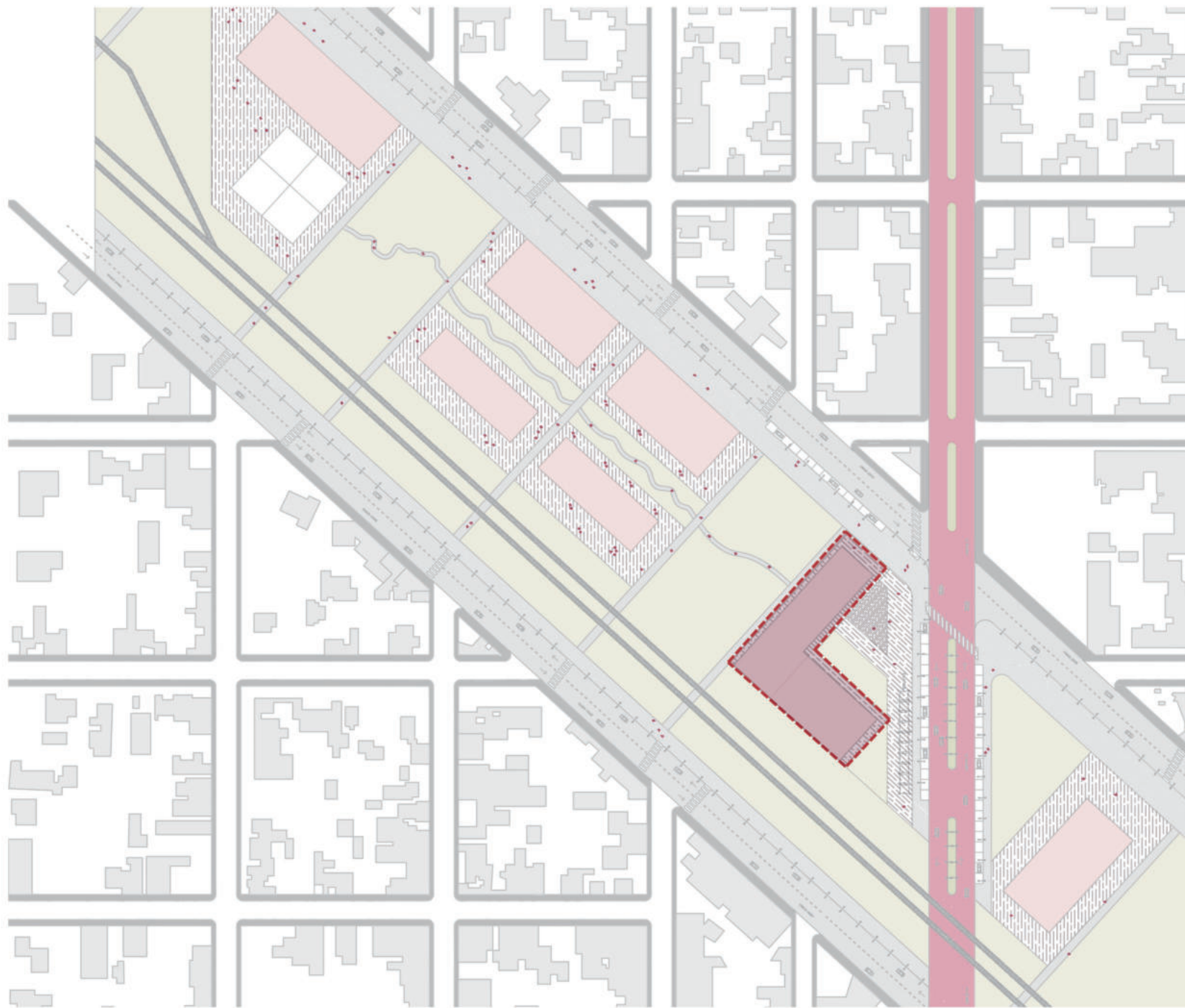
Las obras y enfoques de David Chipperfield, Herzog & de Meuron, OMA/Rem Koolhaas y Francis Kéré constituyen la base conceptual de nuestro proyecto, aportando una mirada diversa y complementaria hacia el diseño del centro cultural. **David Chipperfield:** inspira con su sobriedad formal y la precisión de sus espacios culturales, donde la claridad volumétrica y la materialidad austera definen atmósferas de contemplación. **Herzog & de Meuron:** aportan su capacidad de transformar lo cotidiano en ícono, trabajando con geometrías simples, materiales industriales y un manejo experimental de la luz que dota a los espacios de carácter sensorial. **OMA/Rem Koolhaas:** introduce una visión crítica y disruptiva, como se evidencia en proyectos como la Casa da Música o el Museo Garage, donde los volúmenes adquieren giros conceptuales y se redefinen los modos de habitar lo público. Por su parte, **Francis Kéré:** enriquece la propuesta con una arquitectura profundamente comunitaria, sensible al contexto y a las condiciones sociales, donde la participación y la sustentabilidad se convierten en motores de diseño.

Como antecedentes concretos, se seleccionaron proyectos de escala y enfoque relevantes. El **Centro Cultural Lampa** de Cristián Fernández Arquitectos (Chile) demuestra cómo una intervención de mediana escala puede insertarse armónicamente en su contexto, funcionando como catalizador cultural y comunitario. El **Condensador Público** de MUOTO ofrece un modelo de flexibilidad y apertura programática, concibiendo el centro cultural no como un contenedor cerrado, sino como una infraestructura ligera que habilita múltiples usos y activa el entorno. El **Museo Garage** de OMA refuerza la idea de continuidad crítica, mostrando cómo la arquitectura puede trabajar con la memoria y la adaptación, en lugar de imponer formas acabadas. Finalmente, el **MÉCA** de BIG (Bjarke Ingels Group) aporta una visión contundente del centro cultural como marco urbano activo, integrando interior y exterior, y articulando el espacio público con el programa cultural bajo un único gesto arquitectónico.

En este marco, el proyecto adquiere una escala reducida en consonancia con las necesidades y posibilidades del lugar. Esta condición implica pensar el centro cultural no como un gran ícono urbano, sino como un equipamiento de proximidad, capaz de fortalecer los vínculos comunitarios, activar el espacio público y generar nuevas dinámicas sociales y culturales en un contexto de pequeña escala.



IMPLANTACIÓN







GÉNESIS DE PROYECTO

El proyecto se concibe como un centro cultural, capaz de reunir en un solo edificio talleres, arte, formación, encuentros y actividades cotidianas. Su lógica no es la del objeto aislado, sino la de una infraestructura abierta y flexible que fortalece los lazos comunitarios. Esta condición lo transforma en un soporte cultural y social, donde lo educativo y lo artístico conviven en diálogo permanente con la vida cotidiana.

LINEALIDAD Y ARTICULACIÓN

La geometría lineal del edificio responde al terreno y a su posición estratégica entre la nueva avenida proyectada y la ruta existente. Esta forma alargada y articulada genera un eje claro de circulación que organiza los diferentes programas. Los volúmenes se encadenan en una secuencia de espacios diversos (auditorio, talleres, salas de arte, cafetería) permitiendo que cada uso conserve identidad, pero sin perder continuidad con el conjunto.

APERTURA Y CONEXIÓN

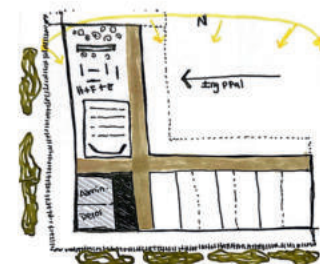
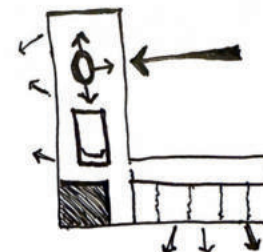
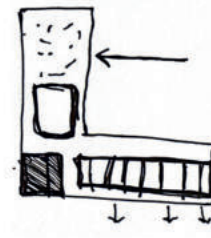
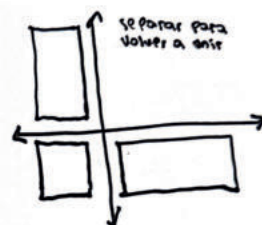
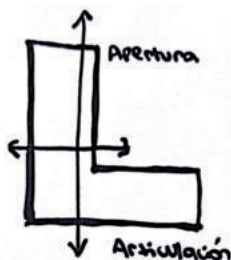
El edificio se abre hacia dos realidades distintas: al norte, la plaza seca funciona como antesala urbana y punto de encuentro, articulando el centro cultural con la ruta y la vida pública; hacia el sur, el espacio verde ofrece un ámbito más tranquilo, ideal para los programas que requieren introspección, como talleres o espacios de lectura. Esta dualidad permite que el proyecto sea, al mismo tiempo, un lugar de exposición y un refugio comunitario.

LUZ, ORIENTACIÓN Y CONFORT

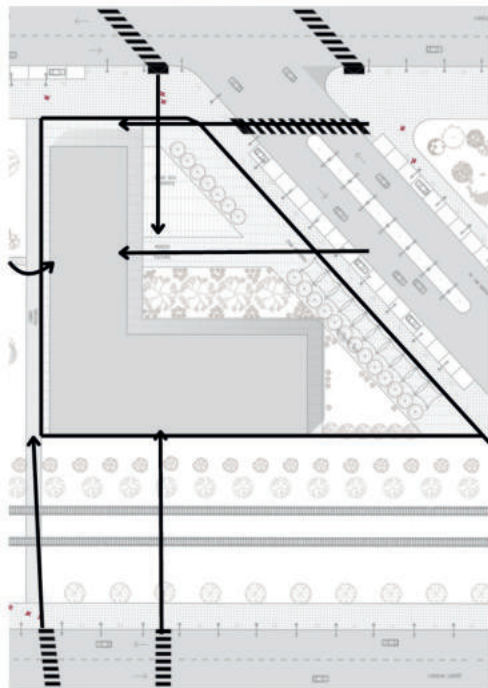
La implantación aprovecha la orientación norte, maximizando la entrada de luz natural y favoreciendo la ventilación cruzada en los espacios principales. Este criterio asegura eficiencia energética y confort ambiental, a la vez que genera interiores luminosos y abiertos, propicios para las actividades culturales y educativas. La relación entre llenos y vacíos, entre lo construido y lo libre, equilibra el uso intensivo con el descanso.

FLEXIBILIDAD Y VERSATILIDAD

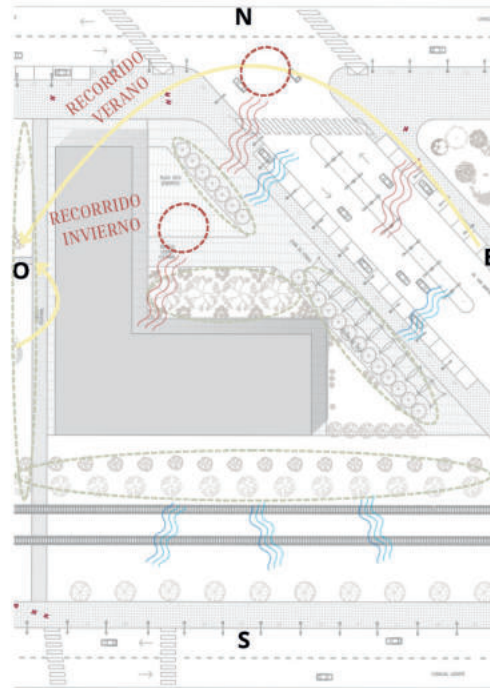
El centro cultural está concebido como una infraestructura adaptable, en la que los distintos espacios pueden reconfigurarse según las necesidades de la comunidad. Desde talleres de danza, música o cerámica hasta ferias, exposiciones y reuniones barriales, el edificio ofrece un soporte versátil que evoluciona con la vida social del pueblo.



POR QUÉ NOS IMPLANTAMOS ASÍ?

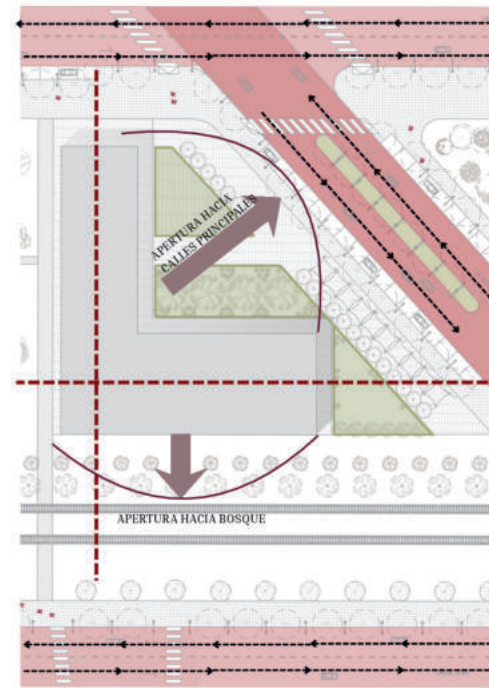


ACCESOS PEATONALES

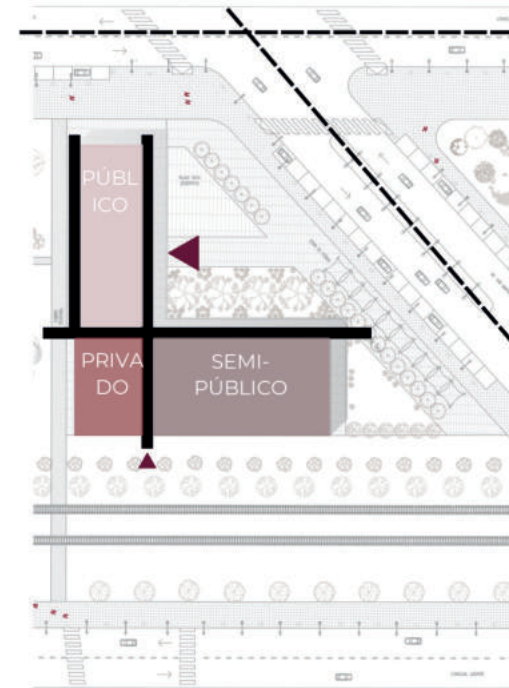


ORIENTACIONES

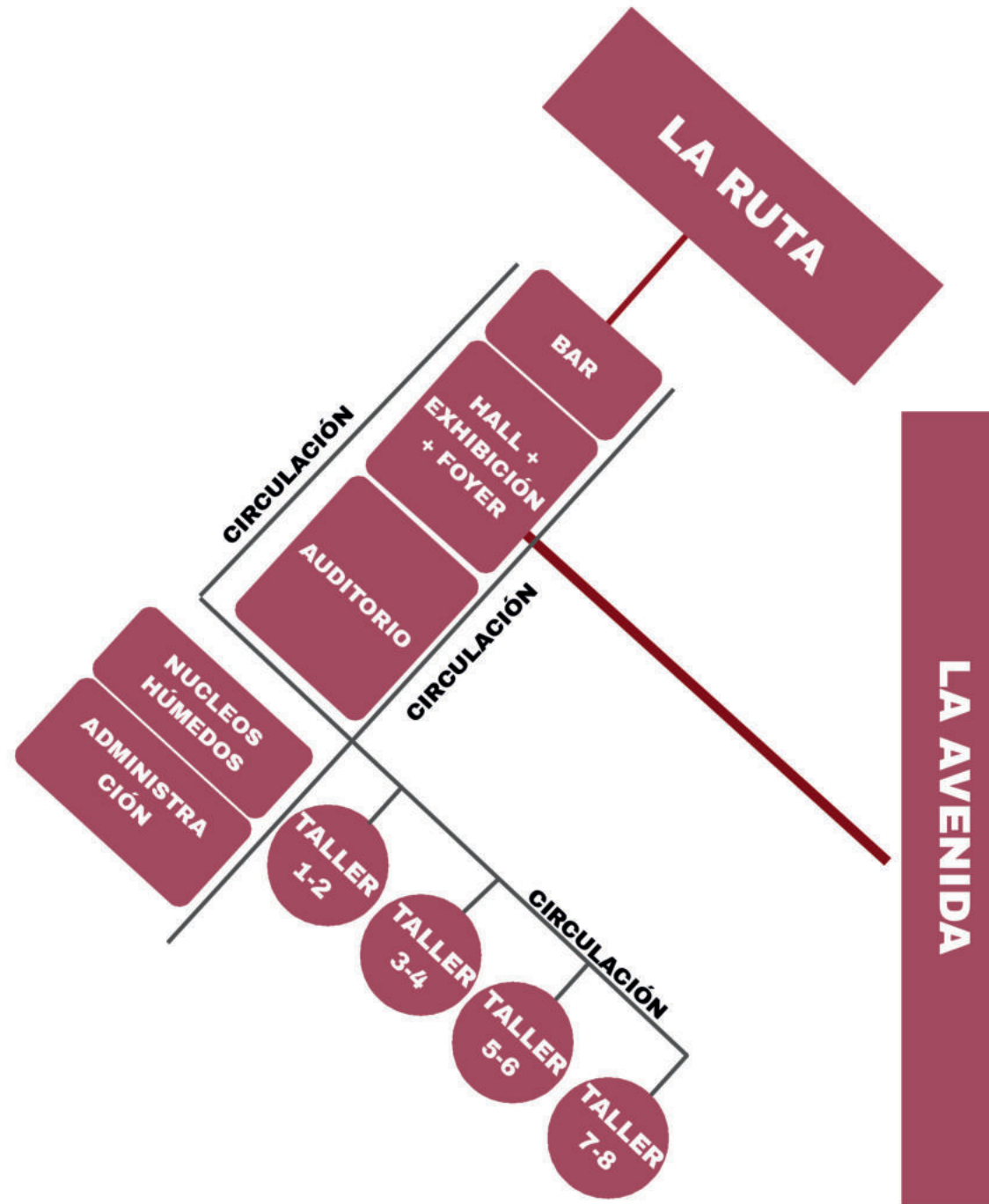
ÁREAS VERDES: como barreras protectoras y como barrera acústica



ESPACIOS DE PERMANENCIA
CIRCULACIÓN VEHICULAR
EJES PRINCIPALES
CALLES PRINCIPALES



CIRCULACIÓN
ACCESOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS
EJES PRINCIPALES

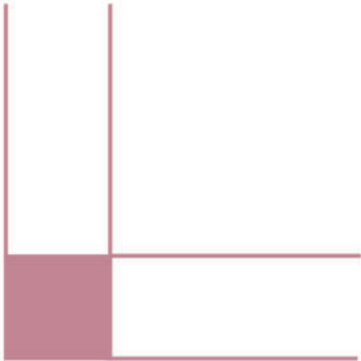


INTENCIONES DE PROYECTO

“¿Cómo se desarrolla un centro cultural en un pueblo de manera que reúna a la comunidad y potencie actividades inexistentes?”

NÚCLEOS DUROS EN ZONAS MENOS FAVORABLES

El núcleo se ubica en la zona menos favorable, concentrándose en la esquina del chanfle de la L (un punto difícil de destinar a otro uso). El núcleo actúa como elemento articulador que divide claramente las alas en áreas públicas y privadas.



SEPARACION DE TIRAS

Separa y articula dos áreas programáticas principales: en un ala los talleres (más íntimos) y en la otra las actividades colectivas (SUM, sala de exhibición).

Facilita la sectorización acústica: un ala más ruidosa, otra más silenciosa.

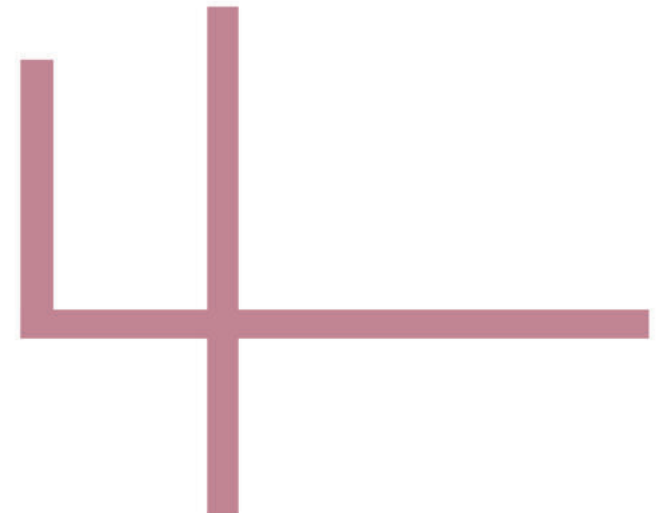


CIRCULACIÓN

El recorrido se organiza en líneas rectas en los extremos, facilitando la orientación, conectando eficientemente los espacios y generando zonas centrales libres y flexibles.

GENERACIÓN DE ESPACIO INTERMEDIO (PLAZA SECA)

La L no solo es un contenedor, sino que crea un vacío: una plaza central donde se potencian los encuentros sociales. Ese vacío funciona como espacio de transición entre lo público del pueblo y lo cultural del edificio.



PROGRAMA

Metros cuadrados totales 2650m²

SECTOR PÚBLICO 1906 m²

Hall de ingreso	120 m ²
Auditorio	230 m ²
Foyer	70 m ²
Bar	120 m ²
Sala de exhibición	100 m ²
Circulación	300 m ²
Núcleos verticales	16 m ²
Núcleos húmedos	50 m ²

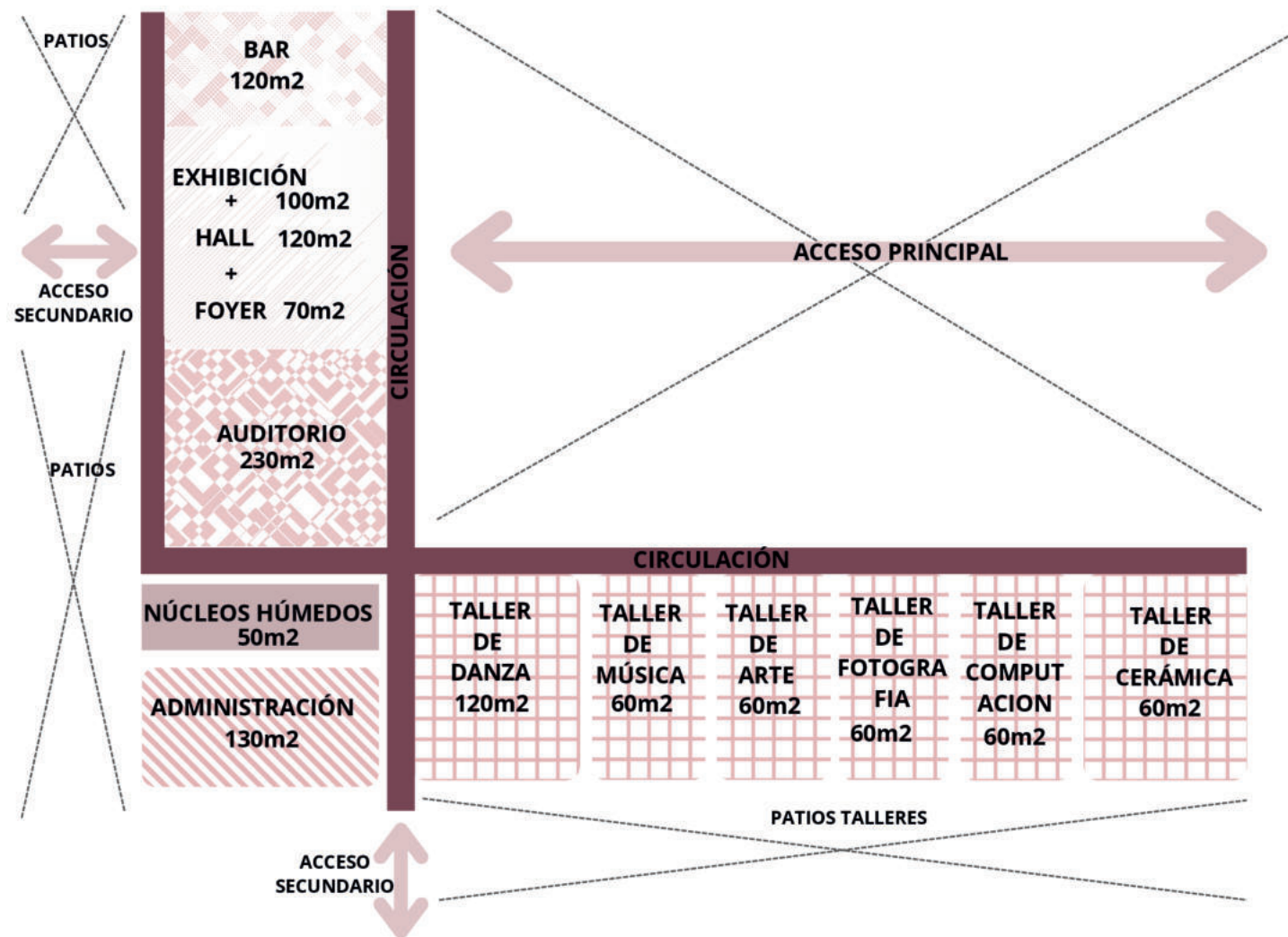
Estacionamiento 900 m²

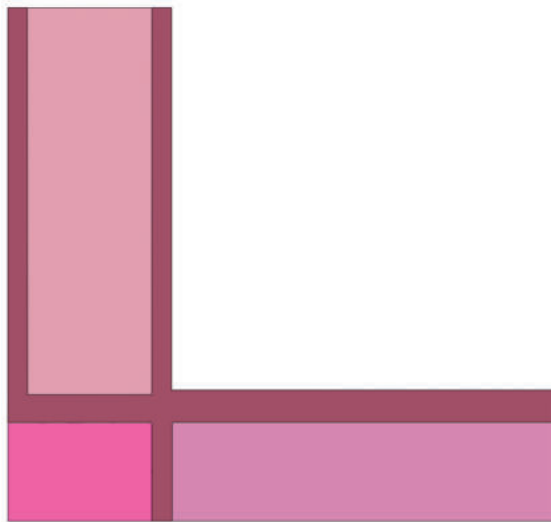
SECTOR SEMI- PÚBLICO 480 m²

Talleres:	
Arte	60 m ²
Cerámica	120 m ²
Musica	60 m ²
Danza	120 m ²
Fotografía	60 m ²
Computación	60 m ²

SECTOR PRIVADO 260 m²

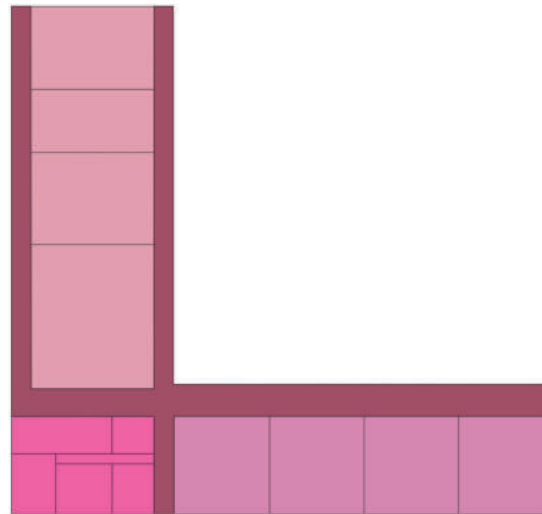
Administración	130 m ²
Sala de máquinas	130 m ²





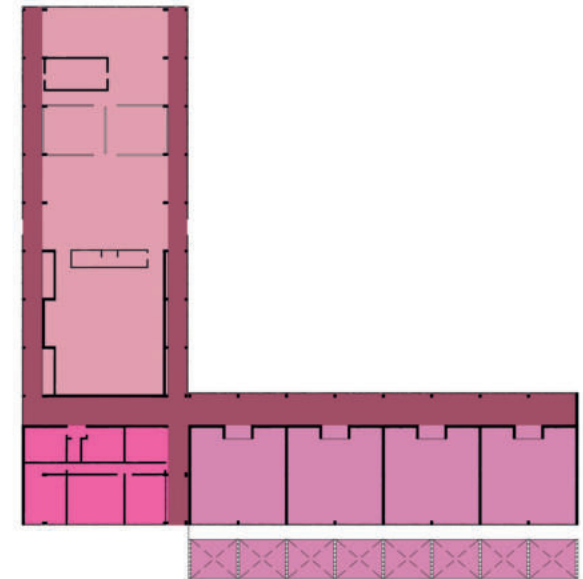
ESQUEMA DE USO

- Sector SEMI-PÚBLICO
- Sector PÚBLICO
- Sector PRIVADO



ESQUEMA DE ZONIFICACION

- Zona de actividades recreativas
- Zona de acceso público
- Zona de circulación
- Zona de servicios



ESQUEMA DE FUNCIONES

- Recreativas (talleres): arte, música, cerámica, fotografía, computación, danza
- Públicas: hall de ingreso, SUM, cafetería, sala de exhibición
- Privadas: administración
- Servicios: baños, depósitos, mantenimiento
- Circulación: pasillo, núcleos verticales

CORTES ESQUEMÁTICOS



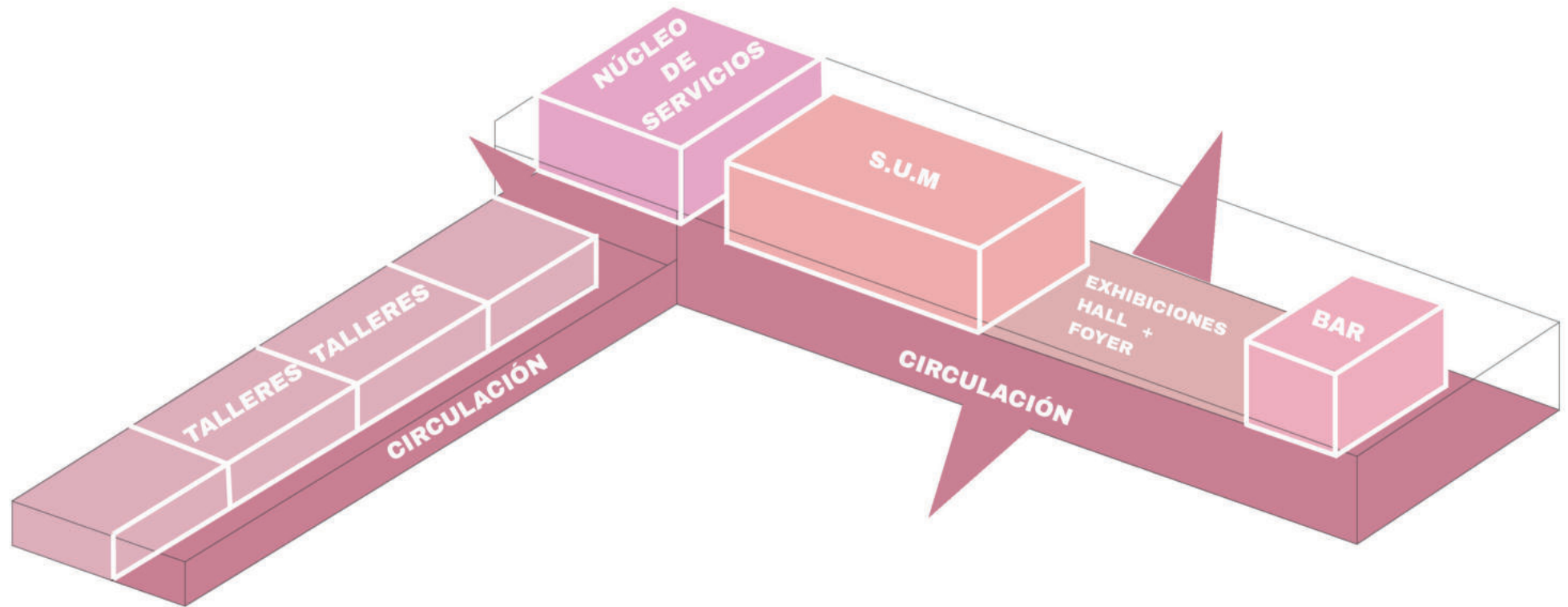
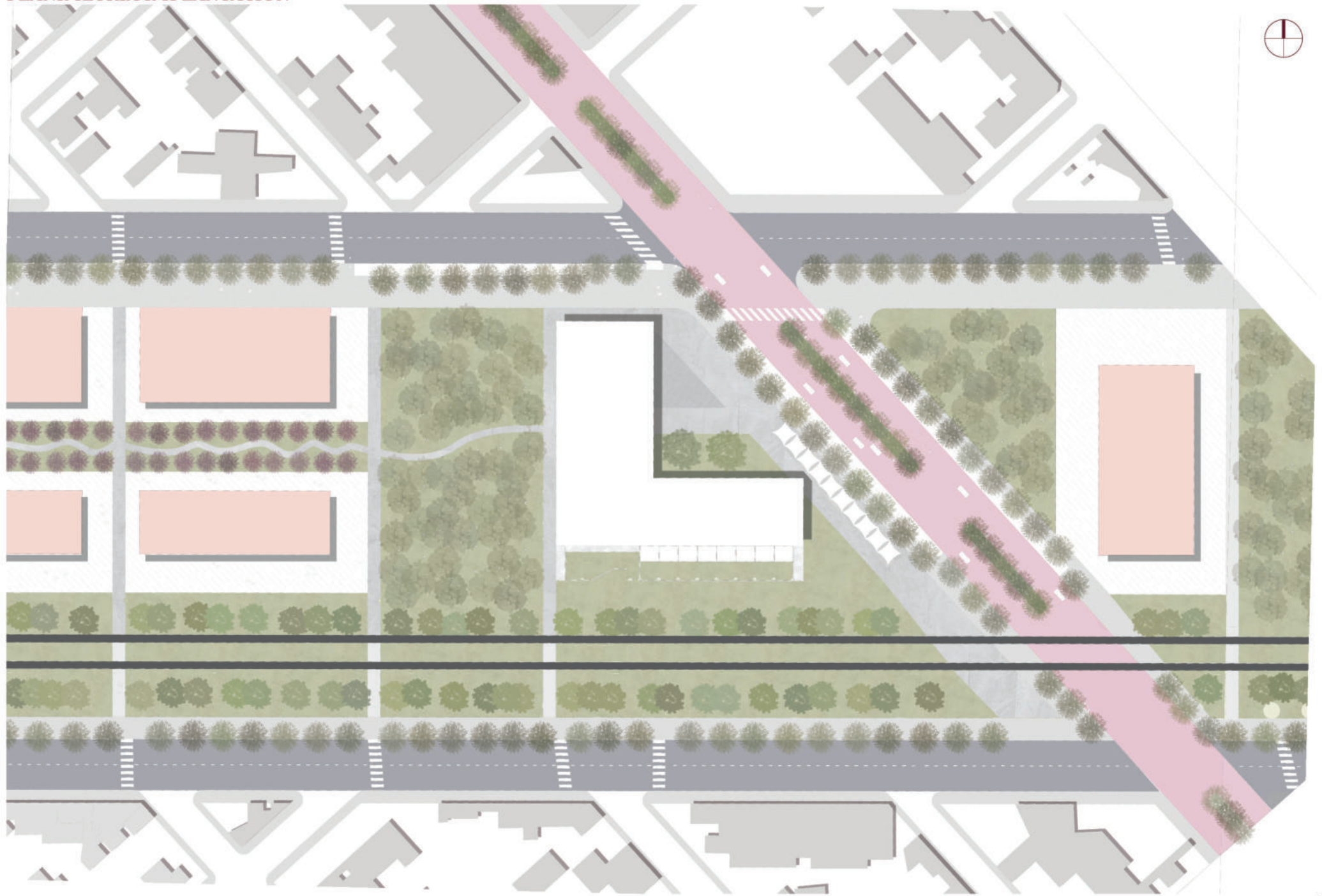
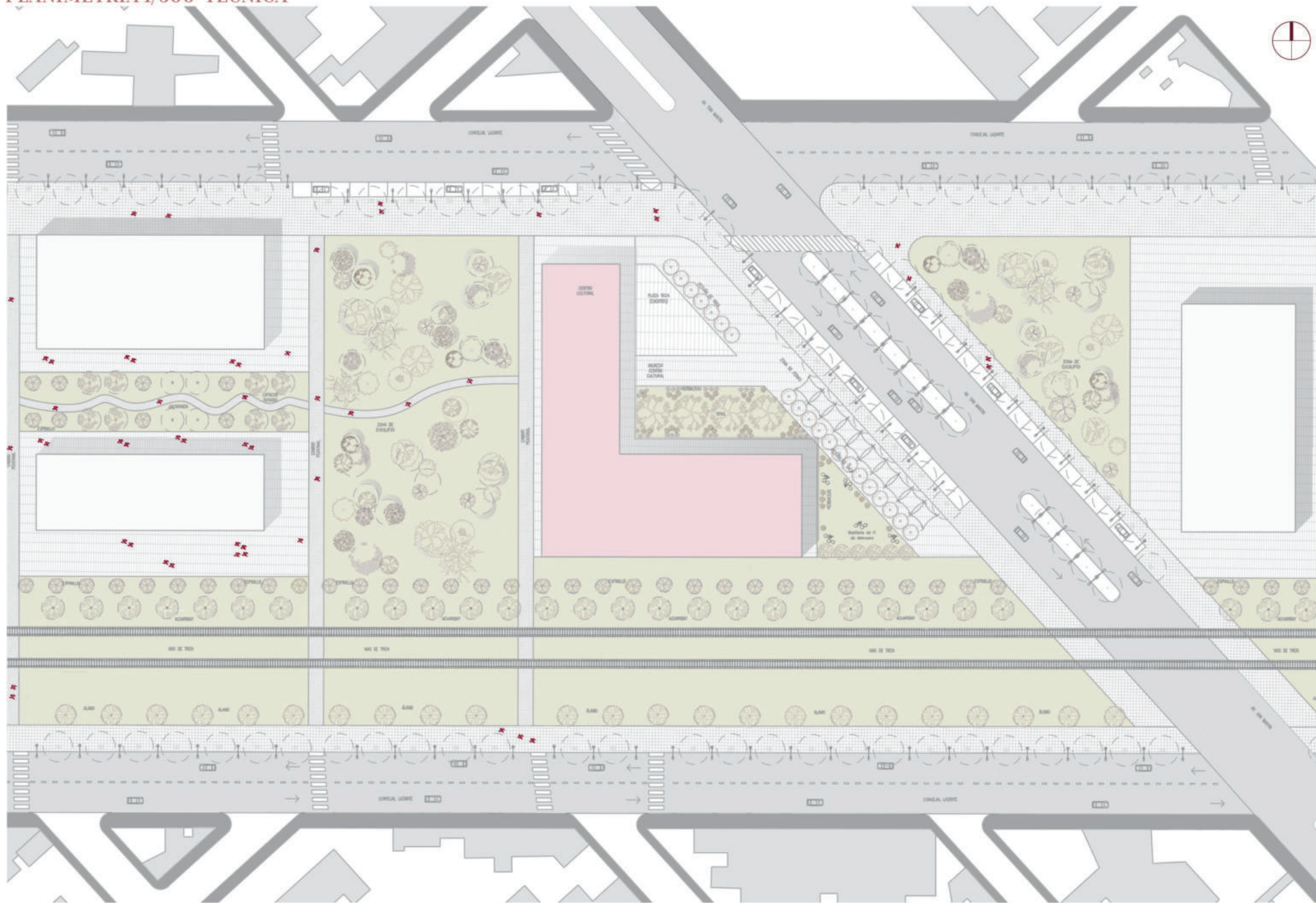


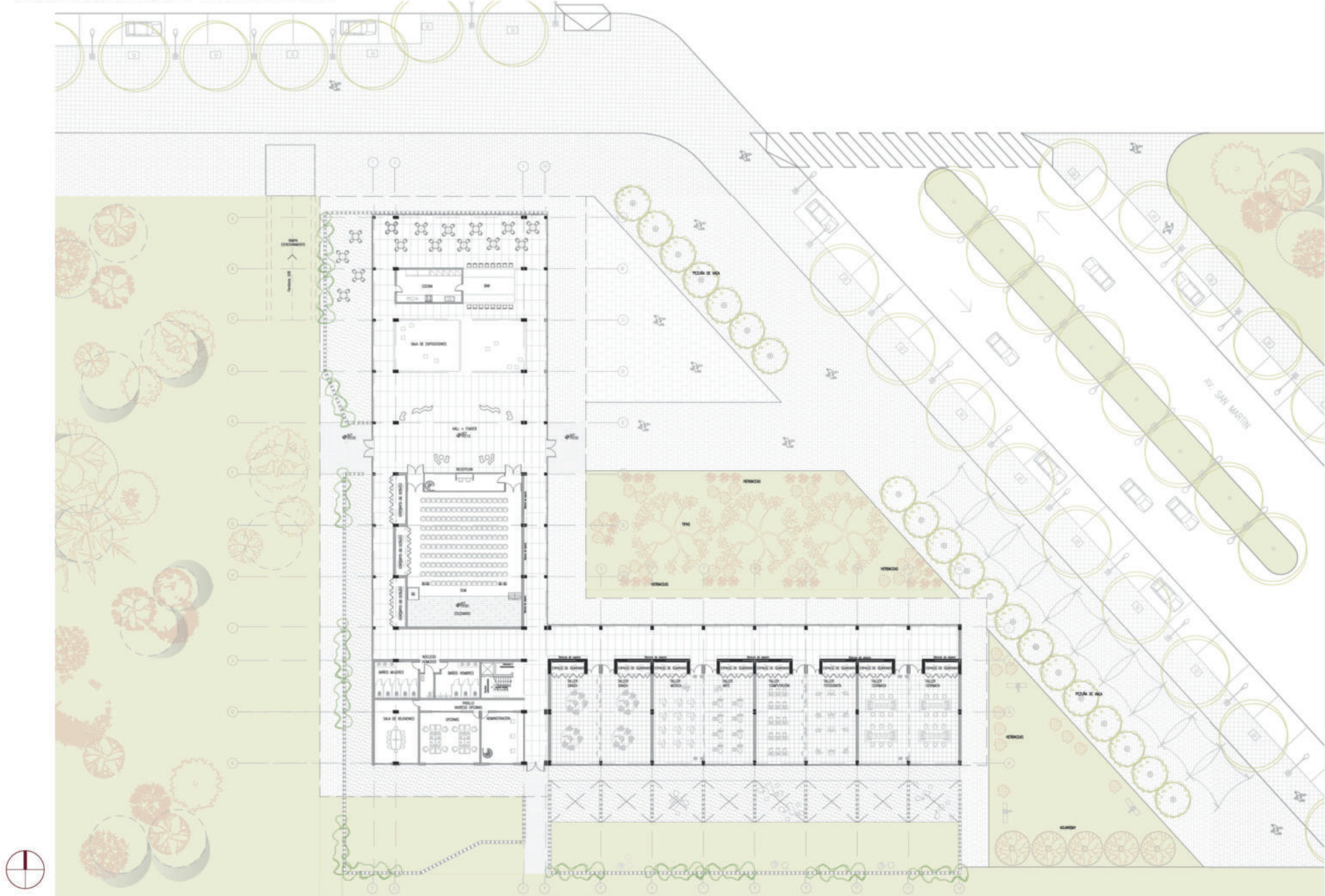
IMAGEN IMPLANTACIÓN





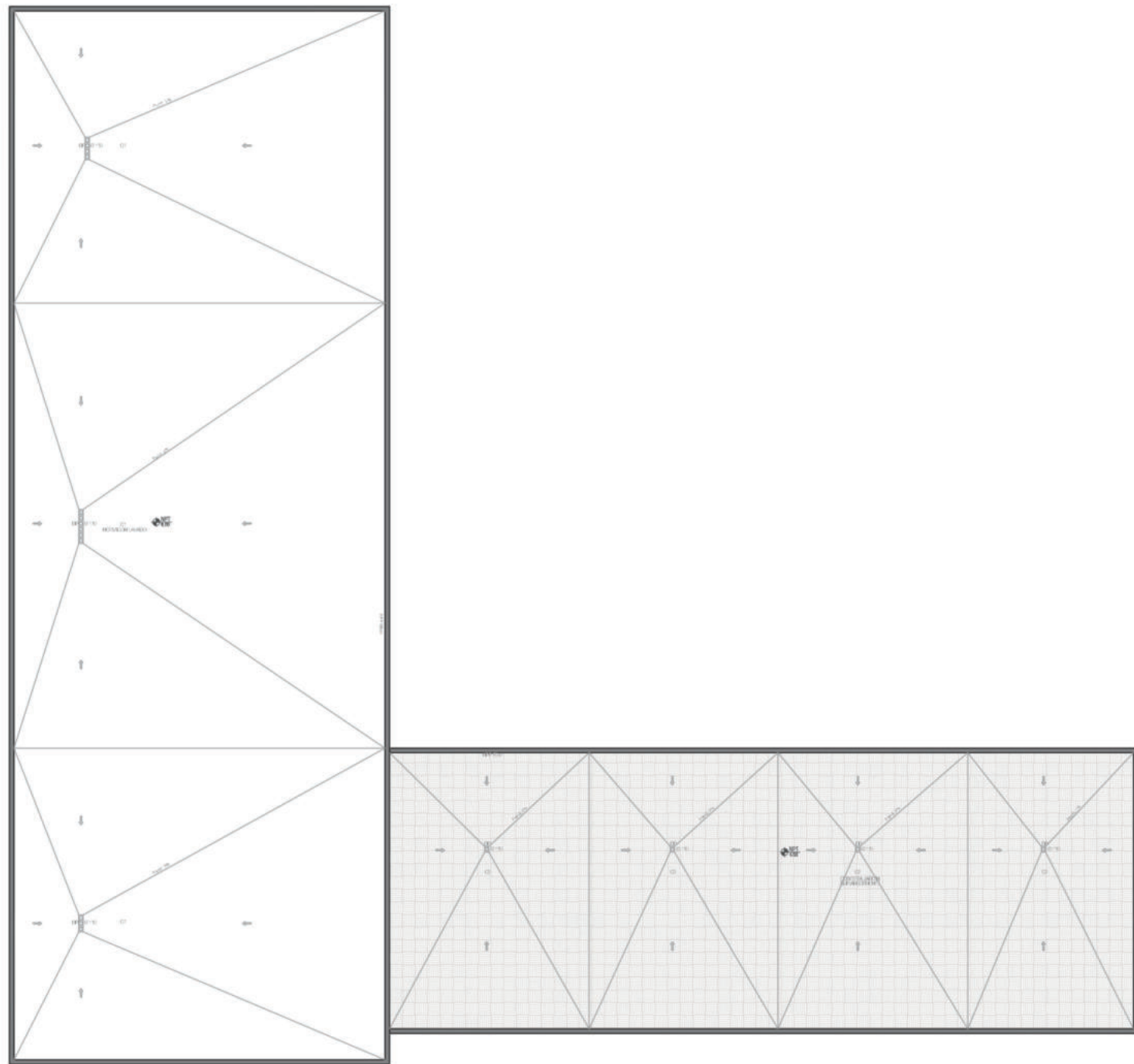


PLANTA BAJA 1/250 CON ENTORNO

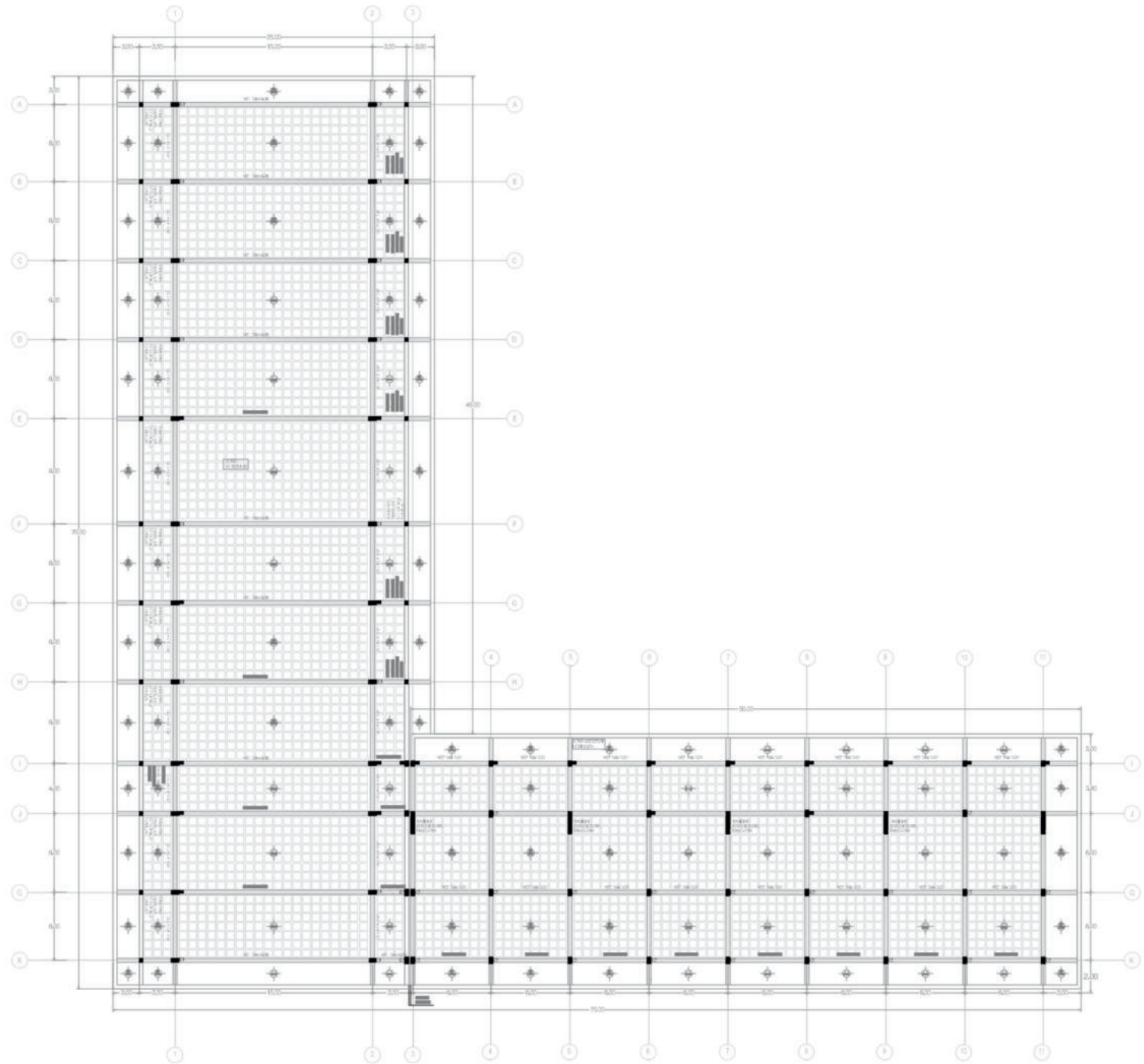




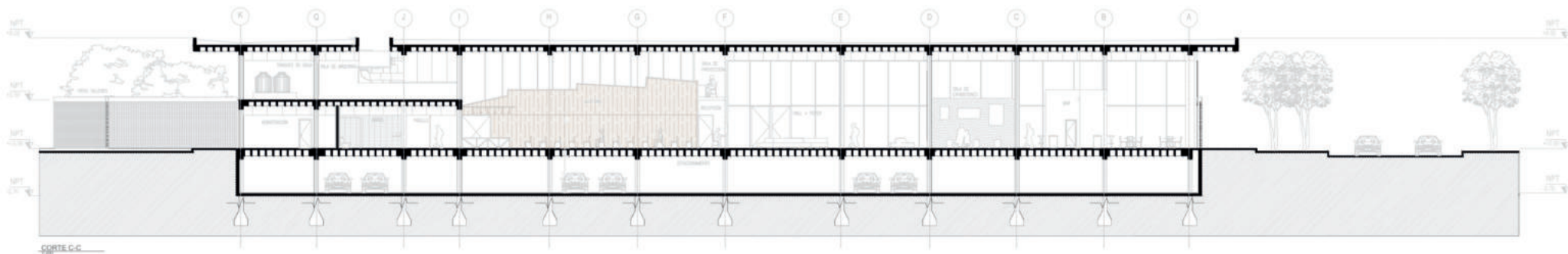
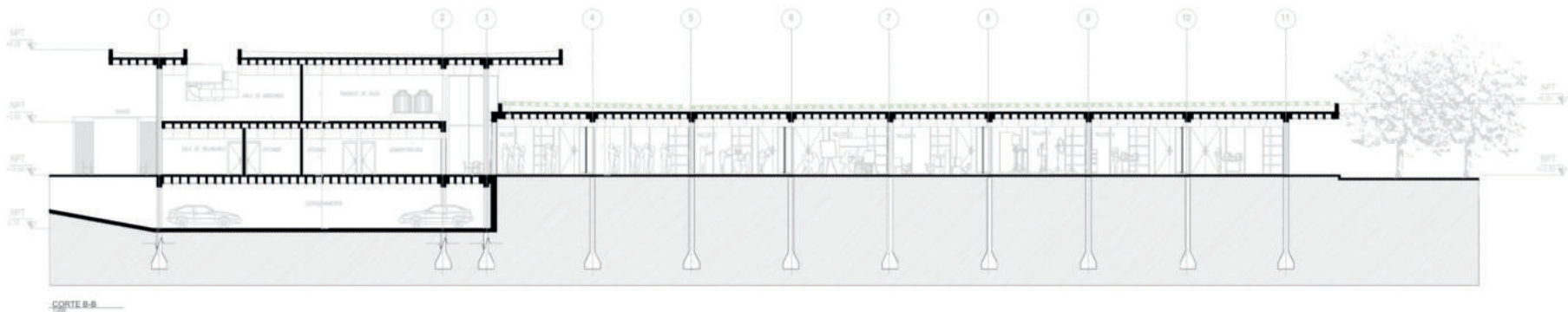
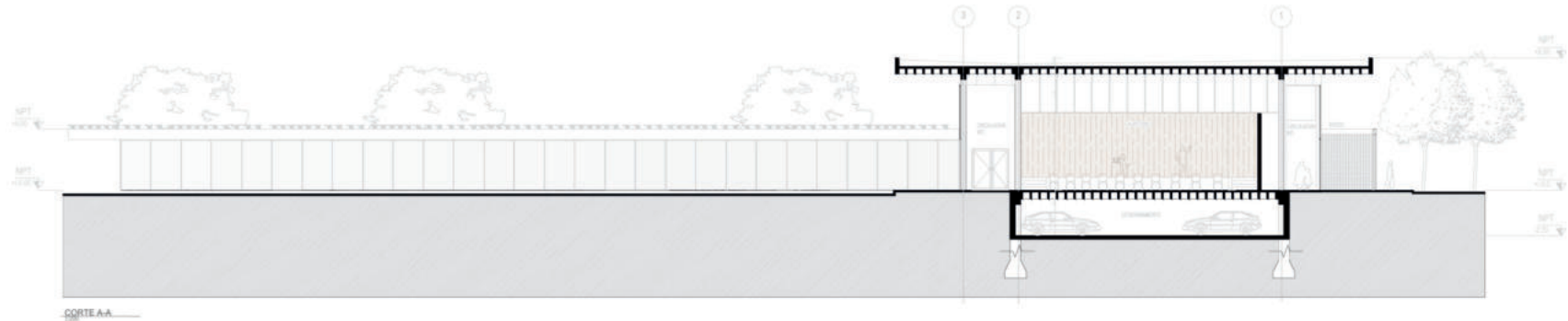
PLANTA DE TECHOS
1/200

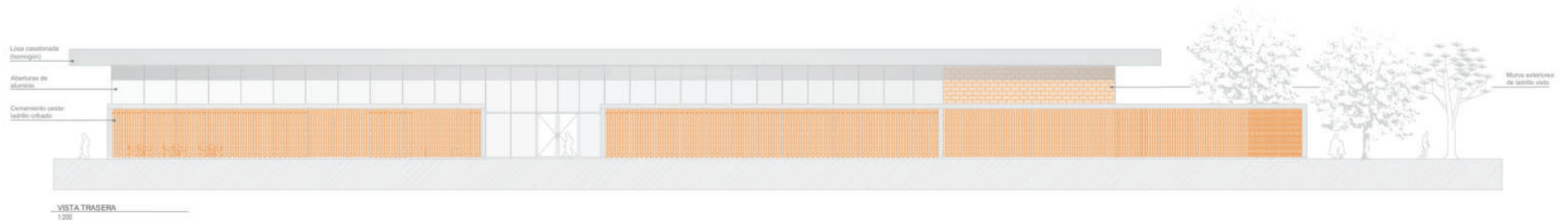


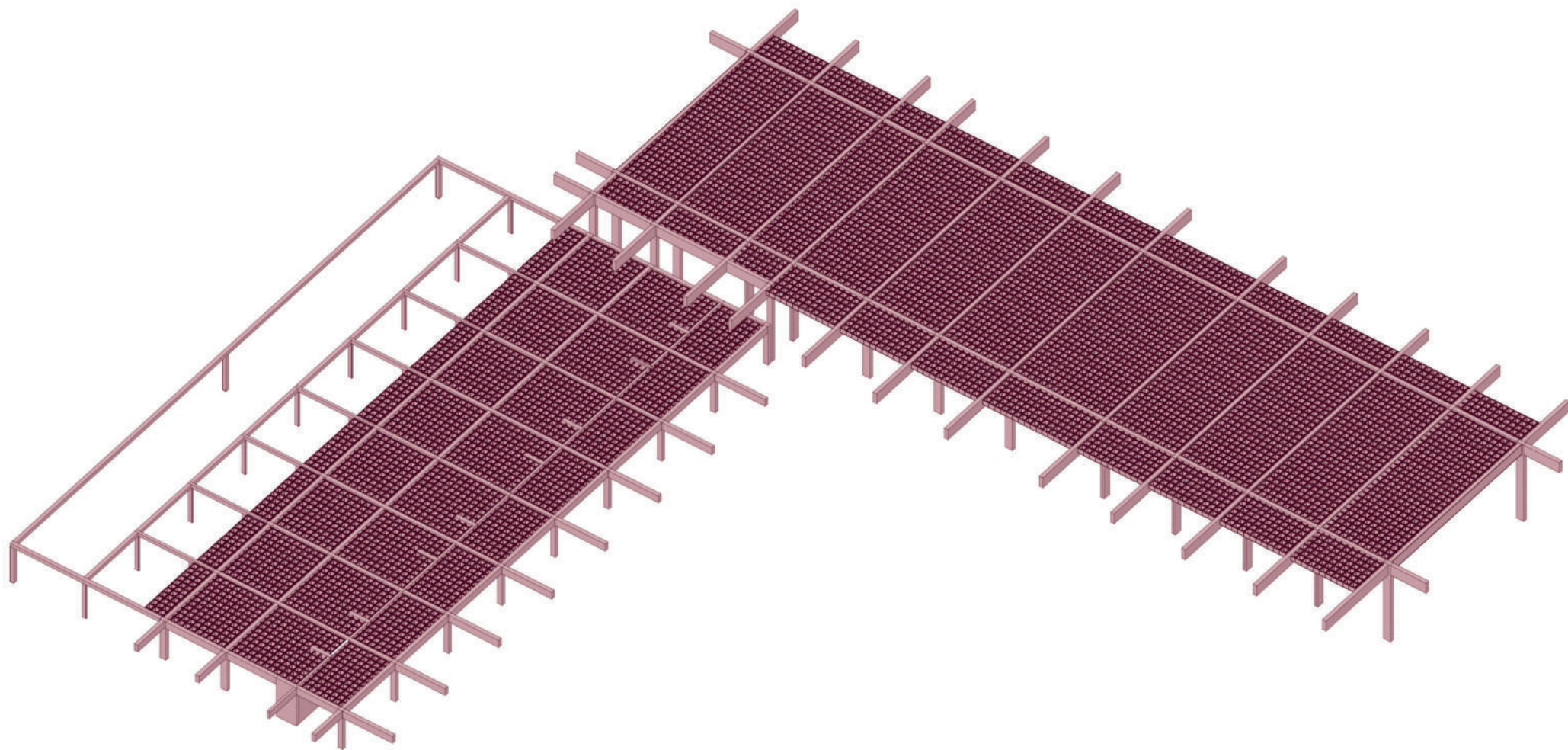
PLANTA DE ESTRUCTURAS 1/200

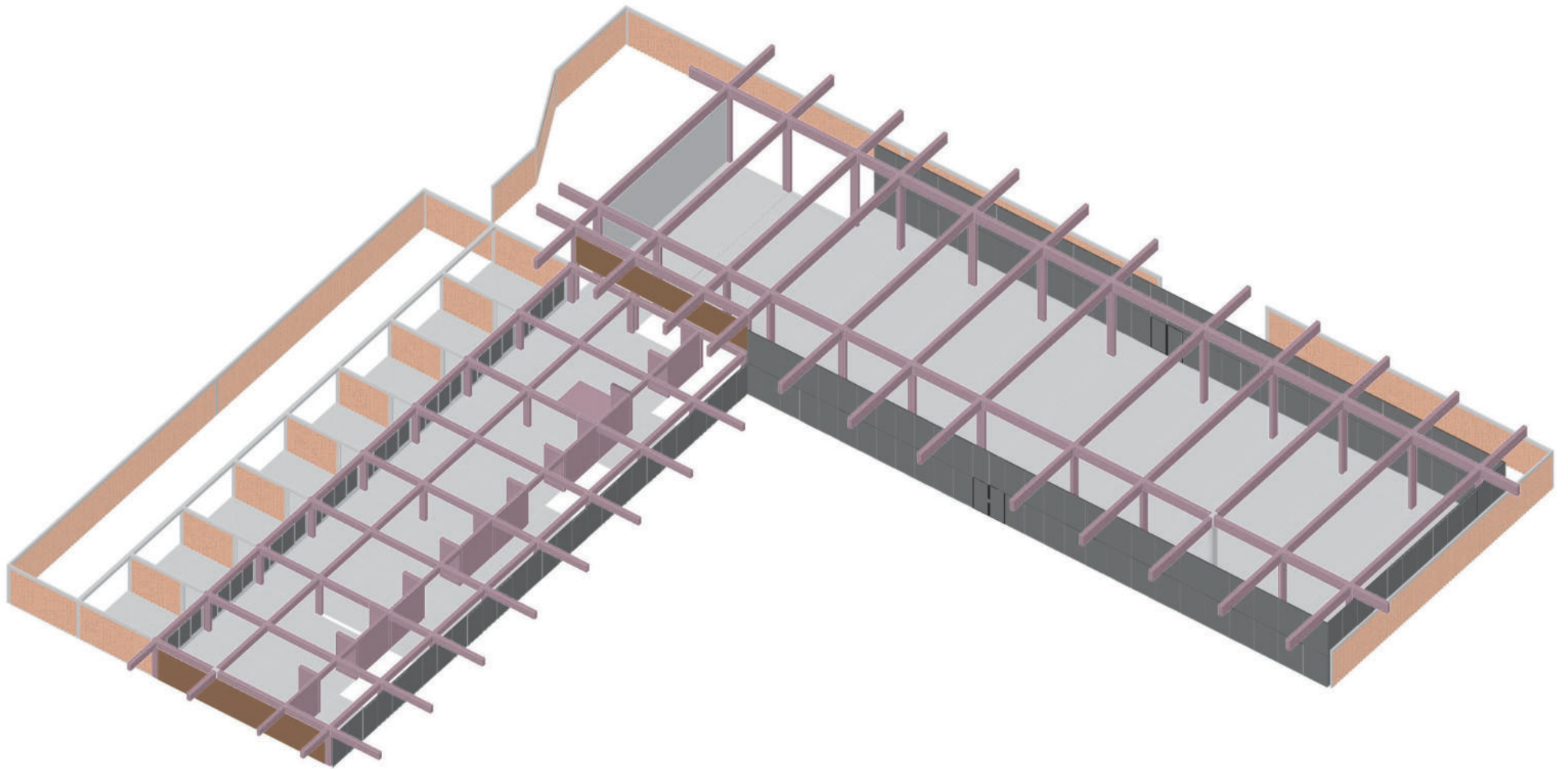


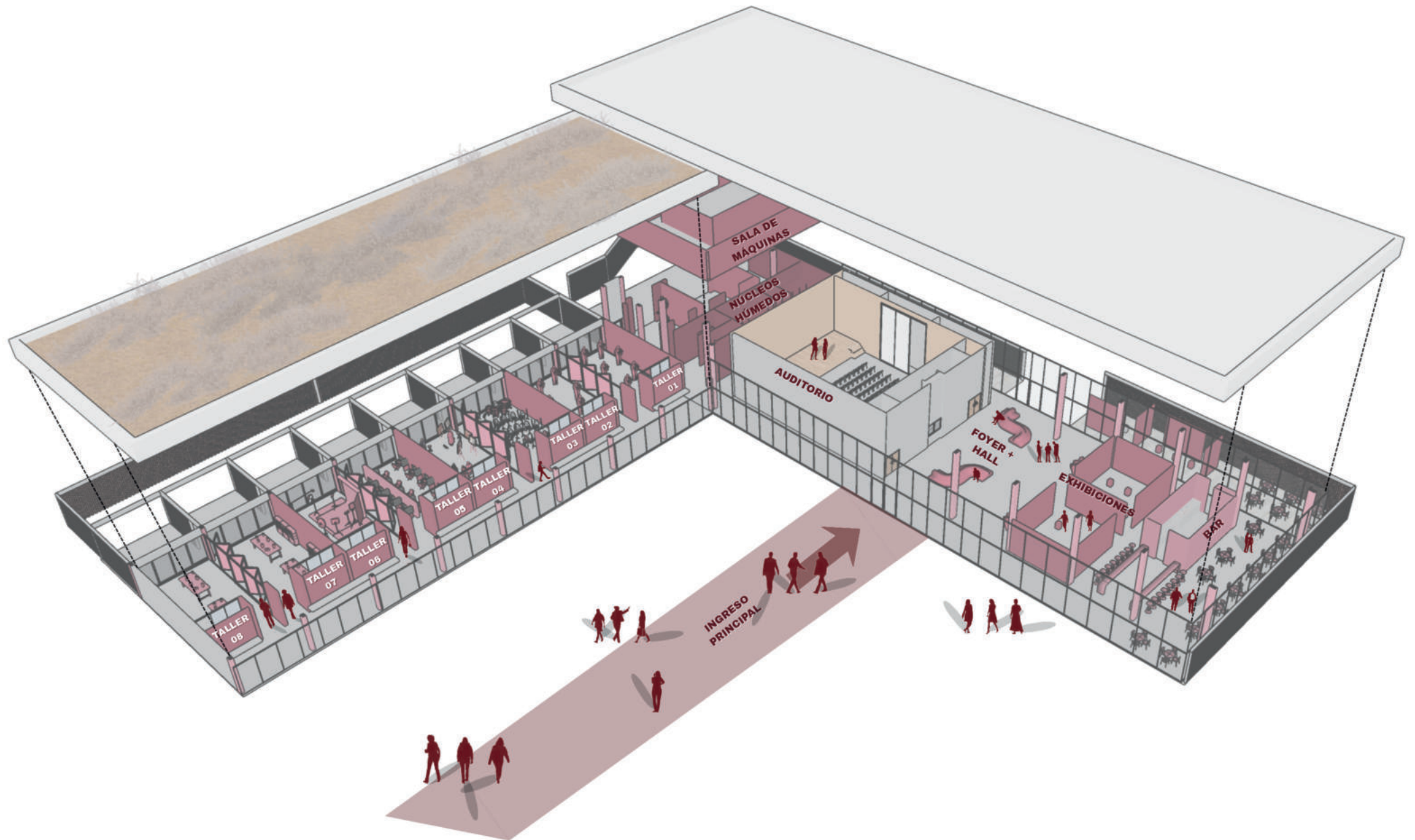
CORTES 1/200











ESPACIOS VERDES

ESQUEMA DE LA ELECCIÓN DE ÁRBOLES EN TODO EL FERROCARRIL.



● ESPINILLO: cada 8 m, a 5 m de la vía

▲ AGUARIBAY: cada 10 m, a 7 m

■ ÁLAMO: cada 12 m, a 10 m.

■ PLÁTANO: cada 7m en vereda

Idea de diseño en vías del tren

Usamos Espinillo más cerca, como transición verde inmediata.

Dejamos los Aguaribay y Álamos más retirados, para dar sombra y jerarquía en las franjas laterales.

Intercalamos las especies para generar variedad y no una barrera monótona.

ÁRBOLES
EXISTENTES



Eucalyptus



Plátano

ÁRBOLES
PROPUESTOS



Álamo



Herbaceas



Herbaceas



Aguaribay



Tipas



Espinillo



Pezuña de vaca



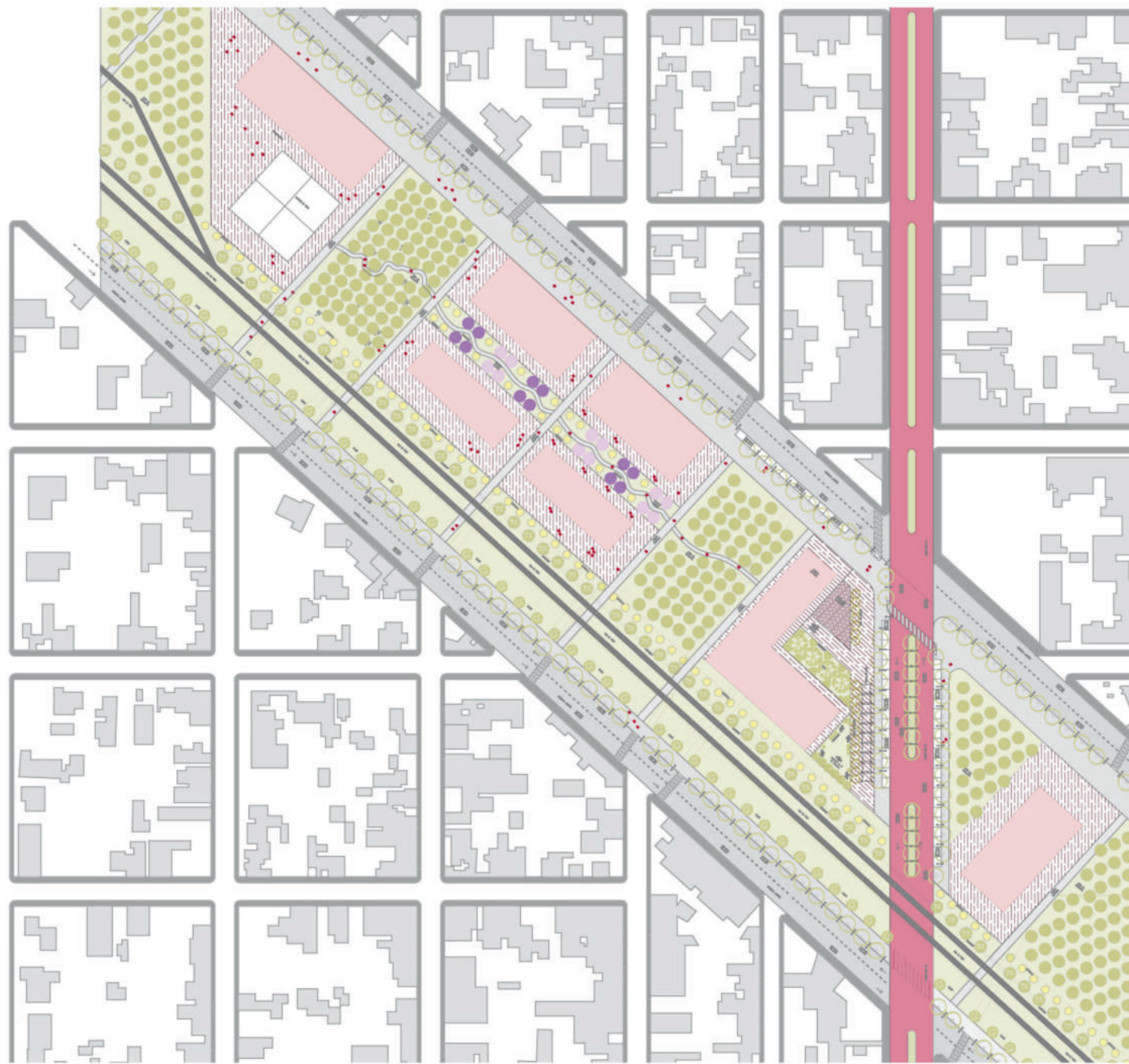
Plátano



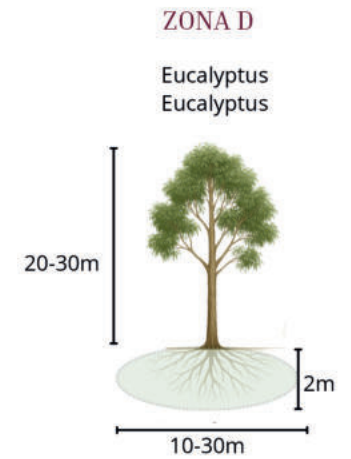
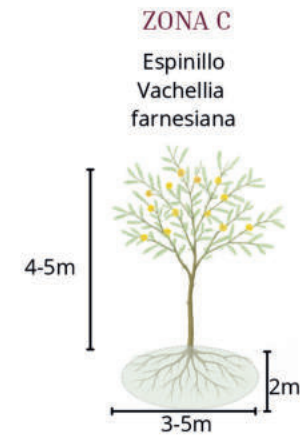
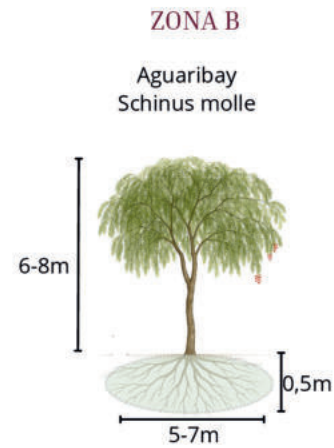
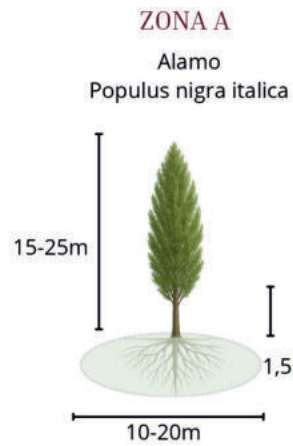
Lapacho



Jacarandá



ÁRBOLES PLANTEADOS EN TODO EL FERROCARRIL



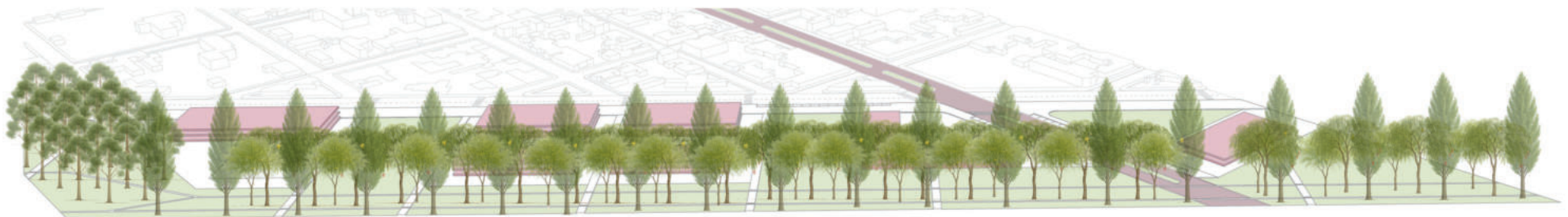
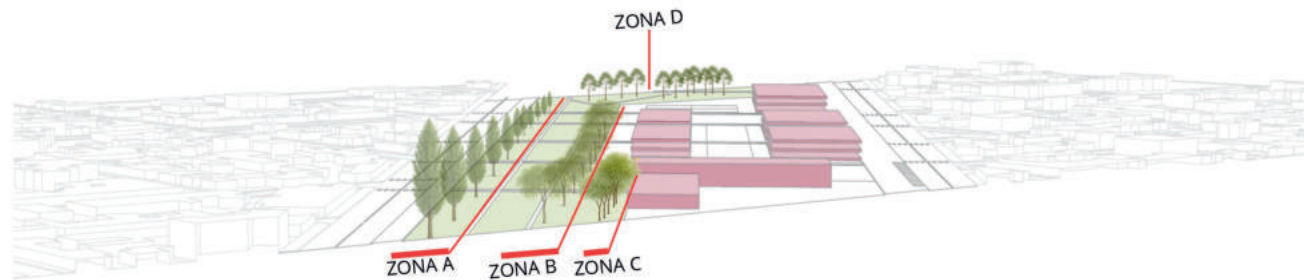
ZONA A: Cortina vegetal de gran porte para limitar visual y acústicamente.

ZONA B: Área de árboles de porte medio.

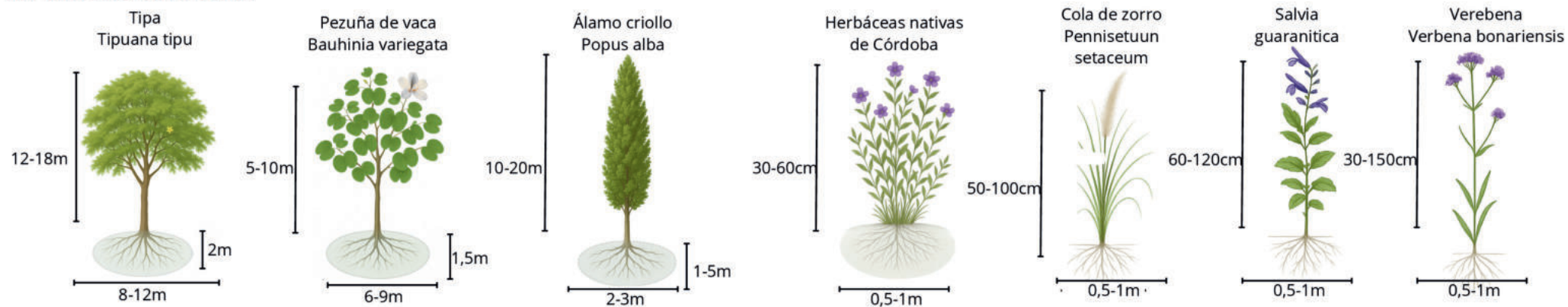
ZONA C: Espacios más abiertos, de transición y esparcimiento, con árboles de sombra de porte mas pequeño

ZONA D: Árboles existentes

De esta forma se genera un ritmo verde escalonado, que acompaña las vías sin invadirlas, alternando especies y alturas para dar sombra, permeabilidad visual y seguridad.



ÁRBOLES PLANTEADOS EN CENTRO CULTURAL



REFERENCIAS:

CUBIERTA

- 01 Bovedilla de ladrillo con junta tomada lechinada de cemento (0,03m).
- 02 Aislación hidrófuga/ pintura asfáltica con membrana geotextil soldada al 100% (0,02).
- 03 Carga de pendiente hormigón con perlitas de poliestireno (pendiente 2%).
- 04 Aislación térmica poliestireno expandido (0,07m).
- 05 Barrera de vapor dos manos cruzadas de pintura asfáltica.
- 06 Losa de casetones recuperables.
- 07 Casetón recuperable (0,5x0,5x0,3).
- 08 Nervio hormigón armado.
- 09 Viga invertida sección según cálculo.

CIELORRASO ACÚSTICO AUDITORIO

- 10 Planchuela metálica prevista bajo nervios de losa.
- 11 Tubo rectangular 40x70mm (velas y maestras).
- 12 Tubo cuadrado 40x40 (montantes).
- 13 Manta acústica.
- 14 Revestimiento Interior, placa acústica de madera.

AIRE ACONDICIONADO

- 15 Conducto de alimentación de aire acondicionado.
- 16 Conducto flexible.
- 17 Pleno adaptador a difusor de 3 líneas.
- 18 Unidad de aire acondicionado ROOFTOP

CIELORRASO COMÚN

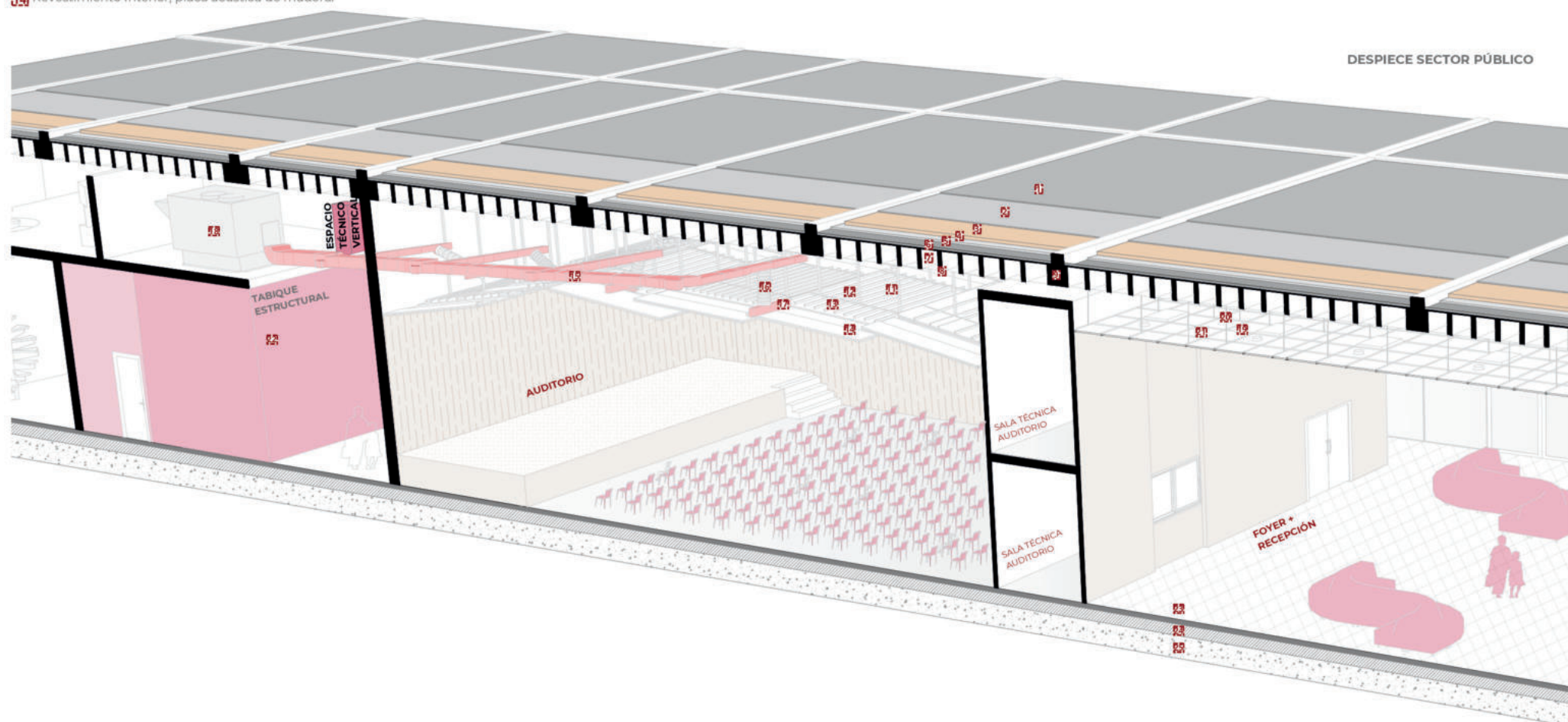
- 19 Planchuela metálica prevista bajo nervios de la losa.
- 20 Vela rígida (montante) cada 0,75m.
- 21 Placa de yeso interior (Durlock).

NÚCLEO HÚMEDO

(espacio técnico vertical+ tabique estructural)

PISO

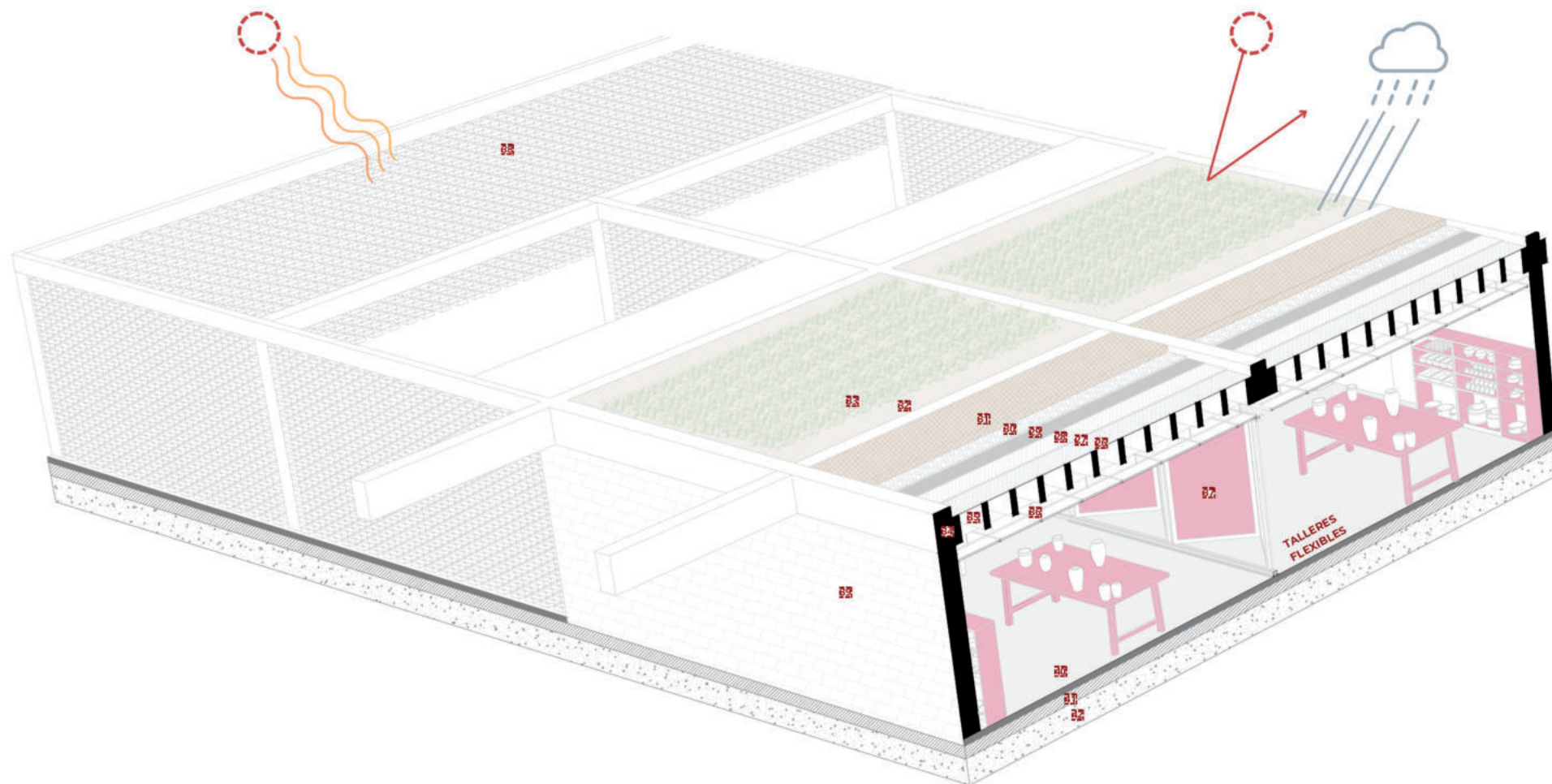
- 22 Piso cerámico 0,15m
- 23 Carpeta de nivelación 0,07m
- 24 Contrapiso 0,2m



REFERENCIAS:

- 26 CUBIERTA VEGETAL (sup. absorbente)
- 27 Capa de pendientes (2%) de H° celular
- 27 Barrera de vapor
- 28 Aislamiento térmico mediante placas rígidas de poliestireno extruido
- 29 Capa de drenaje
- 30 Filtro geotextil filtrante
- 31 Capa de arena de 3cm
- 32 Manto de tierra vegetal
- 33 Plantas
- 34 ESTRUCTURA DE H°A°
- 35 LOSA CASETONADA

- 36 CIELORRASO COLGADO PARA INSTALACIONES (metálico + placa de yeso)
- 37 DIVISIÓN PANELES ACÚSTICOS
- 38 ENVOLVENTE LADRILLOS CRIBADOS (protección solar + ventilación)
- 39 MUROS EXTERIORES DE LADRILLO COMÚN 18x12x5
- 40 PISO
- 40 Piso cerámico 0,15m
- 41 Carpeta de nivelación 0,07m
- 42 Contrapiso 0,2m



REFERENCIAS:

AGUA

- 1 Conexión a red potable
- 2 Válvula de inserción
- 3 Medidor de agua
- 4 Subida a tanque
- 5 Bajada por E.T
- 6 Multiconector
- 7 Tanque Rotoplas 2500lts

CLOACAS

- 8 Pozo absorbente 1,20x1,20
- 9 CS.Cámara Séptica 1,00x2,00
- 10 Cl. Cámara de inspección 60x60 (3 entradas) Ø110
- 11 Caño PVC Ø110

AIRE

- 12 Equipo de aire ROOFTOP
- 13 Retorno por conducto
- 14 Inyección por conducto
- 15 Rejilla de ventilación flexible

ESQUEMA DE INSTALACIONES

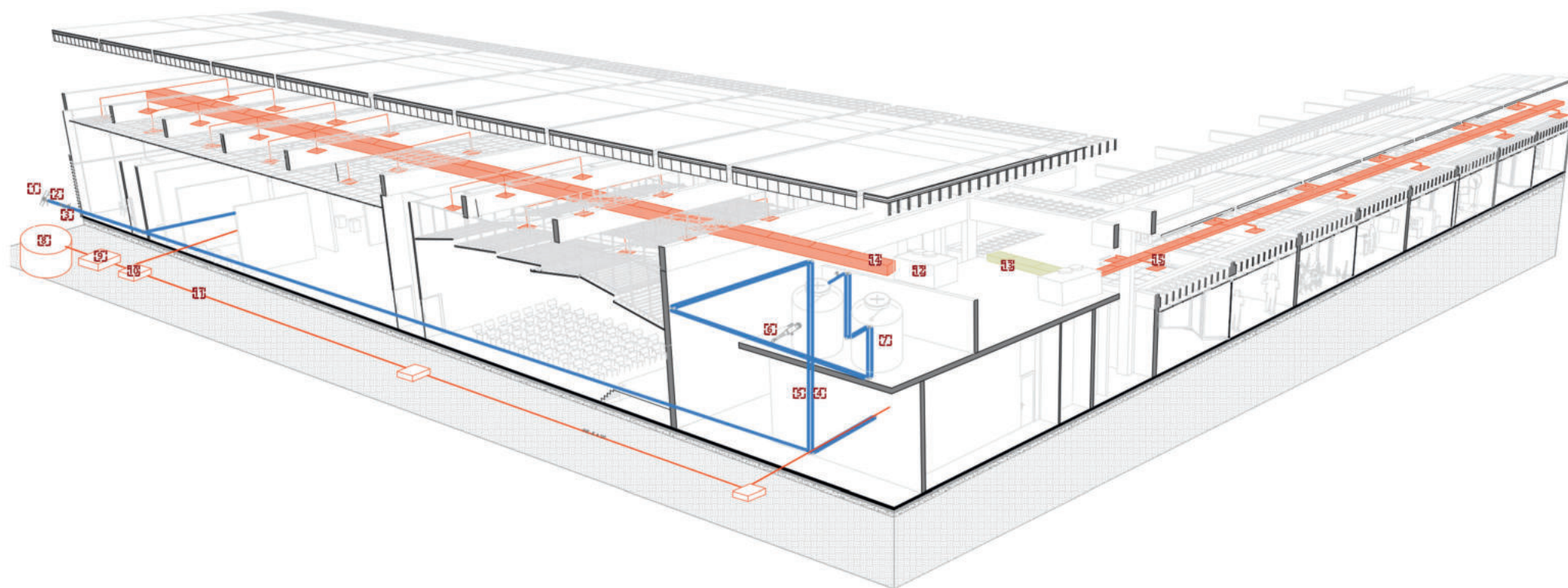










IMAGEN INTERIOR TALLERES FLEXIBLES- TALLER DE ARTE



IMAGEN INTERIOR AUDITORIO

IMAGEN HALL DE INGRESO+FOYER



IMAGEN HALL + SALA DE EHBICIONES

















CONCLUSIÓN

Como autoras de este trabajo, entendemos que los pueblos nacidos junto al ferrocarril son territorios construidos por el movimiento, la llegada, el encuentro y la esperanza. Hoy, esos mismos rieles (que alguna vez fueron arterias de vida) permanecen inmóviles, convertidos en fronteras que fragmentan, silencian y detienen procesos comunitarios.

Este proyecto parte de reconocer esa cicatriz urbana no como un final, sino como un origen posible: un punto de inflexión donde la memoria y el futuro se encuentran. Revalorizar el eje ferroviario en desuso implica volver a ubicarlo en el centro simbólico y urbano del pueblo, transformándolo en corredor cultural, ambiental y social. La propuesta no busca reconstruir el pasado ni reemplazarlo, sino reactivar su sentido: conectar, vincular, reunir.

A través del diseño de un boulevard verde, un sistema de espacios públicos integrados y un centro cultural como catalizador social, se plantea un modelo de pueblo que vuelve a mirar su corazón para proyectarse hacia adelante. No se trata solo de infraestructura, sino de devolverle al espacio colectivo su capacidad de ser lugar de encuentro, identidad y pertenencia.

Así, Tancacha se convierte en ejemplo de cómo las pequeñas localidades pueden reinventarse desde lo que las hizo nacer, resignificando lo que quedó detenido y transformando la quietud en movimiento comunitario. Allí donde el tren dejó de pasar, vuelve a transitar la vida: caminada, compartida, celebrada.

Reactivar el trazado ferroviario es más que una estrategia de diseño; es un acto de memoria y futuro. Porque cada pueblo merece recuperar sus puentes, y cada comunidad su derecho a volver a encontrarse en el centro.

"El ferrocarril nos dio origen; ahora nos da futuro. No lo recordamos como frontera, sino como hilo que, otra vez, teje comunidad."



TRABAJO FINAL DE CARRERA

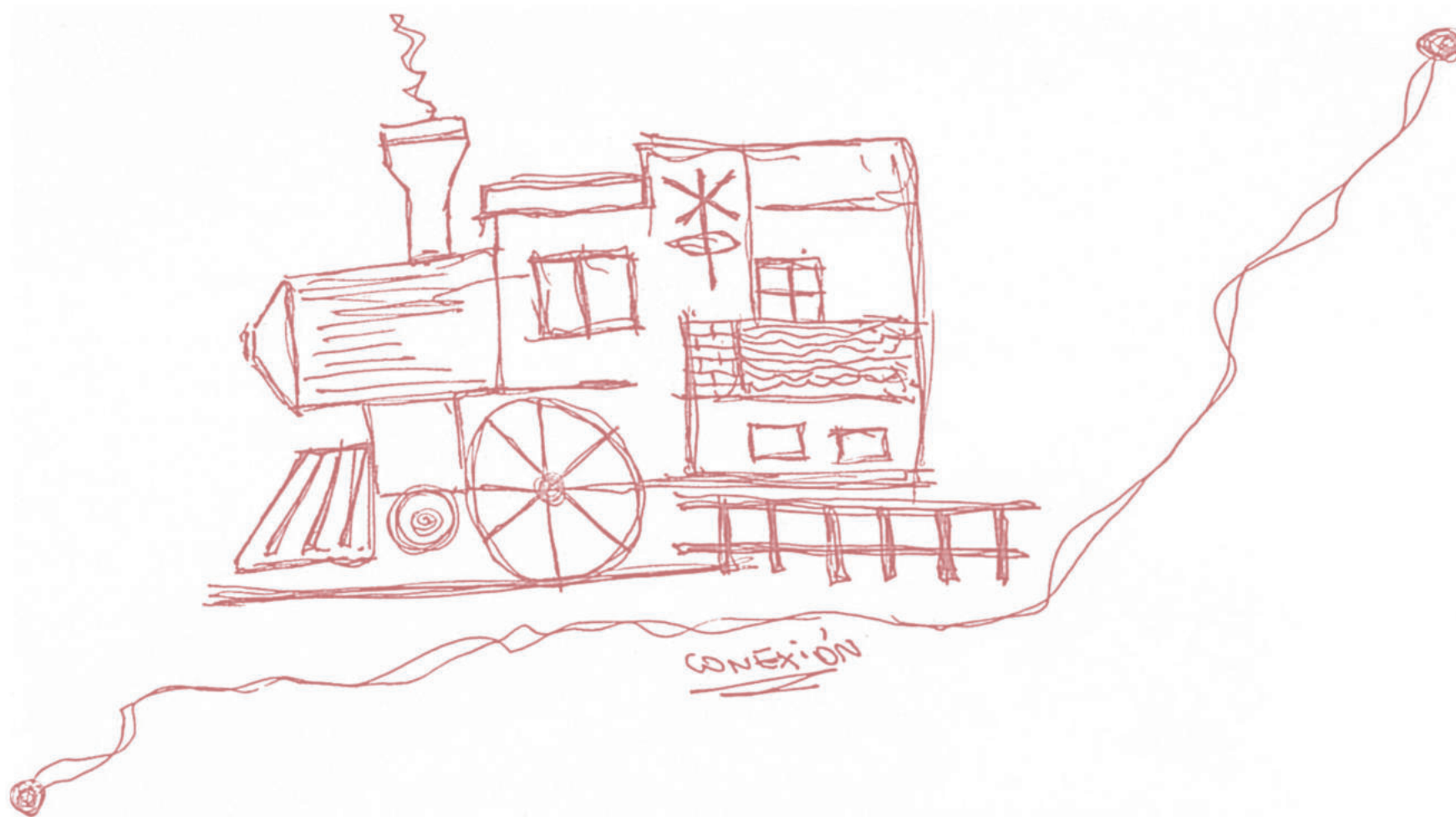
TITULAR: Arq. Guillermo Vegas

ADJUNTO: Arq. Ignacio José Imwinkelried

ALUMNAS: Casares Milagro, Romero Cioccolanti Maria Paz

¿Y si el tren nunca se fue, sino que simplemente espera que volvamos a encontrarnos en su paso?

Porque a veces las vías no marcan ausencias, sino caminos que aún no aprendimos a volver a caminar.



Esta pregunta funciona como un disparador para imaginar un nuevo comienzo: una invitación a volver a mirar el pasado no como algo perdido, sino como una oportunidad para proyectar un futuro compartido.

